

Doc 9587



Crterios y texto de orientaci3n sobre la reglamentaci3n econ3mica del transporte a3reo internacional

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Tercera edici3n — 2008

Organizaci3n de Aviaci3n Civil Internacional

Doc 9587



Crterios y texto de orientacin sobre la reglamentacin econmica del transporte aereo internacional

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Tercera edicin — 2008

Organizacin de Aviacin Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:
www.icao.int

Tercera edición 2008

**Doc 9587, Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación
económica del transporte aéreo internacional**

Núm. de pedido: 9587
ISBN 978-92-9231-511-5

© OACI 2010

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su
transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa
y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

PREÁMBULO

1. Esta es la tercera edición del Doc 9587, un compendio de las conclusiones, decisiones y textos de orientación elaborados por la OACI para sus Estados contratantes, relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional. Esta compilación tiene su origen en el Doc 9440 preparado en cumplimiento de la Resolución A23-17 de la Asamblea y publicado en 1984, que fue remplazado por la primera edición del Doc 9587, publicado en 1992. En el presente documento se actualiza la segunda edición publicada en 1999 y se incorpora nueva orientación normativa elaborada por la OACI desde entonces.

Contenido y estructura

2. Las conclusiones, decisiones y textos de orientación que figuran en el texto principal tratan los aspectos económicos de la reglamentación del transporte aéreo que han recibido el apoyo de la Asamblea o del Consejo. Teniendo en cuenta los cambios en materia de reglamentación, se han tomado medidas para proporcionar en este único documento amplia cobertura de todas las políticas y textos de orientación de la OACI. Para mayor claridad y facilidad de consulta, la parte principal de la presente edición se ha estructurado en ocho partes, cada una de las cuales corresponde a un tema general en materia de reglamentación. Se han incorporado algunas nuevas orientaciones de políticas sobre cuestiones emergentes tales como la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y protección del medio ambiente, que también tienen repercusiones en la reglamentación económica del transporte aéreo.

3. En el presente documento, se incluyen, además, seis apéndices para proporcionar textos de orientación adicionales, en su mayor parte preparados por un grupo de expertos o la Secretaría, y aprobados por el Secretario General. Los tres primeros apéndices son iguales a los de la edición precedente, a saber: el Apéndice 1 — Directrices para los servicios aéreos no regulares; el Apéndice 2 — Texto de orientación para evitar o resolver conflictos sobre la aplicación de leyes en materia de competencia al transporte aéreo internacional; y el Apéndice 3 — Medidas preferenciales para los países en desarrollo en el marco de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional. Los tres apéndices nuevos son: el Apéndice 4, que presenta las conclusiones, cláusulas modelo y recomendaciones de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5); el Apéndice 5, que comprende los Modelos de acuerdos de servicios aéreos de la OACI (MASA); y el Apéndice 6, que reproduce la Resolución A36-15 de la Asamblea, Políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

Fuentes y publicaciones conexas

4. Como se desprende de la lectura del presente documento, las políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo se basan en algunos artículos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional y las resoluciones pertinentes de la Asamblea. En Octubre de 1998, la Asamblea adoptó la Resolución A32-17 para refundir en una sola todas las resoluciones anteriores de la Asamblea relativas al transporte aéreo que constituye una declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo. Desde entonces esta declaración refundida se ha actualizado periódicamente mediante resoluciones posteriores de la Asamblea, siendo la más reciente la Resolución A36-15.

(vi)

5. Adem3s, el presente documento abarca tambi3n: textos pertinentes de otras resoluciones de la Asamblea (p. ej., sobre protecci3n del medio ambiente) y resoluciones, declaraciones y decisiones del Consejo; declaraciones de las conferencias pertinentes de la OACI; recomendaciones adoptadas por cinco conferencias mundiales de transporte a3reo (1977, 1980, 1985, 1994 y 2003) y aprobadas por el Consejo, as3 como recomendaciones pertinentes elaboradas por el Grupo de expertos sobre el mecanismo de fijaci3n de las tarifas internacionales de pasajeros y carga y por el Grupo de expertos sobre reglamentaci3n del transporte a3reo (anteriormente Grupo de expertos sobre la reglamentaci3n de los servicios de transporte a3reo) tambi3n aprobadas por el Consejo.

6. Las publicaciones siguientes proporcionan los antecedentes de las conclusiones y decisiones que figuran en el presente documento, junto con textos de orientaci3n adicionales:

Convenio sobre Aviaci3n Civil Internacional (Doc 7300)

Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)

Informe de la Conferencia especial de transporte a3reo (Doc 9199)

Informe de la Segunda Conferencia de transporte a3reo (Doc 9297)

Informe de la Tercera Conferencia de transporte a3reo (Doc 9470)

Informe de la Conferencia mundial de transporte a3reo (ATConf/4 – 1994) (Doc 9644)

Informe de la Conferencia mundial de transporte a3reo (ATConf/5 – 2003) (Doc 9819)

7. Reviste particular importancia el *Manual de reglamentaci3n del transporte a3reo internacional* (Doc 9626), preparado por la Secretar3a a solicitud del Consejo, que constituye un documento de referencia b3sica sobre reglamentaci3n econ3mica del transporte a3reo internacional y complementa el presente documento. Contiene textos descriptivos y anal3ticos sobre el procedimiento y la estructura actuales de la reglamentaci3n a nivel nacional, bilateral y multilateral, as3 como material sobre reglamentaci3n y cuestiones clave.

8. En las publicaciones que se indican a continuaci3n figuran textos de orientaci3n relativos a otros aspectos concretos de la reglamentaci3n del transporte a3reo internacional que no se han incluido en el presente documento:

Aspectos econ3micos y gesti3n de los aeropuertos y los servicios de navegaci3n a3rea

Pol3ticas de OACI la sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegaci3n a3rea (Doc 9082)

Manual sobre los aspectos econ3micos de los servicios de navegaci3n a3rea (Doc 9161)

Manual sobre los aspectos econ3micos de los aeropuertos (Doc 9562)

Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegaci3n a3rea (Doc 7100)

Informe sobre los aspectos financieros y de organizaci3n y gesti3n del suministro y explotaci3n de sistemas mundiales de navegaci3n por sat3lite (GNSS) (Doc 9660)

Informe de la Conferencia sobre los aspectos econ3micos de los aeropuertos y los servicios de navegaci3n a3rea (ANSCConf 2000) (Doc 9764)

Facilitaci3n

Anexo 9 — *Facilitaci3n*

Letreros din3micos de informaci3n p3blica relacionados con los vuelos (Doc 9249)

Documentos de viaje de lectura mec3nica (Doc 9303)

Se3ales internacionales para orientaci3n del p3blico en los aeropuertos y las terminales mar3timas (Doc 9636)

Acceso al transporte a3reo de las personas con impedimentos (Circular 274 de la OACI)

Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) Data (Circular 309 de la OACI)

Impuestos

Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632)

Protección del medio ambiente

Orientación sobre derechos por emisiones de las aeronaves relacionados con la calidad del aire local (Doc 9884)

Orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación (Doc 9885)

Revisiones futuras

9. En la presente edición figuran conclusiones y decisiones, vigentes al 8 de octubre de 2004, adoptadas por la Asamblea y el Consejo. De conformidad con la Resolución A36-15 de la Asamblea en la que, entre otras cosas, se encarga al Consejo que mantenga la orientación que figura en el presente documento actualizada y orientada a satisfacer los requisitos de los Estados contratantes, se actualizará o revisará la compilación regularmente a la luz de las decisiones futuras de la Asamblea y el Consejo.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Parte 1. Acuerdos y arreglos de reglamentación	1-1
A. Convenio de Chicago	1-1
B. Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales	1-2
C. Acuerdo sobre transporte aéreo internacional	1-6
D. Definición de servicio aéreo internacional regular	1-10
E. Política general sobre reglamentación económica	1-16
F. Participación y salvaguardias	1-29
G. Seguridad operacional y seguridad de la aviación.....	1-32
Parte 2. Propiedad de las líneas aéreas y operaciones conjuntas	2-1
A. Propiedad y control de las líneas aéreas.....	2-1
B. Organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados	2-4
C. Aeronaves explotadas por agencias internacionales.....	2-4
Parte 3. Reglamentación de la capacidad de las líneas aéreas.....	3-1
A. Cláusula modelo para el método de la predeterminación	3-1
B. Cláusulas modelo para el método de tipo Bermudas I	3-4
C. Cláusula modelo para el método de la libre determinación	3-8
D. Capacidad y recursos	3-12
Parte 4. Tarifas internacionales de pasajeros y carga	4-1
A. Resolución de la Asamblea sobre tarifas.....	4-1
B. Cláusulas sobre tarifas para los acuerdos bilaterales.....	4-2
C. Mecanismos multilaterales para la fijación de las tarifas de pasajeros y carga	4-22
D. Prácticas y procedimientos relativos a la fijación de las tarifas de pasajeros y carga	4-24
E. Normas y condiciones relacionadas con las tarifas de pasajeros de los servicios regulares	4-26
Parte 5. Sistemas de reserva por computadora	5-1
A. Resolución de la Asamblea sobre sistemas de reserva por computadora	5-1
B. Resolución del Consejo sobre el código de conducta SRC de la OACI	5-2
C. Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora.....	5-3
D. Notas relativas a la aplicación del código de conducta.....	5-10
E. Cláusulas modelo para sistemas de reserva por computadora	5-31
Parte 6. Asuntos comerciales de las líneas aéreas.....	6-1
A. Servicios de escala.....	6-1
B. Conversión de divisas y transferencia de ganancias	6-2

(x)

C.	Pago de gastos locales.....	6-3
D.	Personal no nacional y acceso a servicios locales	6-3
E.	Venta y comercializaci3n de servicios de transporte a3reo	6-4
F.	Aspectos de la compartici3n de c3digos relativos al consumidor	6-5
Parte 7.	Entorno general de reglamentaci3n	7-1
A.	Comercio de servicios	7-1
B.	Leyes sobre competencia	7-3
C.	Protecci3n del medio ambiente.....	7-4
D.	Impuestos	7-32
Parte 8.	Otras cuestiones de reglamentaci3n.....	8-1
A.	Registro de acuerdos y arreglos	8-1
B.	Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves	8-2
C.	Derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegaci3n a3rea.....	8-3
D.	Ayudas y subsidios estatales.....	8-6
E.	Correo a3reo internacional	8-7
F.	Combustible para la aviaci3n.....	8-7
Ap3ndice 1.	Directrices para los servicios a3reos no regulares.....	A1-1
Ap3ndice 2.	Texto de orientaci3n para evitar o resolver conflictos sobre la aplicaci3n de leyes en materia de competencia al transporte a3reo internacional	A2-1
Ap3ndice 3.	Medidas preferenciales para los pa3ses en desarrollo en el marco de la reglamentaci3n econ3mica del transporte a3reo internacional.....	A3-1
Ap3ndice 4.	Conclusiones, Cl3usulas modelo y recomendaciones de la quinta Conferencia mundial de transporte a3reo	A4-1
Ap3ndice 5.	Modelos de acuerdos de servicios a3reos de la OACI	A5-1
Ap3ndice 6.	Pol3ticas de la OACI en la esfera del transporte a3reo	A6-1

Parte 1

ACUERDOS Y ARREGLOS DE REGLAMENTACIÓN

A. CONVENIO DE CHICAGO

1.1 Algunos artículos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) están dedicados a temas fundamentales relativos al intercambio de derechos entre los Estados en lo que atañe a la reglamentación del transporte aéreo internacional. Estos artículos, que tratan de soberanía, derecho de vuelo en servicios no regulares, servicios aéreos regulares, cabotaje, y la definición de “servicio aéreo” se reproducen a continuación. En 1982, de conformidad con la Recomendación 3 de la Conferencia especial de transporte aéreo (SATC, 1977), el Consejo examinó los Artículos 5, 6 y 96 a) del Convenio de Chicago y llegó a la conclusión de que no era necesario ni apropiado enmendarlos. Pueden consultarse en otras partes del presente documento, en relación con sus temas concretos, algunos artículos del Convenio de Chicago relacionados con otros aspectos de la reglamentación económica.

Artículo 1

Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

...

Artículo 5

Derecho de vuelo en servicios no regulares

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

Artículo 6*Servicios aéreos regulares*

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

Artículo 7*Cabotaje*

Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

...

Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

- a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

...

B. ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES

1.2 En el Acta final de la Conferencia de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) se incluye entre otros documentos el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, mediante el cual se intercambian multilateralmente los derechos sin fines comerciales correspondientes a servicios regulares. Se reproduce a continuación el mencionado acuerdo en su totalidad. Al 1 de mayo de 2007, son partes en este Acuerdo 123 Estados contratantes.

Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, que firman y aceptan este Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, han convenido lo siguiente:

Artículo I*Sección 1*

Todo Estado contratante concede a los demás Estados contratantes, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las siguientes Libertades del aire:

- 1) el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar;
- 2) el derecho de aterrizar sin fines comerciales.

Los derechos previstos en esta sección no podrán exigirse respecto de los aeropuertos que se utilicen con fines militares y de los cuales se excluya todo servicio aéreo internacional regular. En zonas de hostilidades o de ocupación militar, y en tiempo de guerra en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de tales derechos estará condicionado a la aprobación de las autoridades militares competentes.

Sección 2

El ejercicio de los derechos anteriormente mencionados se ajustará a las disposiciones del Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional y, cuando entre en vigor, a las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, ambos concluidos en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Sección 3

Todo Estado contratante que conceda a las empresas de transporte aéreo de otro Estado contratante el derecho de hacer escala sin fines comerciales, podrá exigir que dichas empresas ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que hagan tales escalas.

Este derecho del Estado no implicará en modo alguno que las empresas de transporte aéreo que utilicen la misma ruta reciban un trato diferente, debiéndose tener en cuenta la capacidad de las aeronaves, y su ejercicio no podrá perjudicar las operaciones normales de los servicios aéreos internacionales interesados, ni los derechos u obligaciones de ningún Estado contratante.

Sección 4

A reserva de lo previsto en el presente Acuerdo, todo Estado contratante podrá:

- 1) designar la ruta que han de seguir en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán usar éstos;
- 2) imponer, o permitir que se impongan, a los referidos servicios derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y demás instalaciones y servicios. Estos derechos no podrán exceder de los que abonarían las aeronaves de su propia nacionalidad empleadas en servicios internacionales similares, por el uso de los mismos aeropuertos e instalaciones y servicios; quedando entendido que, a solicitud de un Estado contratante interesado, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, establecido de conformidad con el Convenio anteriormente mencionado, examinará los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios, y presentará un informe, con las recomendaciones del caso, al Estado o Estados interesados.

Sección 5

Todo Estado contratante se reserva el derecho de denegar o revocar el certificado o permiso a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, cuando considere que gran parte de la propiedad y la dirección efectiva de la empresa no están en manos de nacionales de un Estado contratante, o cuando la empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado que sobrevuela o con las obligaciones dimanantes del presente Acuerdo.

Artículo II

Sección 1

Todo Estado contratante que estime que una medida tomada, de conformidad con este Acuerdo, por otro Estado contratante es injusta o le causa perjuicio, podrá pedir al Consejo que examine la situación. A continuación, el Consejo investigará el asunto y llamará a consulta a los Estados interesados. Si con la consulta no se resuelven las dificultades, el Consejo podrá transmitir sus conclusiones y recomendaciones a los Estados contratantes interesados. Si después de esto el Consejo opina que el Estado contratante de que se trate deja injustificadamente de tomar las medidas del caso para rectificar la situación, el Consejo podrá recomendar a la Asamblea de la Organización anteriormente mencionada que suspenda a dicho Estado contratante los derechos y privilegios que le confiere el presente Acuerdo, hasta que haya tomado tales medidas. La Asamblea, por mayoría de dos terceras partes de sus votos, podrá imponer dicha suspensión a ese Estado contratante por el período de tiempo que crea conveniente, o hasta que el Consejo considere que el Estado ha tomado las medidas rectificativas del caso.

Sección 2

Si surgen desavenencias entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no puedan resolverse mediante negociación, se aplicará lo dispuesto en el Capítulo XVIII del Convenio anteriormente mencionado, en la forma allí prevista respecto a todo desacuerdo relativo a la interpretación o aplicación del citado Convenio.

Artículo III

El presente Acuerdo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio anteriormente citado; entendiéndose, sin embargo, que todo Estado contratante parte en el presente Acuerdo podrá denunciarlo previa notificación de un año dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual a su vez comunicará inmediatamente dicha notificación y denuncia a los demás Estados contratantes.

Artículo IV

Hasta la entrada en vigor del Convenio anteriormente citado, toda referencia al mismo en el presente Acuerdo, excepto la del Artículo II, Sección 2, y Artículo V, se considerará como referencia al Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional concluido en Chicago el 7 de diciembre de 1944; y toda referencia a la Organización de Aviación Civil Internacional, a la Asamblea y al Consejo, se considerará como referencia a la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, a la Asamblea Interina y al Consejo Interino respectivamente.

Artículo V

A los fines del presente Acuerdo, la palabra "territorio" tiene el significado indicado en el Artículo 2 del Convenio anteriormente mencionado.

Artículo VI

Los que suscriben, delegados a la Conferencia de Aviación Civil Internacional, reunida en Chicago el 1º de noviembre de 1944, firman el presente Acuerdo en la inteligencia de que cada uno de los Gobiernos en cuyo nombre lo suscriben notificará al Gobierno de los Estados Unidos de América, a la mayor brevedad posible, si la firma puesta en su nombre constituye en sí la aceptación del Acuerdo y una obligación contraída en firme.

Todo Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá aceptar el presente Acuerdo como obligación contraída mediante notificación de su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, y dicha aceptación surtirá efecto a partir de la fecha en que dicho Gobierno reciba la notificación.

El presente Acuerdo entrará en vigor entre los Estados contratantes al ser aceptado por cada uno de ellos. Después, será obligatorio, respecto a cada Estado que notifique su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, a partir de la fecha en que dicho Gobierno reciba la notificación de aceptación. El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados que suscriban y acepten el presente Acuerdo la fecha de cada una de las aceptaciones del mismo, así como las fechas en que entre en vigor respecto de cada uno de los Estados aceptantes.

EN FE DE LO CUAL, los que subscriben, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Acuerdo en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen junto a sus firmas.

HECHO en Chicago el séptimo día de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en lengua inglesa. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales será igualmente fehaciente, quedará abierto a la firma en Washington, D.C. Ambos textos quedarán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas de los mismos a los Gobierno de todos los Estados que firmen o acepten el presente Acuerdo.

1.3 La Asamblea ha instado a los Estados a ratificar el Acuerdo relativo al tránsito en varias ocasiones y lo hace ahora como política permanente en la Resolución A36-15. La cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994 y la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) de 2003 también instan a la adhesión y aplicación universal del Acuerdo.

Resolución de la Asamblea

A36-15: Apéndice A, Sección I (extractos)

...

Considerando que uno de los objetivos del Convenio es que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica, y que en ese respecto el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) facilita el logro de dicho objetivo por parte de los Estados contratantes que ya forman parte del mismo;

...

La Asamblea:

...

2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no forman parte del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) a que consideren con carácter urgente hacerlo;

...

10. *Encarga* al Presidente del Consejo y al Secretario General que fomenten la adhesión universal al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y su aplicación y que pidan a los Estados contratantes que informen a la Secretaría acerca de sus intenciones con respecto a la adhesión al acuerdo.

Recomendación de la ATConf/4
(extractos)

La Conferencia:

1. Reconoce,

...

m) que el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales ha contribuido de manera importante al desarrollo de la aviación civil durante los últimos 50 años.

...

3. Recomienda,

...

a) que los Estados continúen sus esfuerzos y la OACI los promueva, para lograr la adhesión y aplicación universal del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales;

...

1.4 La Tercera Conferencia de transporte aéreo (ATConf/3, 1985) adoptó dos recomendaciones relativas al sobrevuelo, una en la que se mencionaba el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y la otra vinculada con las trabas al sobrevuelo de aeronaves civiles en ruta hacia o desde países sin litoral.

Recomendación 7 de la ATConf/3

RECOMIENDA que los Estados contratantes garanticen sin discriminación alguna el sobrevuelo de sus territorios, conforme a las obligaciones contraídas al adherirse al Convenio de Chicago y al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.

Recomendación 8 de la ATConf/3

1. RECOMIENDA que el Consejo estudie las medidas apropiadas para resolver los problemas especiales que han sido señalados a la atención del Consejo en relación con las trabas al sobrevuelo de aeronaves civiles en ruta hacia o desde países sin litoral.

2. RECOMIENDA que no pongan impedimentos innecesarios al sobrevuelo de sus territorios por parte de aeronaves civiles en ruta hacia o desde países sin litoral, considerando las dificultades especiales con que se enfrentan tales países.

C. ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

1.5 El Acta final de la Conferencia de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) incluía también el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional relativo al intercambio multilateral de derechos, que entró en vigor en 1945 respecto a 19 Estados, ocho de los cuales lo denunciaron posteriormente. Al 1 de mayo de 2007 son 11 las partes en el Acuerdo. El texto fue redactado en inglés y no se ha adoptado ninguna traducción oficial. Las versiones en español, francés y ruso han sido traducidas por la Secretaría de la OACI.

En 1946 y 1947 el organismo provisional de la OACI (PICAO) trató de elaborar un acuerdo multilateral destinado a intercambiar derechos de tráfico y tratar la reglamentación de la capacidad, las tarifas y las prácticas desleales. Un tal acuerdo complementarían el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional. Sin embargo, dichos esfuerzos no tuvieron éxito. Desde entonces, el transporte aéreo internacional se ha regido en su mayor parte por acuerdos bilaterales entre pares de Estados, si bien el multilateralismo en los derechos comerciales sigue siendo uno de los objetivos de la Organización. (En la Parte 3 del Doc 9626 — *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* se describe más ampliamente la reglamentación multilateral).

Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional que firman y aceptan este Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, declaran lo siguiente:

Artículo I

Sección 1

Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes Libertades del aire, respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

- 1) el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- 2) el privilegio de aterrizar para fines no comerciales;
- 3) el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- 4) el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- 5) el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante, y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios.

Con respecto a los privilegios especificados en los párrafos 3), 4) y 5) de esta sección, la obligación de cada uno de los Estados contratantes sólo se refiere a servicios terminales que constituyan una línea razonablemente directa de partida y de llegada al territorio metropolitano del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Los privilegios de esta sección no serán aplicables a los aeropuertos que se utilicen para fines militares y de los cuales se excluye a todo servicio aéreo internacional sujeto a itinerario fijo. En las zonas de hostilidades activas o militarmente ocupadas y, en tiempo de guerra, en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de tales privilegios estará sujeto a la aprobación de las autoridades militares correspondientes.

Sección 2

El ejercicio de los privilegios precedentes estará sujeto a las disposiciones del Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional y, cuando éste entre en vigor, a las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, ambos instrumentos redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Secci3n 3

Un Estado contratante que conceda a las l3neas a3reas de otro Estado contratante el privilegio de aterrizar para fines no comerciales, podr3 requerir de dichas l3neas a3reas que ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que se efect3en los aterrizajes.

Tal requerimiento no implicar3 discriminaci3n alguna entre las l3neas a3reas que exploten una misma ruta, deber3 tomar en cuenta la capacidad de las aeronaves, y deber3 ejercitarse de tal manera que no perjudique las operaciones normales de los servicios a3reos internacionales en cuesti3n, o los derechos y obligaciones de un Estado contratante.

Secci3n 4

Cada uno de los Estados contratantes tendr3 derecho a negar a las aeronaves de los dem3s Estados contratantes el permiso para tomar en su territorio, mediante remuneraci3n o alquiler, pasajeros, correo o carga destinados a otro punto comprendido en su territorio. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no celebrar acuerdos que espec3ficamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a ning3n otro Estado, o a una l3nea a3rea de cualquier otro Estado, y a no obtener de ning3n otro Estado un privilegio exclusivo de tal naturaleza.

Secci3n 5

Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo cada uno de los Estados contratantes podr3:

- 1) Designar la ruta que seguir3 en su territorio cualquier servicio a3reo internacional y los aeropuertos que podr3 usar dicho servicio a3reo.
- 2) Imponer o permitir que se impongan a dicho servicio, derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y otras instalaciones. Estos derechos no ser3n mayores que los que paguen por el uso de dichos aeropuertos e instalaciones las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares; quedando entendido que si un Estado contratante interesado hace representaciones, los derechos que se impongan por el uso de aeropuertos y otras instalaciones estar3n sujetos a examen por parte del Consejo de la Organizaci3n de Aviaci3n Civil Internacional establecido de acuerdo con el Convenio anteriormente mencionado, el cual someter3 al Estado o Estados interesados un informe con las recomendaciones pertinentes para su consideraci3n.

Secci3n 6

Cada uno de los Estados contratantes se reserva el derecho de rehusar o revocar el certificado o permiso dado a una empresa de transporte a3reo de otro Estado, en cualquier caso en que no est3 satisfecho de que nacionales de un Estado contratante poseen una parte substancial de dicha empresa y la dirigen de hecho; o en caso de que una empresa de transporte a3reo no cumpla con las leyes del Estado en que opera, o no cumpla las obligaciones que haya contra3do de conformidad con este Acuerdo.

Art3culo II

Secci3n 1

Los Estados contratantes aceptan que este Acuerdo deroga todas las obligaciones y acuerdos existentes entre ellos que sean incompatibles con sus disposiciones, y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entrar en tales

acuerdos. Un Estado contratante que haya contraído cualesquiera otras obligaciones incompatibles con este Acuerdo tomará medidas inmediatas para lograr la terminación de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado de su nacionalidad hará cuanto esté a su alcance para lograr su terminación inmediata; en todo caso, procederá a hacer que se terminen tan pronto como pueda tomarse legalmente dicha acción después que entre en vigor este Acuerdo.

Sección 2

Sujeto a las disposiciones de la sección que antecede, cualquier Estado contratante podrá concertar acuerdos relativos a servicios aéreos internacionales que no sean incompatibles con este Acuerdo. Cualquier acuerdo de esta índole se registrará inmediatamente en el Consejo, que lo hará público a la mayor brevedad posible.

Artículo III

Cada uno de los Estados contratantes se compromete a prestar la debida consideración a los intereses de los otros Estados contratantes, al establecer y explotar servicios terminales, a fin de no afectar injustificadamente sus servicios regionales o entorpecer el desarrollo de sus servicios terminales.

Artículo IV

Sección 1

Cualquier Estado contratante, mediante reserva agregada a este Acuerdo en el acto de su firma o aceptación, podrá optar por no conceder y recibir los derechos y obligaciones a que se refiere el Artículo I, Sección 1, párrafo 5, y podrá en cualquier momento, después de la aceptación y mediante aviso con seis meses de anticipación dirigido al Consejo, renunciar a tales derechos y obligaciones. Dicho Estado contratante podrá, mediante aviso con seis meses de anticipación dirigido al Consejo asumir o reasumir, según sea el caso, tales derechos y obligaciones. Ningún Estado contratante estará obligado a conceder derecho alguno de conformidad con las disposiciones del referido párrafo, a un Estado contratante que no esté sujeto a las disposiciones prescritas en el mismo.

Sección 2

Un Estado contratante que considere que la actuación de otro Estado contratante al aplicar las disposiciones de este Acuerdo es injusta o le causa perjuicio, podrá solicitar del Consejo que estudie la situación. El Consejo procederá a investigar el asunto y llamará a los Estados interesados a consulta. Si dicha consulta no resolviere las dificultades, el Consejo podrá transmitir a los Estados contratantes interesados las conclusiones y recomendaciones que considere pertinentes. Si posteriormente un Estado contratante interesado, en opinión del Consejo, deja de tomar injustificadamente las medidas correctivas adecuadas, el Consejo podrá recomendar a la Asamblea de la Organización que se suspendan a dicho Estado contratante los derechos y privilegios que establece este Acuerdo, hasta que se tomen dichas medidas. La Asamblea, por mayoría de dos terceras partes de sus votos, podrá suspender a dicho Estado contratante por el período de tiempo que crea conveniente, o hasta que el Consejo se satisfaga de que dicho Estado ha tomado las medidas correctivas en cuestión.

Sección 3

Si surge entre dos o más Estados contratantes algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda solucionarse mediante negociación, serán aplicables las disposiciones del Capítulo XVIII del antedicho Convenio, de la misma manera que se dispone en ello respecto a cualquier desacuerdo sobre la interpretación o aplicación de dicho Convenio.

Artículo V

Este Acuerdo estará en vigor durante la vigencia del antedicho Convenio; entendiéndose, sin embargo, que cualquier Estado contratante, que sea parte en el presente Acuerdo, podrá denunciarlo mediante aviso con un año de anticipación dirigido al Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará inmediatamente dicho aviso y denuncia a los demás Estados contratantes.

Artículo VI

Mientras entra en vigor el antedicho Convenio, toda referencia que al mismo se haga en el presente Acuerdo, excepto la del Artículo IV, Sección 3 y la del Artículo VII se considerarán como referencias al Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional redactado en Chicago el 7 de diciembre de 1944; y las referencias a la Organización de Aviación Civil Internacional, a la Asamblea y al Consejo, se considerarán como referencias a la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional a la Asamblea Interina y al Consejo Interino, respectivamente.

Artículo VII

Para los fines de este Acuerdo, "territorio" se define según los términos del Artículo 2 del antedicho Convenio.

Artículo VIII

Firma y aceptación del Acuerdo

Los infrascritos, delegados a la Conferencia Internacional de Aviación Civil reunida en Chicago el primero de noviembre de 1944, firman este Acuerdo en la inteligencia de que cada uno de los gobiernos en cuyo nombre se suscribe notificará al Gobierno de los Estados Unidos de América, a la mayor brevedad posible, si la firma en su nombre constituye la aceptación del Acuerdo por parte de ese gobierno, y una obligación contraída.

Cualquier Estado que sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá aceptar el presente Acuerdo como una obligación contraída en su nombre, al notificar su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos, y la aceptación será efectiva en la fecha en que este último reciba la notificación.

Este Acuerdo entrará en vigor entre los Estados contratantes al ser aceptado por cada uno de ellos. En adelante, será recíprocamente obligatorio para cada Estado que notifique su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, en la fecha en que dicho Gobierno reciba la aceptación del otro. El Gobierno de los Estados Unidos de América notificará a todos los Estados que suscriban y acepten este Acuerdo las fechas en que se reciban todas las aceptaciones del mismo y la fecha en que entra en vigor respecto a cada uno de los Estados que lo acepten.

D. DEFINICIÓN DE SERVICIO AÉREO INTERNACIONAL REGULAR

1.6 En 1952 el Consejo adoptó una definición de la expresión "servicio aéreo internacional regular" que sirviera de orientación a los Estados para interpretar o aplicar los Artículos 5 y 6 del Convenio. En la definición se incluían también notas sobre la aplicación de la definición y un análisis de los derechos que confiere el Artículo 5 del Convenio. Mediante la Recomendación 3, la Conferencia Especial de Transporte Aéreo (1977) propuso que el Consejo examinara la viabilidad de revisar esta definición. Se encargó de este asunto el Grupo de expertos sobre

la reglamentación de los servicios de transporte aéreo el cual llegó a la conclusión de que tal revisión sería innecesaria. No obstante, el Grupo de expertos propuso que para hacer resaltar la flexibilidad de la definición se modificaran las notas sobre la aplicación de la misma. La segunda Conferencia de transporte aéreo aceptó las conclusiones del grupo de expertos y más tarde el Consejo hizo suya la Recomendación de la Conferencia al respecto. A continuación se reproducen la definición, las notas revisadas y el análisis de los derechos.

Con la evolución de las líneas aéreas y la introducción de políticas liberales de transporte aéreo en algunos Estados y regiones, ha llegado a ser confusa la distinción entre servicios aéreos regulares y no regulares. En el caso de las operaciones entre Estados dentro de la Unión Europea, el tercer conjunto de medidas de liberalización del transporte aéreo, aprobado en 1992, efectivamente, ha eliminado en la reglamentación la distinción entre las dos categorías (permitiéndose a los transportistas aéreos no regulares explotar servicios regulares y ofrecer sus servicios directamente al público).

Definición de servicio aéreo internacional regular

El servicio aéreo internacional regular es una serie de vuelos que reúne todas las características siguientes:

- a) pasa por el espacio aéreo, de dos o más Estados;
- b) se realiza, con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración, de manera tal que el público puede utilizar todo vuelo;
- c) se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea
 - i) ajustándose a un horario publicado, o bien
 - ii) mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática.

Notas sobre la aplicación de la definición

Nota general

1. Esta definición se aplica normalmente a un servicio que:
 - a) forma parte de una red internacional de servicios, sujeto a un horario publicado;
 - b) ofrece al pasajero que solicita transporte inmediato una oportunidad razonable de conseguir plaza;
 - c) funciona normalmente, cualesquiera que sean las fluctuaciones a corto plazo de la carga de pago;
 - d) ofrece al usuario, si éste cuenta con el billete o carta de porte aéreo apropiados, las ventajas inherentes a las paradas estancia y a los enlaces entre empresas, de conformidad con el acuerdo internacional pertinente, siempre que exista.
2. Dadas las características operacionales enunciadas en la definición, los Estados, a su juicio y a reserva de las consideraciones contenidas en la Nota 6, pueden clasificar como servicios regulares los que se explotan, por ejemplo:

- a) de conformidad con algún contrato de fletamento concertado con uno o más fletadores, con la intención de utilizar totalmente la capacidad de la aeronave; y
- b) con frecuencia y regularidad.

Índole acumulativa de los elementos de la definición

3. Debe hacerse hincapié en que los elementos principales de la definición tienen efecto acumulativo. Si una serie de vuelos no reúne todas las características especificadas en a), b) y c), no puede clasificarse como servicio aéreo internacional regular, sujeto a las disposiciones de la Nota 6.

Significado de “serie” de vuelos

4. Ante todo, un servicio aéreo internacional regular debe estar constituido por una serie de vuelos y, por consiguiente, un vuelo no puede constituir por sí solo un servicio aéreo internacional regular, si bien puede formar parte de dicho servicio. La definición no indica el número mínimo de vuelos necesario para constituir la “serie”. Para determinar si una serie de vuelos constituye servicio aéreo internacional regular pueden incluirse los vuelos que cumplan las condiciones especificadas en la definición y excluirse los que no cumplan con dichas condiciones.

5. Cuando se haya determinado que existe un servicio aéreo internacional regular, según se define, todos los vuelos extraordinarios relacionados con ese servicio y que puedan utilizarse por el público, constituyen parte del mismo servicio. Sin embargo, los vuelos “no remunerados”, realizados por empresas comerciales, se clasifican según la definición como no regulares, aun cuando se lleven a cabo en estrecha relación con un servicio aéreo internacional regular.

6. La definición no establece que todos los vuelos de una serie que constituye un servicio aéreo internacional regular deban llevarse a cabo por una sola empresa, ya que es posible que dos o más participen en la explotación de tal servicio. Sin embargo, en el inciso c), la definición estipula que servicio aéreo internacional regular es una serie de vuelos que “se lleva a cabo” de manera que un número de vuelos no relacionados entre sí, y que no forman una serie, no puede clasificarse como servicio aéreo internacional regular.

Concepto de “servicio de transporte”

7. Según la definición, para que la serie de vuelos constituya un servicio aéreo internacional regular, debe realizarse con aeronaves “para el transporte de pasajeros, correo o carga”. Por consiguiente, ninguna serie de vuelos realizados para otros fines, tales como instrucción, rociado de plantas, etc., puede considerarse como servicio aéreo internacional regular, aun cuando cumpla las demás condiciones de la definición.

Todo vuelo puede ser utilizado por el público

8. Para que una serie de vuelos constituya un servicio aéreo internacional regular, según la definición, debe realizarse de manera que el público pueda utilizar “todo vuelo”. Esto no quiere decir que todos los vuelos de una serie puedan clasificarse como no regulares si el público no puede utilizar uno de ellos, puesto que podría dejar de considerarse ese vuelo y los demás formar una serie que podría clasificarse como regular (véase la Nota 2). Un servicio puede considerarse abierto al público, pese a ciertas restricciones, por ejemplo, la fecha de la reserva, la duración mínima de la estancia o la obligación de tratar con un intermediario. Le corresponderá a cada Estado contratante, con respecto a cada servicio que tenga estas características, evaluar el alcance de las restricciones y decidir si son tan fundamentales que el servicio debe considerarse no regular (véase la “Nota general” que antecede).

9. El hecho de que el explotador de un servicio aéreo se niegue a transportar categorías especiales y limitadas de tráfico no impediría de por sí que se considerase que el público no puede utilizar ese servicio en el sentido que encierra este elemento de la definición. Las limitaciones que imponen los gobiernos sobre las clases de tráfico que pueden transportar los servicios aéreos internacionales tampoco impedirían, de por sí, que se considerasen como tales.

Análisis de los derechos que confiere el Artículo 5 del Convenio

Otorgantes del derecho a que se refiere el primer párrafo

1. “Cada Estado contratante”

Análisis: El Estado contratante representa aquí a todo su territorio, según se define en el Artículo 2.

Beneficiarios del derecho a que se refiere el primer párrafo

2. “... todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares...”

Análisis:

- a) El Artículo 3 excluye de esta categoría a las aeronaves de Estado.
- b) La expresión “aeronaves de los demás Estados contratantes” se refiere a las aeronaves inscritas en otros Estados contratantes y, por consiguiente, según el Artículo 17, tienen la nacionalidad de tales Estados. Según el Convenio, la responsabilidad de los Estados respecto de las aeronaves matriculadas en su territorio (por ejemplo, la responsabilidad de hacer cumplir lo dispuesto en el Artículo 12) es la misma, cualquiera que sea la nacionalidad del propietario o explotador de la aeronave. En el caso de aeronaves que se dediquen a operaciones de transporte aéreo comercial, ciertas facultades limitativas competen, en virtud de lo que dispone el último párrafo del Artículo 5, al Estado dentro de cuyo territorio se carga o descarga tráfico y estas facultades pueden ejercerse si el Estado lo desea, para establecer condiciones relativas a la nacionalidad del propietario o el explotador de la aeronave en cuestión.
- c) La frase “que no se utilicen” significa “que no se utilicen en el momento en que se haya de ejercer el derecho”. Esto quiere decir que las aeronaves empleadas a veces en servicios regulares pueden reclamar cualquiera de los derechos conferidos por el Artículo 5 si no están dedicadas entonces a servicios regulares.
- d) La frase “que no se utilicen” significa “que no se utilicen en el momento en que se haya de ejercer el derecho”. Esto quiere decir que las aeronaves empleadas a veces en servicios regulares pueden reclamar cualquiera de los derechos conferidos por el Artículo 5 si no están dedicadas entonces a servicios regulares.

Naturaleza del derecho

3. “... derecho... a penetrar sobre su territorio, o sobrevolarlo sin escalas y a hacer escalas en él con fines no comerciales,...”

Análisis:

- a) En este derecho quedan incluidas tres clases de vuelo:
 - i) entrada y vuelo sobre el territorio de un Estado sin hacer escala;
 - ii) entrada y vuelo sobre el territorio de un Estado haciendo una escala para fines no comerciales;
 - iii) entrada en el territorio de un Estado y escala final en él para fines no comerciales.
- b) La expresión “escalas con fines no comerciales” debería entenderse que incluye escalas en que se embarcan o desembarcan pasajeros o mercancías no transportados por remuneración o alquiler. La expresión “escala para fines no comerciales”, según se define en el Artículo 96, es “el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo” sin distinguir entre los pasajeros, carga o correo transportados por remuneración y los transportados sin remuneración. Sin embargo, de lo que dice el Artículo mismo se desprende que se quería dar a entender que el embarque o desembarque de pasajeros o mercancías no transportados por remuneración quedaba incluido en la expresión “a penetrar sobre” que figura en el primer párrafo, puesto que la única excepción del carácter general de las disposiciones del artículo a este respecto, se relaciona con el embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo transportados por remuneración, o alquiler de que habla el segundo párrafo.
- c) Ninguna escala para fines no comerciales deberá considerarse como escala comercial por el hecho de efectuarse el desembarque temporal de pasajeros, correo o carga en tránsito, si la escala se efectúa por razones de necesidad técnica o conveniencia de la operación del vuelo.

Permiso

4. “... sin necesidad de obtener permiso previo,...”

Análisis:

- a) Esta disposición significa que en general las aeronaves tienen derecho a realizar vuelos de la clase descrita en el inciso 3) a) sin solicitar permiso, que podrá ser concedido o denegado por el Estado al que se va a entrar. En efecto, en general no se debe exigir ningún instrumento que se designe “permiso”, aun cuando se conceda automáticamente al solicitarlo. Sin embargo, se podrá exigir aviso previo de la intención al llegar, para fines de control de tránsito, sanidad y otros.
- b) Constituiría una contravención de esta cláusula el requerir con carácter general la negociación previa del uso de rutas o lugares de aterrizaje. El único derecho general para designar rutas y aeropuertos que confiere el Convenio, se refiere a servicios regulares (Artículo 68). Así pues, es importante la omisión de una reserva general de este carácter en el Artículo 5, junto con la reserva especial relativa al caso de vuelos sobre regiones que son inaccesibles o sin instalaciones adecuadas para la navegación aérea.

Condición a que está sujeto el derecho de entrar, sobrevolar y hacer escalas no comerciales

5. “... de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio...”

Análisis:

- a) Esta condición se refiere a que se respete lo estipulado en el Convenio, por parte de las aeronaves, en los vuelos en que se desea ejercer tales derechos. La falta de observancia (en otras ocasiones) de algunas disposiciones del Convenio por parte de tales aeronaves o de otras aeronaves de la misma nacionalidad, o de los gobiernos de tales aeronaves, anularía esta condición.
- b) Al parecer, las partes pertinentes del Convenio son:
- Artículo 4 — Uso indebido de la aviación civil
 - Artículo 8 — Aeronaves sin piloto
 - Artículo 10 — Aterrizaje en aeropuertos aduaneros
 - Artículo 11 — Aplicación de las reglamentaciones aéreas (última cláusula relativa a observancia por parte de las aeronaves)
 - Artículo 12 — Reglas del aire
 - Artículo 13 — Disposiciones sobre entrada y despacho
 - Artículo 16 — Inspección de aeronaves
 - Artículo 18 — Matriculación doble
 - Artículo 20 — Ostentación de las marcas
 - Capítulo V en general — Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves
 - Capítulo VI en general — Normas y métodos recomendados internacionales.

6. “... a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje...”

Análisis. Esta condición reserva a cada Estado contratante el derecho concreto de exigir el aterrizaje de toda aeronave dedicada a servicios no regulares que cruce cualquier parte de su territorio. Este derecho no está sujeto a restricciones pero se ha de mantener en reserva en la inteligencia de que no se ejercerá de modo tan general que resulte en la anulación del derecho concedido a aeronaves dedicadas a servicios no regulares para efectuar vuelos sin escalas sobre el territorio de un Estado contratante.

7. “Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos”.

Análisis. Cada Gobierno debe decidir qué regiones de su territorio son “inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea”. Se dará publicidad a la descripción de tales regiones, al igual que en el caso de zonas prohibidas a que se refiere el Artículo 9, y deberá exponerse el carácter de las restricciones que se impongan. Así pues, la descripción ha de ser explícita en cuanto a que el requisito es i) simplemente que se siga una ruta determinada, o ii) que se necesite permiso, o iii) ambas cosas, ya que con ello los requisitos parecen ser acumulativos, a pesar del empleo de la conjunción disyuntiva “o”.

Beneficiarios del privilegio adicional a que se refiere el párrafo 2

8. “Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler...”

Análisis. La expresión “remuneración o alquiler” quiere decir toda remuneración, ya sea monetaria o de otra clase, que reciba de alguien el explotador por el transporte.

Naturaleza del privilegio adicional a que se refiere el párrafo 2

9. “... tendrán también el privilegio, ... de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, ...”

Análisis. La palabra “también” indica que estas aeronaves deben tener el derecho que se concede en el primer párrafo del Artículo 5, así como el privilegio otorgado en este párrafo. Es decir, en primer lugar, tienen el derecho a entrar, sobrevolar y hacer escalas para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo y sin someterse a las “reglamentaciones, condiciones o restricciones” aludidas en el segundo párrafo. Después, con ciertas condiciones, tienen además el privilegio de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo en un punto de escala. En este caso, la expresión “pasajeros, carga o correo” se refiere claramente también a pasajeros, carga o correo transportados por remuneración.

Condición a que está sujeto el privilegio de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo

10. “con sujeción a las disposiciones del Artículo 7”

Análisis. Esta condición significa que el Artículo 5 no trata de modificar las reglas referentes a cabotaje del Artículo 7.

11. “... sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes”.

Análisis

- a) “Las reglamentaciones, condiciones o restricciones” podrán ser las que se promulguen y constituyan requisitos permanentes, o las que se formulen con relación a las circunstancias de cada caso.
- b) El derecho del Estado comprende su derecho a exigir que se obtenga permiso especial para embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo en su territorio, o para cualquier clase determinada de esas operaciones.
- c) El derecho del Estado a imponer reglamentaciones, condiciones o restricciones sobre el embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo por el transporte aéreo comercial no regular, no está sujeto a condiciones. No obstante, ha de entenderse que el derecho no se ejercerá de manera que la utilización de esta forma importante de transporte aéreo resulte imposible o ineficaz.

E. POLÍTICA GENERAL SOBRE REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA

1.7 En el Artículo 44 del Convenio de Chicago se exponen los fines y objetivos de la Organización, partes de los cuales se relacionan con la reglamentación económica del transporte aéreo internacional. Además, la Asamblea ha adoptado la Resolución A36-15, que constituye una declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo; partes de la resolución (Introducción y extractos del Apéndice A), relativas a las políticas de carácter general, se reproducen a continuación, mientras que otras (Apéndices A, E, F y H), relativas a aspectos concretos de la reglamentación económica, pueden consultarse en otras partes del presente documento según los temas de que se trate. El texto completo de la Resolución A36-15 figura en el Doc 9902 — *Resoluciones vigentes de la Asamblea*, que también se reproduce en el Apéndice 6 del presente documento para facilitar la referencia.

Artículo 44

Objetivos

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- c) estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) evitar discriminación entre Estados contratantes;
- h) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- i) promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Resolución de la Asamblea

A36-15: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (extractos)

Introducción

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica y armoniosa y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios internacionales de transporte aéreo se establezcan sobre una base de igualdad de oportunidades, explotación sana y económica y respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

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

Considerando que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al transporte aéreo;

Considerando que la Organización prepara continuamente textos de orientación, estudios y estadísticas sobre el desarrollo del transporte aéreo para los Estados contratantes, y que los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse a los Estados contratantes por los medios más eficaces;

Considerando que los Estados contratantes deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar esas orientaciones;

Considerando que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación que en el establecimiento de normas;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con sus Objetivos estratégicos deberían ayudar a los Estados contratantes a elaborar políticas y prácticas que faciliten la mundialización, comercialización y liberalización del transporte aéreo internacional; y

Considerando que para los Estados contratantes es importante participar en la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enumerados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, según están formuladas al clausurarse el 36º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Estadísticas

Apéndice C — Pronósticos y planificación económica

Apéndice D — Facilitación

Apéndice E — Impuestos

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice H — Correo aéreo

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo en los documentos señalados en esta declaración refundida y por el Secretario General en manuales y circulares;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para cumplir con las obligaciones dimanantes del Convenio y de las resoluciones de la Asamblea, a fin de apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en especial, para proporcionar lo más completa y rápidamente posible la información estadística y de otra índole que la Organización solicite para sus estudios en materia de transporte aéreo;

4. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia al problema de financiar el desarrollo de los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la mejor contribución posible del transporte aéreo al bienestar económico y social de los países en desarrollo;

5. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para ayudar en su labor sobre cualquier cuestión de transporte aéreo, procure obtener el asesoramiento de representantes especializados de Estados contratantes por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de expertos calificados dependientes del Comité de Transporte aéreo o de grupos de estudio de la Secretaría, y realice su labor por correspondencia o mediante reuniones;

6. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados contratantes puedan participar, como el medio principal para resolver los problemas de importancia mundial en la esfera del transporte aéreo, cuando el número e importancia de los problemas que deban tratarse justifiquen dichas reuniones y cuando exista la posibilidad de una acción constructiva respecto a ellos; y
7. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para realizar seminarios teóricos y prácticos y otras actividades que sean necesarias para difundir entre los Estados contratantes las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;
8. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración refundida de las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y
9. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A35-18.

Apéndice A. Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Acuerdos y arreglos

Considerando que los principios fundamentales de soberanía, justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación que se consagran en el Convenio han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional y continúan constituyendo la base de su futuro desarrollo;

Considerando que el multilateralismo en derechos comerciales en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

Considerando que, en el marco del Convenio, los Estados contratantes tienen objetivos y políticas de reglamentación diferentes, pero comparten el objetivo fundamental de la participación fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional;

Considerando que uno de los objetivos del Convenio es que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica, y que en ese respecto el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) facilita el logro de dicho objetivo por parte de los Estados contratantes que ya forman parte del mismo;

Considerando que la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*;

Considerando que las demoras indebidas y el incumplimiento en lo que atañe al registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos constituyen un obstáculo para la exactitud e integridad de la información normativa y para aumentar la transparencia;

Considerando que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional debería ser justa, transparente y apropiada para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos; y

Considerando que es necesario adaptarse al entorno cambiante en materia de reglamentación y explotación del transporte aéreo y que la Organización ha elaborado textos de orientación sobre criterios para la reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y modelos de acuerdos de servicios aéreos para que los Estados los utilicen en forma opcional en sus acuerdos bilaterales y regionales;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la función principal de la OACI de elaborar orientaciones sobre políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional y facilitar la liberalización;
2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no son Partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) a que consideren con carácter urgente su adhesión;
3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que registren en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y arreglos aeronáuticos*;
4. *Insta* a los Estados contratantes a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas importantes que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso que se logre o que se espere lograr respecto a la consecución del objetivo del multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales;
5. *Pide* al Consejo que continúe cooperando con los organismos regionales y subregionales en lo concerniente al examen y preparación de medidas de cooperación, incluso arreglos liberalizados y los resultados de estas medidas, con objeto de ver si, a su debido tiempo, podría recomendarse a los Estados contratantes la aplicación de medidas similares, o de otra índole, sobre una base más amplia;
6. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados contratantes y las líneas aéreas con respecto a los derechos comerciales y las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, e informe a todos los Estados contratantes acerca de cualquier novedad en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados, con respecto a derechos comerciales;
7. *Pide* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para establecer las orientaciones sobre políticas de la Organización en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y revisarlas o actualizarlas cuando sea necesario;
8. *Pide* al Consejo que revise periódicamente el reglamento aplicable al registro con miras a simplificar el procedimiento de registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;
9. *Pide* al Secretario General que recuerde a los Estados contratantes la importancia de registrar sin demoras indebidas los acuerdos y arreglos aeronáuticos y que proporcione a los Estados contratantes la asistencia que necesiten para registrar sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo; y
10. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que fomenten la adhesión universal al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y su aplicación y que insten a los Estados contratantes a que informen a la Secretaría acerca de sus intenciones con respecto a la adhesión al acuerdo.

...

Sección V. Elaboración de criterios

Considerando que los gobiernos tienen responsabilidades en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional;

Considerando que la liberalización económica y la evolución de la industria del transporte aéreo continuarán ofreciendo oportunidades y planteando retos y problemas con respecto a la reglamentación del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la Organización ha abordado muchos de los problemas de reglamentación y compilado los criterios y textos de orientación conexos;

La Asamblea:

1. Insta a los Estados contratantes a que en sus funciones de reglamentación tengan en cuenta los criterios y textos de orientación elaborados por la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los comprendidos en el Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*; y
2. Pide al Consejo que se asegure de que esos criterios y los textos de orientación se mantengan actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes; le pide asimismo que, cuando sea necesario, elabore criterios sobre nuevas cuestiones de reglamentación que sean de interés general.

1.8 En 1994, la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) sobre “Reglamentación del transporte aéreo internacional: Presente y Futuro” examinó una gama de arreglos reglamentarios propuestos, preparados por la Secretaría de la OACI con la asistencia del Grupo de estudio de especialistas sobre futuros arreglos de reglamentación del transporte aéreo internacional (GEFRA), y adoptó conclusiones al respecto. La Conferencia adoptó una sola y amplia recomendación, que se reproduce a continuación y que fue aprobada por el Consejo en marzo de 1995. En otras partes del presente documento figuran extractos de dicha recomendación en relación con aspectos concretos de la misma.

Recomendación de la Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994

La Conferencia:

1. Reconoce
 - a) que 50 años después de firmado el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el Convenio), el transporte aéreo internacional atraviesa un período de cambios dinámicos como consecuencia de una mayor competencia, transnacionalización de los negocios, mundialización de la economía y formación de grupos económicos regionales, privatización y liberalización de las industrias de servicios, e introducción de nuevos arreglos comerciales mundiales para el sector de los servicios;
 - b) que los principios de soberanía, medidas no discriminatorias, interdependencia, armonización y cooperación a nivel mundial por los que aboga el Convenio, han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional durante 50 años;
 - c) que esos principios proporcionan las bases sobre las que podrán evolucionar los nuevos métodos en materia de arreglos de reglamentación concertados entre dos o varios Estados para ajustarse a los cambios internos y externos que afectan al transporte aéreo internacional;
 - d) que la seguridad es y debe ser de capital importancia en la operación y el desarrollo del transporte aéreo y que es necesario actualizar e implantar con carácter continuo normas y métodos de seguridad;
 - e) que independientemente de cualesquiera arreglos futuros para la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, el Convenio impone a los Estados contratantes la responsabilidad de que se cumplan las normas y métodos relativos a la seguridad y la protección de la aviación;

- f) que dentro del marco del Convenio, los Estados contratantes tienen muchos objetivos y pol3ticas diferentes en cuanto a su reglamentaci3n, pero comparten el prop3sito fundamental de participar en forma fiable y sostenida en el sistema de transporte a3reo internacional;
- g) que cualquier cambio que se efect3e en los m3todos de reglamentaci3n del transporte a3reo internacional deber3a tener debidamente en cuenta el objetivo de la participaci3n y adem3s:
 - 1) la continuaci3n de las operaciones de los transportistas a3reos y de los aeropuertos de modo seguro y econ3mico;
 - 2) el mantenimiento de enlaces comerciales y de comunicaciones entre los Estados de manera eficiente y econ3mica;
 - 3) los beneficios m3s amplios de car3cter econ3mico y social que reporta el transporte a3reo;
 - 4) las restricciones derivadas de las infraestructuras aeroportuarias, capacidad del espacio a3reo y preocupaciones ambientales;
 - 5) la disparidad que existe entre los Estados en cuanto a niveles de desarrollo econ3mico;
 - 6) la necesidad de contar con capacitaci3n apropiada; y
 - 7) los intereses de todos aquellos que est3n relacionados con el transporte a3reo internacional, incluidos los transportistas, los usuarios, los aeropuertos, los intermediarios de la distribuci3n y los trabajadores;
- h) que los intereses y necesidades de los pa3ses en desarrollo requieren consideraci3n especial en todo futuro arreglo de reglamentaci3n del transporte a3reo internacional, incluido el acceso a los recursos financieros y a la tecnolog3a;
- i) que conforme al principio de soberan3a, cada Estado determinar3 la direcci3n a seguir y la cadencia de los cambios introducidos en la reglamentaci3n del transporte a3reo internacional, sobre una base de igualdad de oportunidades y utilizando enfoques bilaterales, subregionales, regionales o mundiales seg3n las circunstancias;
- j) que los arreglos de liberalizaci3n concertados a nivel subregional o regional ofrecen una experiencia valiosa en materia de contenido, procedimientos y estructura de los cambios de reglamentaci3n y que dicha experiencia deber3a transmitirse a los Estados para su informaci3n;
- k) que el bilateralismo y el multilateralismo pueden coexistir y lo hacen, y cada uno puede permitir diferentes enfoques en materia de reglamentaci3n del transporte a3reo internacional;
- l) que en vista de la disparidad en las situaciones econ3micas y de competencia no existen perspectivas en un futuro pr3ximo de llegar a un acuerdo multilateral mundial para el intercambio de derechos de tr3fico; y
- m) que el Acuerdo relativo al tr3nsito de los servicios a3reos internacionales ha contribuido de manera importante al desarrollo de la aviaci3n civil durante los 3ltimos 50 a3os.

2. *Reconoce adem3s*

- a) que dentro del marco antedicho y teniendo presente los postulados arriba expuestos, en particular en los apartados b) y f), existe el objetivo general de acceso a los mercados en la reglamentaci3n del transporte a3reo internacional en forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias;

- b) que una parte integrante del proceso general de liberalización sería la institución de mecanismos de salvaguardia adecuados, utilizando como punto de partida el código de conducta y el mecanismo de solución de controversias conexo examinados por la Conferencia, pero incluyendo medidas preventivas dirigidas a proteger los intereses de todos los Estados al asegurar su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional; y
- c) que deberían respetarse los derechos existentes aun cuando evolucionen los futuros arreglos de reglamentación, si bien este "principio de primacía" no excluye la renegociación y, de ser necesario, el "reequilibrio" de los acuerdos de servicios aéreos cuando las partes convengan en ello.

3. *Recomienda*

- a) que los Estados continúen sus esfuerzos y la OACI los promueva, para lograr la adhesión y aplicación universal del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales;
- b) que los Estados consideren a fondo respecto de la reglamentación económica que se encuentra bajo su responsabilidad y las relaciones internacionales de transporte aéreo, las conclusiones alcanzadas por la Conferencia respecto a los asuntos siguientes:
 - 1) propiedad y control de los transportistas aéreos;
 - 2) ayudas y subsidios estatales;
 - 3) leyes sobre competencia;
 - 4) protección ambiental;
 - 5) impuestos;
 - 6) servicios de escala;
 - 7) conversión de divisas y transferencia de ganancias;
 - 8) empleo de personal no nacional;
 - 9) venta y comercialización de servicios de transporte aéreo; y
 - 10) sistemas de reserva por computadora;
- c) que la OACI, de conformidad con los fines y objetivos del Artículo 44 del Convenio y con sus responsabilidades mundiales, adopte medidas efectivas, que se consideren como tales, para ejercer un papel de liderazgo en la elaboración de reglamentación económica de la aviación civil internacional;
- d) que la OACI establezca comunicaciones y cooperación eficaces con la nueva Organización Mundial del Comercio, así como con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupan de cuestiones comerciales que afectan al transporte aéreo internacional, a fin de garantizar la salvaguardia adecuada de las necesidades especiales del transporte aéreo internacional;
- e) que la OACI siga concediendo gran prioridad a la resolución de los temas ambientales relacionados con la aviación civil internacional;
- f) que la OACI siga fomentando una capacitación apropiada en la esfera de la reglamentación del transporte aéreo internacional, especialmente en las disciplinas de derecho aéreo, economía y administración;

- g) que la OACI siga desempeñando sus funciones de modo de facilitar la evolución de los futuros arreglos de reglamentación para el transporte aéreo internacional a nivel bilateral, regional y mundial, teniendo presente en todo momento los intereses de todas las partes involucradas y la importancia que reviste para los Estados participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, y realice estudios y prepare recomendaciones sobre diversos asuntos de importancia, incluyendo:
- 1) la elaboración y perfeccionamiento del arreglo sobre el mecanismo de salvaguardia y la “red de seguridad” que se presentó a la Conferencia, junto con medidas preventivas apropiadas para asegurar el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo internacional y una competencia justa y efectiva;
 - 2) el examen de los criterios tradicionales de propiedad y control con miras a su ampliación;
 - 3) las consecuencias dimanantes de los arreglos de compartición de códigos de los transportistas aéreos en la reglamentación del transporte aéreo internacional;
 - 4) el examen del Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SRC) y la elaboración de una cláusula modelo para los SRC que cabría utilizar en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o en los arreglos multilaterales, a fin de asegurar el acceso justo y no discriminatorio a esos sistemas, incluidos su suministro y una distribución justa, transparente y no discriminatoria de los servicios de los transportistas aéreos;
 - 5) la elaboración, ya sea bilateral o multilateral, en estructuras de carácter más formal de ciertos arreglos de reglamentación sobre los aspectos comerciales;
 - 6) la posibilidad de elaborar en estructuras de carácter más formal ciertos arreglos de reglamentación sobre derechos esenciales del transporte aéreo internacional, ya sea bilateral o multilateralmente;
 - 7) un modelo analítico para evaluar los beneficios nacionales netos que reporta el transporte aéreo internacional y, en lo posible, los métodos de reglamentación correspondientes; y
 - 8) las medidas preferenciales que dentro del marco de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional permitirían asegurar la participación efectiva de los países en desarrollo en dicho transporte, a cuyo respecto se sometería un informe al próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea; y
- h) que los Estados presten asistencia a la OACI en la realización de estos estudios.

1.9 La quinta Conferencia de transporte aéreo (ATConf/5), celebrada en Montreal del 24 al 28 de marzo de 2003 sobre el tema “Retos y oportunidades de la liberalización” examinó una gama de cuestiones relacionadas con la reglamentación en el proceso de liberalización. El resultado de la Conferencia comprende un conjunto de conclusiones, cláusulas modelo y recomendaciones (presentadas en el Apéndice 4 del presente documento) y una Declaración de principios mundiales para el transporte aéreo internacional, que se reproduce a continuación. Estos resultados constituyen un amplio marco en materia de política y ofrecen orientaciones prácticas para una liberalización económica con salvaguardias, que los Estados pueden utilizar a su discreción y de manera flexible. El Consejo examinó los resultados de la ATConf/5 en junio de 2003 y decidió que los mismos deberían enviarse a los Estados para su orientación.

**Declaración de principios universales para
la liberalización del transporte aéreo internacional (ATConf/5)**

La Conferencia mundial de transporte aéreo sobre retos y oportunidades de la liberalización, celebrada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede, en Montreal, del 24 al 28 de marzo de 2003 y a la que asistieron 145 Estados y 29 organizaciones:

Recordando los nobles objetivos del *Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago);

Consciente de la importante función del transporte aéreo internacional y de su contribución para el desarrollo nacional de los países y de la economía mundial;

Destacando la importancia crítica de la seguridad y protección de la aviación en el transporte aéreo internacional;

Tomando nota de los cambios que el desarrollo económico, la mundialización, la liberalización y la privatización han producido, después de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994, en el contexto normativo y de explotación del transporte aéreo internacional; y de la conveniencia de que la evolución normativa en curso facilite el cambio comercial en la industria del transporte aéreo, asegurando al mismo tiempo el continuo crecimiento ordenado y seguro, desde el punto de vista operacional y de la seguridad, de la aviación civil en todo el mundo;

Reafirmando que los principios básicos de soberanía, oportunidad equitativa e igual, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación establecidos en el Convenio de Chicago han sido útiles para el transporte aéreo internacional y continúan proporcionando la base para el futuro desarrollo de la aviación civil internacional;

DECLARA que:

1. Principios generales

1.1 La OACI y sus Estados contratantes, junto con la industria del transporte aéreo y otras partes interesadas en la aviación civil, actuarán para asegurar que el transporte aéreo internacional continúe desarrollándose de una forma que:

- a) asegure niveles de seguridad y protección de la aviación elevados y en constante mejora;
- b) promueva la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el transporte aéreo internacional y que se beneficien con ello, respetando la soberanía nacional y la igualdad de oportunidades;
- c) tenga en consideración los diferentes niveles de desarrollo económico entre los Estados manteniendo el principio de "comunidad de intereses" y fomentando medidas preferenciales para los países en desarrollo;
- d) provea una infraestructura de apoyo adecuada a un costo razonable;
- e) facilite la provisión de recursos, particularmente para los países en desarrollo;
- f) permita el crecimiento sobre una base que es económicamente sostenible, apoyado por la adaptación del contexto normativo y operacional;
- g) procure limitar sus repercusiones en el medio ambiente;
- h) provea a los servicios que desean los consumidores y responda a las necesidades de servicio público, particularmente para las rutas de poco tráfico o que de otra forma no son económicas;

- i) promueva la eficiencia y minimice las distorsiones del mercado;
- j) provea salvaguardias adecuadas y eficaces para la competencia leal;
- k) promueva la cooperaci3n y armonizaci3n a escala subregional, regional y mundial; y
- l) tenga debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluyendo los transportistas a3reos y otros explotadores, usuarios, aeropuertos, comunidades, trabajadores y proveedores de servicios de viajes y turismo;

con el objetivo final de dar al transporte a3reo internacional tanta libertad econ3mica como sea posible respetando al mismo tiempo sus caracteristicas especificas y, en particular la necesidad de asegurar niveles elevados de seguridad operacional, seguridad de la aviaci3n y protecci3n del medio ambiente.

2. Seguridad operacional y seguridad de la aviaci3n

2.1 La seguridad operacional y la seguridad de la aviaci3n deben seguir siendo de capital importancia en la explotaci3n y el desarrollo del transporte a3reo internacional, y los Estados deben aceptar su responsabilidad fundamental para asegurar la vigilancia de la reglamentaci3n de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviaci3n, independientemente de todo cambio en los arreglos de reglamentaci3n econ3mica.

2.2 Los Estados deberian trabajar en cooperaci3n para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviaci3n en todo el mundo, de conformidad con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

2.3 Los Estados deberian prestar particular atenci3n a las repercusiones en cuanto a la seguridad y protecci3n de la aviaci3n de las operaciones a trav3s de las fronteras en las que exista arrendamiento de aeronaves, c3digos compartidos entre l3neas a3reas y arreglos similares.

2.4 Las medidas de seguridad operacional y de seguridad de la aviaci3n deberian aplicarse de una forma eficaz en funci3n de los costos a fin de evitar que constituyan una carga excesiva para la aviaci3n civil.

2.5 En la medida de lo posible, las medidas de seguridad no deberian perturbar ni impedir la circulaci3n de los pasajeros, la carga, el correo o las aeronaves.

2.6 La futura liberaci3n econ3mica debe hacerse asegur3ndose de que existe un punto claro de responsabilidad tanto para la seguridad operacional como para la seguridad de la aviaci3n en un Estado claramente identificado o en otra autoridad de reglamentaci3n designada por ese Estado para toda explotaci3n de aeronaves de que se trate.

3. Participaci3n y sostenibilidad

3.1 Todos los Estados comparten el objetivo fundamental de participaci3n efectiva y sostenida en el transporte a3reo internacional y de beneficiarse con ello, respetando la soberan3a nacional y la igualdad de oportunidades.

3.2 Los Estados deberian elaborar y mantener salvaguardias para la seguridad operacional, la seguridad de la aviaci3n, la estabilidad econ3mica y la competencia leal.

3.3 Los Estados deberian asegurarse de que la infraestructura necesaria de aeropuertos y servicios de navegaci3n a3rea se provea en todo el mundo a un costo razonable y sin discriminaci3n.

3.4 Los derechos aeroportuarios y por servicios de navegaci3n a3rea deberian aplicarse 3nicamente para sufragar los costos de proveer instalaciones y servicios para la aviaci3n civil.

3.5 Los intereses y las necesidades de los países en desarrollo deberían recibir una consideración especial, y podrían otorgarse medidas preferenciales y apoyo financiero.

3.6 La comunidad mundial de la aviación debería continuar trabajando para promover el desarrollo del transporte aéreo de modo responsable respecto al medio ambiente, limitando las repercusiones ambientales del transporte aéreo a fin de lograr la compatibilidad máxima entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente.

4. Liberalización

4.1 El objetivo de la evolución normativa en curso es crear un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales.

4.2 Los Estados que no sean partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) deberían considerar urgentemente pasar a serlo.

4.3 La liberalización debería fomentarse mediante la aplicación en todo el mundo de un régimen de responsabilidad de los transportistas aéreos moderno y uniforme, es decir, el Convenio de Montreal de 1999.

4.4 Cada Estado determinará la dirección y el ritmo que seguirá respecto a los cambios introducidos en la reglamentación del transporte aéreo internacional, de modo flexible y empleando enfoques bilaterales, subregionales, regionales, plurilaterales o mundiales, de acuerdo con las circunstancias.

4.5 Los Estados deberían, en la medida posible, liberalizar progresivamente el acceso a los mercados del transporte aéreo internacional, el acceso de los transportistas aéreos a capitales internacionales y la libertad de los transportistas aéreos para desarrollar actividades comerciales.

4.6 Los Estados deberían considerar la posibilidad de aceptar los esfuerzos de otros Estados para ampliar la propiedad y el control de los transportistas aéreos a través de las fronteras o para designar transportistas aéreos según la oficina principal, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

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

4.8 La transparencia es un elemento importante para promover el crecimiento económico, la capacidad de competir y la estabilidad financiera en los ámbitos nacional, regional e internacional, y aumenta los beneficios de la liberalización.

4.9 Se debería seguir alentando a la industria del transporte aéreo para que mejore los servicios a los pasajeros y a los clientes expedidores y para que elabore y aplique medidas apropiadas para proteger los intereses de los consumidores.

5. Competencia y cooperación

5.1 El establecimiento y aplicación de leyes sobre la competencia constituye una salvaguardia importante de la competencia leal a medida que los Estados avanzan hacia un mercado liberalizado.

5.2 La cooperaci3n entre los Estados facilita la liberalizaci3n y evita conflictos, especialmente cuando se trata de cuestiones de leyes o pol3ticas sobre la competencia y de condiciones laborales relacionadas con el transporte a3reo internacional.

5.3 Los Estados deber3an evitar adoptar medidas unilaterales que pueden afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte a3reo internacional y deber3an asegurarse de que las pol3ticas y la legislaci3n internas no se apliquen al transporte a3reo internacional sin tener debidamente en cuenta sus caracter3sticas especiales.

5.4 Cuando la ayuda estatal proporcionada al sector del transporte a3reo se justifique, los Estados deber3an adoptar medidas transparentes y eficaces a fin de asegurarse de que dicha ayuda no tenga efectos perjudiciales para la competencia en el mercado ni conduzca a resultados insostenibles, y de que son temporarias, en la medida de lo posible.

5.5 Con sujeci3n al cumplimiento de las leyes sobre la competencia aplicables, los Estados deber3an continuar aceptando que existan sistemas multilaterales entre l3neas a3reas que permitan a los Estados, los transportistas a3reos, los pasajeros y los expedidores tener acceso sin discriminaci3n a la red mundial del transporte a3reo.

6. Funci3n de la OACI

6.1 La OACI, debe continuar ejerciendo una funci3n de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalizaci3n econ3mica y garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviaci3n en el transporte a3reo internacional.

6.2 La OACI debe continuar promoviendo una comunicaci3n y cooperaci3n eficaz con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que tengan inter3s en el transporte a3reo internacional, a fin de armonizar y evitar la duplicaci3n de esfuerzos a escala mundial.

6.3 Los Estados deber3an considerar la posibilidad de emplear las opciones normativas que se proveen a trav3s de la OACI para la liberalizaci3n del transporte a3reo internacional.

6.4 Los Estados deber3an continuar manteniendo informada a la OACI sobre la evoluci3n en el transporte a3reo internacional, incluso sobre las disposiciones liberalizadas introducidas en diversos niveles; y promover, en otros foros, la plena compresi3n del mandato y de la funci3n de la OACI.

1.10 La Tercera Conferencia de transporte a3reo (ATConf/3) adopt3 la recomendaci3n siguiente en la que se pide que el Consejo recopile, publique y actualice peri3dicamente un compendio por materias de los criterios adoptados por los organismos gubernamentales regionales de aviaci3n civil en materia de reglamentaci3n del transporte a3reo.

Recomendaci3n 2 de la ATConf/3

RECOMIENDA:

- a) que el Consejo recopile, publique y actualice peri3dicamente un compendio por materias de los criterios adoptados por los organismos gubernamentales regionales de aviaci3n civil en materia de reglamentaci3n del transporte a3reo;

- b) que el Consejo siga de cerca las tendencias de tales criterios regionales para que en caso necesario se actualicen las directrices pertinentes de la OACI; y
- c) que los organismos gubernamentales regionales de aviación civil, al igual que los Estados, cooperen y coordinen sus actividades, a fin de que el desarrollo del transporte aéreo a nivel mundial no se vea impedido por sus criterios.

1.11 En cumplimiento de la recomendación arriba mencionada, se recopiló un compendio de tres organismos regionales de aviación civil, a saber, CAFAC, CEAC y CLAC, y se publicó como un apéndice en las ediciones precedentes de este documento. En los últimos años se ha observado un aumento de organismos regionales, cuyas políticas y actividades se relacionan con el transporte aéreo. Teniendo en cuenta la disponibilidad de información por medio de la Internet, en la presente edición, en lugar de un compendio, se enumeran los sitios web oficiales de los organismos regionales pertinentes en donde puede obtenerse información sobre las políticas vigentes de los respectivos organismos.

Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC): www.acac.org.ma

Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC): www.afcac-cafac.sn/site_anglais/afcac_english.htm

Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC): www.ecac-ceac.org/

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC): <http://clacseclima.icao.int>

Comisión Europea: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/

F. PARTICIPACIÓN Y SALVAGUARDIAS

1.12 En respuesta a la Recomendación de la Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994, el Consejo asignó algunas de las tareas que exigían labor adicional de la Organización, incluyendo la elaboración y perfeccionamiento del mecanismo de salvaguardia y del arreglo de "red de seguridad", a un Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo, reactivado y ampliado. Teniendo en cuenta el objetivo básico de participación de todos los Estados en el transporte aéreo internacional y el objetivo general de un cambio gradual, progresivo, ordenado y con salvaguardias hacia el acceso a los mercados en su reglamentación, el grupo de expertos elaboró, en su novena reunión (febrero de 1997), las tres recomendaciones siguientes relativas, respectivamente, a salvaguardias (ATRP/9-1), solución de controversias (ATRP/9-2) y medidas de participación (ATRP/9-3). Dichas recomendaciones fueron aprobadas por el Consejo en mayo de 1997 y se enviaron a los Estados para su orientación.

Recomendación ATRP/9-1: Mecanismo de salvaguardia para una competencia leal

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA:

que los Estados que deseen liberalizar los servicios aéreos en sus relaciones bilaterales y multilaterales podrían considerar la posibilidad de convenir mutuamente en los tipos de prácticas competitivas de uno o más transportistas que se considerarían desleales, incluso algunas o todas las siguientes, como señales de posible comportamiento competitivo desleal que exige un mayor examen:

- a) tarifas y fletes en rutas que sean insuficientes, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios relacionados;
- b) adición de capacidad o frecuencias excesivas de servicio;
- c) las prácticas en cuestión son sostenidas en lugar de temporales;
- d) las prácticas en cuestión afectan seriamente a otro transportista desde el punto de vista económico o le causan importantes daños económicos;
- e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otro transportista; y
- f) el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.

Recomendación ATRP/9-2: Solución de controversias

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA:

- 1) que los Estados que deseen avanzar hacia la liberalización de los servicios aéreos en sus relaciones bilaterales o regionales incluyan en sus arreglos, según su discreción, uno o ambos de los elementos siguientes respecto de un mecanismo de solución de controversias:
 - a) una reunión de “alto nivel”, incluyendo el nivel ministerial, que las partes podrían utilizar cuando no pudiera resolverse una controversia relativa a supuestas prácticas de competencia desleal;
 - b) una disposición que introdujera un mediador o un grupo de expertos en solución de controversias, integrado a partir de una lista de expertos en aviación debidamente calificados mantenida por la OACI. Una determinación de ese grupo sobre la sustancia de una controversia debería ser de preferencia vinculante para las partes pero su decisión sobre las soluciones podría tener carácter de recomendación. Asimismo un grupo de expertos en solución de controversias debería estar en condiciones de plantear soluciones provisionales similares a las que figuran en el mecanismo de solución de controversias presentado a la Conferencia mundial de transporte aéreo, es decir, “una parte interesada podría pedir que los expertos del grupo se pronunciaran primero sobre la necesidad de cualquier congelamiento y sobre su mantenimiento o sobre el regreso al *statu quo ante*; cuando tal congelamiento o regreso resultara injustificado podrían otorgarse daños y perjuicios al demandante”. No obstante, las partes deberían convenir por adelantado, entre otras cosas, lo siguiente:
 - i) las atribuciones, procedimientos, principios o criterios rectores y condiciones de acceso al grupo de expertos en solución de controversias (incluso si el acceso se limita a las partes solamente o si otros intereses privados, como las líneas aéreas, también lo tendrían) teniendo en cuenta el objetivo y la necesidad de establecer un proceso sencillo, sensible y rápido; y
 - ii) formas en que podría aplicarse una decisión del grupo de expertos en solución de controversias y cómo aplicar cualquier solución que éste pudiera surgir; y
- 2) que la OACI prepare y mantenga actualizada, para fines del mecanismo mencionado, una lista de expertos en transporte aéreo que pudieran estar disponibles para actuar como mediadores o miembros de grupos de solución de controversias.

Recomendación ATRP/9-3: Medidas de participación

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA:

- 1) que los Estados que avanzan hacia la liberalización de servicios aéreos internacionales consideren aplicar medidas para asegurar la participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional; las posibles medidas que se presentan a continuación pueden constituir una indicación al respecto:
 - a) *capacidad* — compartir la capacidad en términos de igualdad de oportunidades para incluir la equiparación a una mayor capacidad de una o varias líneas aéreas; permitir progresivamente la utilización de las partes de capacidad 50/50 hasta, por ejemplo, 70/30, en etapas; permitir aumentos de capacidad incrementales mutuamente convenidos; usar un coeficiente de carga u otro criterio general del mercado para aumentos automáticos de la capacidad; aplicar un sistema mediante el cual la línea aérea que ofrece mayor capacidad únicamente pueda aumentar esta capacidad en la misma medida que la línea aérea que ofrece menos capacidad; permitir que se explote la capacidad de carga exclusivamente tomando como base los pronósticos de demanda; establecer capacidad de temporada con arreglo a los pronósticos del mercado y reevaluar la adecuación de la capacidad así establecida después del hecho basado en la experiencia de los transportistas; permitir que las líneas aéreas desplacen la capacidad entre vuelos de pasajeros y de carga; prever que se hagan excepciones a los límites de capacidad convenidos para la introducción de nuevas aeronaves y servicios de temporada; para fines de capacidad tratar la compartición de códigos en forma diferente a los vuelos con aeronaves propias;
 - b) *tarifas* — introducir sistemas de tarifas flexibles para mejorar la competencia justa y efectiva permitiendo que los transportistas respondan a los mercados de transporte aéreo; permitir la fijación flexible de tarifas dentro de una zona de precios (aunque reconociendo que es complicado hacerlo); avanzar por etapas, de doble aprobación, a país de origen, a doble desaprobación; no reglamentar ciertas tarifas, como las de carga, las de vuelos no regulares (chárteres), las de categoría superior y ciertas tarifas reducidas; permitir una variación fija en los niveles de tarifas;
 - c) *acceso a los mercados* — aumentar el número de líneas aéreas designadas; cambiar de designación única a designación múltiple; otorgar derechos multilaterales de las Tercera, Cuarta y Quinta libertades en un arreglo regional; usar formas de acceso a los mercados como la compartición de códigos, alianzas, arrendamiento de aeronaves con tripulación; otorgar unas “ventajas” con respecto a ciertos puntos de tráfico críticos cuando se eliminan las restricciones de acceso a los mercados; tener un período inicial protegido para nuevas entradas; aplicar restricciones de tamaño de aeronaves solamente a los servicios regionales; permitir la operación unilateral de líneas aéreas de países extranjeros sin explotación por transportistas nacionales; eliminar restricciones en los servicios regionales; excluir los derechos de carga de toda restricción;
 - d) *otras* — facilitar vuelos no regulares para los turistas que llegan (sujeto a la reglamentación nacional del Estado que los recibe); permitir servicios no recíprocos, extrabilaterales (incluidos el cabotaje y la Quinta libertad), a las ciudades que no cuentan con servicios suficientes o en rutas subatendidas; imponer gradualmente y de forma coordinada una reglamentación más flexible en las zonas comerciales claves; evaluar cuantitativamente los resultados económicos de los acuerdos bilaterales, teniendo en cuenta las circunstancias del mercado para mejorar la cooperación, como las alianzas entre las líneas aéreas que prestan servicios al territorio; y renunciar a las disposiciones bilaterales normales sobre propiedad y control; y
- 2) que la OACI, basándose en la experiencia de los Estados, mantenga actualizada la lista de medidas de participación y analice, siempre que sea posible, ejemplos de su aplicación por los Estados.

G. SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1.13 Existe un estrecho vínculo entre la reglamentación económica y de seguridad operacional y seguridad de la aviación del transporte aéreo internacional. Las Conferencias mundiales de transporte aéreo de 1994 y 2003 reconocieron que independientemente de cualquier cambio que se hiciese en los arreglos de reglamentación, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación deberían continuar revistiendo la más primordial importancia en el desarrollo de la aviación civil internacional. A este respecto, la OACI ha elaborado cláusulas modelo sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación para su posible inclusión en los acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo de los Estados. Estas cláusulas modelo se presentan a continuación junto con las resoluciones conexas del Consejo en virtud de las cuales fueron adoptadas.

Para hacer frente a las cuestiones emergentes y a las estrategias mundiales del siglo XXI, la OACI convocó la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación en febrero de 2002 y la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial sobre seguridad operacional de la aviación en marzo de 2006. A continuación se reproducen respectivamente las Declaraciones de las dos conferencias.

SEGURIDAD OPERACIONAL

RESOLUCIÓN ADOPTADA POR EL CONSEJO DE LA OACI EL 13 DE JUNIO DE 2001 RELATIVA A UNA CLÁUSULA MODELO SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud del Convenio de Chicago y de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI sobre seguridad de la aviación podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación entre los Estados;

Considerando que los acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el transporte internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo;

Considerando que las disposiciones sobre seguridad operacional de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos relativos a los servicios de transporte aéreo;

Tomando nota de que nada impide que los Estados que incorporen la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad aeronáutica en sus acuerdos aeronáuticos incluyan otros criterios más restringidos que, en opinión de las partes, sean necesarios para evaluar la seguridad de una operación de aeronave;

El Consejo:

Insta a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad operacional de la aviación; y

Recomienda que los Estados contratantes tengan en cuenta la cláusula modelo sobre seguridad operacional de la aviación que se adjunta a la presente resolución.

Adjunto a la Resolución del Consejo del 13 de junio de 2001
CLÁUSULA MODELO DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta días de presentada dicha solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene o administra de manera efectiva en los aspectos mencionados en el párrafo 1 normas de seguridad que satisfagan las normas en vigor conforme al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideran necesarias para conformarse a las Normas de la OACI. La otra Parte deberá entonces tomar las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de la línea aérea de una Parte, que preste servicios hacia o desde el territorio de otra Parte, podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en virtud del Convenio.
4. Cuando sea esencial adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.
5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 que precede se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
6. En lo que atañe al párrafo 2 que precede, si se determina que una parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL
SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN
(Montreal, 20-22 de marzo de 2006)

La Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se llevó a cabo en su Sede en Montreal del 20 al 22 de marzo de 2006:

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos proporcionan el marco esencial requerido para satisfacer las necesidades de seguridad operacional del sistema de aviación mundial;

Considerando que los Directores Generales de Aviación Civil tienen la responsabilidad colectiva de velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Reconociendo que el marco para la seguridad operacional debe ser utilizado plenamente por todas las partes interesadas y debe evolucionar en forma continua para garantizar su eficacia y eficiencia sostenidas en el cambiante entorno normativo, económico y tecnológico que caracteriza al siglo XXI;

Recordando que la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional constituyen principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro;

Recordando que el reconocimiento como válidos de certificados y licencias de otros Estados se rige por lo dispuesto en el Artículo 33 del Convenio y las normas pertinentes;

Recordando la función de la OACI en la solución de controversias;

Reconociendo que la confianza mutua entre los Estados así como la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo dependen del acceso a información adecuada sobre seguridad operacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida y que los avances en el campo de la seguridad operacional mundial son posibles sólo mediante el liderazgo de la OACI y un esfuerzo basado en la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas; y

Reconociendo que para mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación, dentro de los Estados y entre éstos, es necesario adoptar un enfoque de cooperación y proactivo para la identificación y gestión de los riesgos de seguridad operacional;

Los Directores Generales de Aviación Civil:

1. *Se comprometen* a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante:
 - a) el intercambio, tan pronto como sea posible, de información apropiada relacionada con la seguridad operacional entre los Estados, todas las demás partes interesadas de la aviación y el público, comprendida la divulgación de información sobre los resultados de sus auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, a la mayor brevedad posible y, en todo caso, el 23 de marzo de 2008 a más tardar;
 - b) el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional de sus explotadores, en pleno cumplimiento de los SARPS pertinentes, asegurándose de que los explotadores extranjeros que efectúen vuelos en sus territorios, sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de sus propios Estados y la adopción de medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional;
 - c) la rápida implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en todo el sector aeronáutico a fin de complementar el marco normativo existente;
 - d) la elaboración de soluciones sostenibles en materia de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;

La Conferencia:

2. *Exhorta* a los Estados a reconocer como válidos los certificados y licencias de otros Estados basándose exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no en la intención de conseguir ventajas económicas;
3. *Exhorta* a los Estados, a la OACI, al sector aeronáutico y a las organizaciones donantes a reorientar sus recursos hacia el establecimiento de soluciones sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional;

4. *Exhorta* a los Estados, a la OACI y al sector aeronáutico a apoyar la implantación coordinada de sistemas de gestión de la seguridad operacional;
5. *Exhorta* a la OACI a:
 - a) crear y apoyar activamente mecanismos de intercambio de información que permitan la circulación sin restricciones de información sobre seguridad operacional entre todos los interesados de la comunidad aeronáutica;
 - b) crear, para el mes de junio de 2006, una estrategia para comunicar al público, de modo eficaz, la información sobre seguridad operacional;
 - c) crear un mecanismo, en virtud del Artículo 21 del Convenio, para suministrar información relativa a las matrículas de aeronaves y los explotadores;
 - d) elaborar directrices y procedimientos para verificar las condiciones para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio; y
 - e) estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo relativo a la vigilancia, la evaluación y la gestión de la seguridad operacional;
6. *Exhorta* a los Estados a demostrar su voluntad política de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional de la aviación, lo cual incluye el establecimiento, cuando sea necesario, de una administración de aviación civil autónoma que esté autorizada y debidamente financiada para proporcionar una vigilancia eficaz de la seguridad operacional; y
7. *Exhorta* a los Estados y al sector aeronáutico a coordinar estrechamente con la OACI sus iniciativas de seguridad operacional a fin de garantizar beneficios óptimos para la seguridad operacional de la aviación mundial y reducir la duplicación de esfuerzos.

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

RESOLUCIÓN ADOPTADA POR EL CONSEJO DE LA OACI EL 25 DE JUNIO DE 1986 RELATIVA A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA LOS ACUERDOS AERONÁUTICOS BILATERALES

EL CONSEJO DE LA OACI

CONSIDERANDO que la constante amenaza de actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige la urgente y continua atención de la Organización y la plena cooperación de todos los Estados contratantes a fin de promover la seguridad de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud de los convenios internacionales sobre seguridad de la aviación y de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI sobre seguridad de la aviación podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación bilateral entre los Estados;

CONSIDERANDO que los acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el transporte internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo;

CONSIDERANDO que las disposiciones sobre seguridad de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos bilaterales relativos a los servicios de transporte aéreo;

CONSIDERANDO que en el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se recomienda que cada Estado contratante incluya en sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad aeronáutica;

INSTA a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación; y

RECOMIENDA que los Estados contratantes tengan en cuenta la cláusula modelo que se adjunta a la presente resolución.

Adjunto a la Resolución del Consejo del 25 de junio de 1986
CLÁUSULA MODELO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Nota.— Esta cláusula modelo se ha redactado con miras a su posible inserción en los acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo; está destinada únicamente a servir de orientación a los Estados; no es obligatoria y no limita en modo alguno la libertad contractual que éstos tienen de ampliar o restringir su alcance, o de seguir un método distinto”.

ARTÍCULO “X”

- a) De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes contratantes ratifican que su obligación mutual de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

Nota.— Esta disposición sería aplicable únicamente si los Estados en cuestión son Partes en los Convenios.

- b) Las Partes contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
- c) Las Partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas de seguridad de la aviación, establecidas por la Organización de de Aviación Civil Internacional y se denominan Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

- d) Cada Parte contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo c) que precede, exigidas por la otra Parte contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.
- e) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

**DECLARACIÓN MINISTERIAL DE ALTO NIVEL
SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(Montreal, 19–20 de febrero de 2002)**

La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Sede de Montreal, los días 19 y 20 de febrero de 2002 y a la que asistieron Ministros y otros funcionarios de alto nivel, en representación de 154 Estados y 24 organizaciones internacionales:

Reafirmando su condena de la utilización de aeronaves civiles como armas de destrucción así como de otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil dondequiera que se cometan, y quienquiera que sea y por cualquier motivo que los efectúe;

Consciente de la necesidad de fortalecer las medidas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

Poniendo de relieve la importante función que desempeña la aviación civil en el desarrollo económico;

Destacando la primacía de la protección y la seguridad de la aviación como elementos fundamentales de la aviación civil que necesitan un enfoque mundial;

Reafirmando la responsabilidad de los Estados respecto a la seguridad y protección de la aviación civil, independientemente de que entidades gubernamentales, autónomas o privadas proporcionen el transporte aéreo y los correspondientes servicios;

Tomando nota de las considerables mejoras en la seguridad de la aviación recientemente iniciadas en gran número de Estados;

Reconociendo que en un sistema mundial es indispensable un enfoque uniforme para garantizar la seguridad de la aviación en todo el mundo y que las deficiencias en cualquier parte del sistema constituyen una amenaza a todo el sistema mundial;

Afirmando que un sistema mundial de seguridad de la aviación impone una responsabilidad colectiva a todos los Estados;

Tomando nota de que los recursos adicionales que se necesitarán para cumplir con las medidas de seguridad de la aviación reforzadas pueden crear una carga financiera excesiva sobre los recursos de los países en desarrollo, que ya son limitados;

DECLARA su compromiso de:

- alcanzar la plena aplicación de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación, las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI, así como las resoluciones de la Asamblea y las decisiones del Consejo de la OACI relativas a la seguridad y protección de la aviación;
- aplicar en sus territorios nacionales las medidas de seguridad de la aviación adicionales apropiadas para responder al nivel de amenaza;
- fomentar la cooperación internacional en la esfera de la seguridad de la aviación y armonizar la aplicación de las medidas de seguridad;
- garantizar que las medidas de seguridad se aplican de la forma más eficaz en función de los costos, a fin de evitar una carga excesiva para la aviación civil;
- garantizar en la mayor medida posible que las medidas de seguridad no interrumpen o impiden el movimiento de pasajeros, carga, correo o aeronaves;
- garantizar que las medidas de seguridad se aplican de forma objetiva y sin discriminación, por género, raza, religión o nacionalidad;
- mejorar la calidad del funcionamiento de los recursos humanos en la seguridad de la aviación, incluyendo la educación e instrucción permanentes; y
- restablecer la confianza del público en los viajes por vía aérea y revitalizar la industria del transporte aéreo;

HACE SUYO el establecimiento de un *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI, integral, para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, incluyendo:

- identificación, análisis y elaboración de una respuesta global eficaz a las amenazas nuevas y emergentes que comprenda las medidas oportunas que deban adoptarse en ámbitos específicos, incluyendo aeropuertos, aeronaves y sistemas de control de tránsito aéreo;
- fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, siguiendo procedimientos expeditos cuando se justifiquen, y con sujeción a consideraciones generales de seguridad operacional, en primer lugar para prever la protección del puesto de pilotaje;
- auditorías de seguridad de la aviación regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para permitir la evaluación de la seguridad existente en todos los Estados contratantes a nivel nacional y, por el método de muestreo, al nivel aeroportuario de cada Estado, en el marco del Mecanismo de seguridad de la aviación de la OACI;
- estrecha coordinación y compatibilidad con los programas de auditoría a nivel regional y subregional;
- tratamiento de los resultados por la OACI de un modo que concilie la confidencialidad y la transparencia; y
- un programa complementario de asistencia, y rectificación de las deficiencias observadas;

PIDE al Consejo de la OACI que elabore este *Plan de acción*, para su adopción a más tardar el 14 de junio de 2002 (fecha de clausura del 166º período de sesiones del Consejo), y que su aplicación comience inmediatamente después;

PIDE la participación plena y activa de todos los Estados miembros de la OACI y, cuando corresponda, de las organizaciones internacionales pertinentes en la ejecución del *Plan de acción* a fin de lograr resultados concretos lo antes posible; y

EXHORTA a los Estados, a las organizaciones internacionales y a la industria de la aviación civil a aportar voluntariamente y solicitar financiación apropiada o ayuda en especie, o ambas, para la ejecución del *Plan de acción*, tanto para las actividades de la OACI como para que todos los Estados del mundo puedan cumplir continuamente con los requisitos de las medidas de seguridad reforzadas.

Parte 2

PROPIEDAD DE LAS LÍNEAS AÉREAS Y OPERACIONES CONJUNTAS

A. PROPIEDAD Y CONTROL DE LAS LÍNEAS AÉREAS

2.1 El 16º período de sesiones de la Asamblea examinó la copropiedad y explotación mancomunada de los servicios aéreos internacionales y adoptó la Resolución A16-33 al respecto. Con objeto de mitigar el problema que enfrentan algunos países en desarrollo debido a la estricta aplicación por otros Estados del criterio tradicional de propiedad y control de las líneas aéreas, el 24º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A24-12 que introdujo el concepto de “comunidad de intereses” respecto a la designación de las líneas aéreas. Ambas resoluciones se han incorporado en la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo que figuró inicialmente en la Resolución A32-17 que fue sustituida posteriormente por las Resoluciones A33-19, A35-18 y A36-15. Se reproducen a continuación extractos pertinentes de esta última.

Resolución de la Asamblea

A36-15: Apéndice A, Sección II (extractos)

...

Considerando que la prestación de servicios de transporte aéreo regulares y fiables tiene importancia fundamental para la evolución de las economías de muchos países en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen del turismo;

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

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

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

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo entre tales Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses que comparten especialmente los Estados en desarrollo pertenecientes a esos movimientos regionales de integración económica; y

Considerando que el ejercicio de los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de un Estado en desarrollo, que tiene esa comunidad de intereses, por una línea aérea que sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por otro Estado o Estados en desarrollo, o por sus nacionales, que compartan la misma comunidad de intereses, servirá para promover dichos intereses de los Estados en desarrollo;

La Asamblea

...

2. *Insta* a los Estados contratantes a que acepten tales designaciones y permitan que tales líneas aéreas ejerzan los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de uno o varios Estados, en particular Estados en desarrollo del mismo grupo, de acuerdo con términos y condiciones mutuamente aceptables, comprendidos los acuerdos de transporte aéreo negociados, o que hayan de negociarse, por las partes interesadas;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan el concepto de la comunidad de intereses dentro de los grupos económicos regionales o subregionales como base válida para la designación por parte de uno o más Estados en desarrollo de una línea aérea de otro u otros Estados en desarrollo pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados en desarrollo o por sus nacionales;
4. *Insta* a los Estados contratantes a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquellos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación;
5. *Invita* a los Estados contratantes que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, toda la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar en esta materia con toda la información que pueda ser útil para los Estados contratantes;
6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, preste toda la asistencia posible a los Estados contratantes que deseen pasar a formar parte de grupos económicos regionales o subregionales por lo que respecta a la explotación de servicios aéreos internacionales; y
7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados contratantes que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

2.2 La Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994 adoptó conclusiones relativas a 10 arreglos de reglamentación propuestos y recomendó que los Estados los tuviesen en cuenta en sus responsabilidades de reglamentación económica y sus relaciones internacionales de transporte aéreo. Se reproduce a continuación el arreglo recomendado relativo a la propiedad y control de los transportistas aéreos. Los textos relativos a otros arreglos figuran en el presente documento en relación con sus respectivos temas.

Se han elaborado los arreglos recomendados de modo que puedan aplicarse en un contexto bilateral o multilateral (o entre un grupo de Estados y uno o más Estados como partes en un arreglo). En el informe de la Conferencia (Doc 9644) aparece información pertinente relativa al contexto de dichos arreglos.

Arreglo de reglamentación recomendado por la ATConf/4

Según los criterios ampliados, toda parte en un acuerdo de transporte aéreo podría esperar que a cualquier transportista aéreo que ella designe se le autorice para ejercer el derecho de utilizar el acceso a los mercados que le conceda una segunda parte, y esta segunda parte se comprometería a ello, siempre y cuando el transportista aéreo:

- a) sea y siga siendo propiedad mayoritaria de nacionales de uno o más Estados partes en un acuerdo y esté controlado efectivamente por tales nacionales o por una o más de las partes; o
- b) sea y siga siendo propiedad mayoritaria de nacionales de uno o más Estados que no son necesariamente partes en el acuerdo en cuestión pero pueden pertenecer a un grupo, definido de antemano, con una "comunidad de intereses".

Todo transportista que cumpla con el nuevo criterio indicado en a) o b), desde luego tendría que cumplir también (como es el caso en la actualidad para los transportistas que responden al criterio de propiedad nacional y control efectivo) con la legislación y disposiciones que la parte designada aplica normalmente al transporte aéreo internacional.

2.3 Basándose en la labor de la Conferencia sobre esta cuestión y teniendo en cuenta particularmente las correspondientes consideraciones relativas a seguridad y aspectos económicos, en su novena reunión, celebrada en febrero de 1997, el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo formuló la recomendación siguiente (ATRP/9-4) sobre ampliación de los criterios de propiedad y control de las líneas aéreas. El Consejo aprobó la recomendación en mayo de 1997 y la envió a los Estados para su orientación.

La quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) de 2003 también trató la cuestión de la liberalización de la propiedad y control de las líneas aéreas. La Conferencia examinó y adoptó una cláusula modelo basándose en los criterios alternativos de ubicación de la oficina principal y control de reglamentación efectivo como una opción para que los Estados la utilicen a su discreción en sus acuerdos de servicios aéreos. La cláusula modelo, que complementa las opciones ya elaboradas por la OACI, figura en el Apéndice 4 del presente documento.

Recomendación ATRP/9-4

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA:

que los Estados que deseen aceptar los criterios ampliados para la utilización por los transportistas aéreos del acceso a los mercados en sus acuerdos de servicios aéreos bilaterales y multilaterales convengan en autorizar el acceso a los mercados para un transportista aéreo designado que:

- a) tenga su oficina principal y domicilio permanente en el territorio del Estado designante, y
- b) tenga y mantenga un sólido vínculo con el Estado designante.

A fin de evaluar la existencia de un vínculo sólido, los Estados deberían considerar elementos como el establecimiento del transportista aéreo designado en el Estado designante, el desarrollo de una proporción importante de sus operaciones e inversiones de capital en instalaciones en este Estado, el pago de impuestos sobre ingresos y la matrícula de sus aeronaves en el mismo, además del empleo de un número significativo de ciudadanos nacionales en cargos de gestión, técnicos y operacionales.

Cuando un Estado estime que se requieren condiciones o excepciones respecto de la aplicación del criterio de oficina principal o domicilio permanente basándose en razones de seguridad nacional, estratégicas, económicas o comerciales, el asunto debe supeditarse a negociaciones o consultas bilaterales o multilaterales, según corresponda.

B. ORGANIZACIONES DE EXPLOTACIÓN CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

2.4 Tres artículos del Convenio de Chicago tratan de las organizaciones de explotación conjunta y los servicios mancomunados.

Artículo 77

Organizaciones de explotación conjunta autorizadas

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Éste determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

Artículo 78

Función del Consejo

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organizaciones conjuntas para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

Artículo 79

Participación en organizaciones de explotación

Un Estado podrá participar en organizaciones de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

C. AERONAVES EXPLOTADAS POR AGENCIAS INTERNACIONALES

2.5 En 1967 el Consejo adoptó una resolución (con tres apéndices) estableciendo la forma en que las disposiciones del Convenio de Chicago se aplicarán a las aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación.

Resolución adoptada por el Consejo sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación

EL CONSEJO

CONSIDERANDO lo dispuesto en el Artículo 77 del *Convenio sobre de Aviación Civil Internacional*, cuya última frase dice: "El Consejo determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación;"

CONSIDERANDO el informe sobre esta materia del Comité Jurídico, Doc 8704-LC/155, 22/9/67, Anexo C;

CONSIDERANDO las conclusiones del Comité Jurídico tal como se exponen en dicho informe;

CONVINIENDO que, sin modificar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, pueden aplicarse las disposiciones del Convenio, mediante una determinación del Consejo en virtud de dicho Artículo 77, a las aeronaves que no estén matriculadas sobre una base nacional, tales como las aeronaves objeto de "matrícula común" o de "matrícula internacional" (expresiones que se definen en el Apéndice 1 que se acompaña), a reserva, sin embargo, de cumplirse ciertos criterios básicos, que se han establecido por el Consejo;

ESTIMANDO que una determinación hecha por el Consejo en virtud del Artículo 77 del Convenio, y dentro del campo de aplicación de dicho artículo, hecha de acuerdo con el procedimiento que se indica a continuación, será obligatoria para todos los Estados contratantes y que, por consiguiente, en el caso de aeronaves matriculadas sobre una base común o internacionalmente y con respecto a las cuales se cumplan los criterios básicos que se han establecido por el Consejo, se aplicarán los derechos y obligaciones en virtud de dicho Convenio como en el caso de aeronaves de un Estado contratante matriculadas con carácter nacional;

RESUELVE que el proceso de determinación previsto en dicho Artículo 77 incluya la aplicación de los criterios básicos que se han establecido por el Consejo a cada plan particular de matrícula común o internacional que se someta, con la información apropiada y definitiva relativa al plan, y descripción del mismo, por los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación en cuestión;

DECIDE, con respecto al establecimiento de los criterios básicos a que se hace referencia en los tres párrafos precedentes, lo siguiente:

- a) en los casos de matrícula común, adoptar los criterios básicos especificados en la Parte I del Apéndice 2 adjunto;
- b) en los casos de matrícula internacional, tomar como guía la Parte II del Apéndice 2 adjunto.

TOMA NOTA en relación con el proceso de determinación anteriormente expuesto de que, si bien el Consejo tiene libertad para hacer tal determinación en la forma que considere conveniente, en el caso de matrícula común expuesto en el Apéndice 3 a esta resolución, no habría gran problema por lo que se refiere al cumplimiento de los criterios básicos previstos en la Parte I del Apéndice 2 de la presente y, por consiguiente, una determinación por el Consejo en éstos u otros casos similares sería simplemente de carácter formalista y podría ser concedida automáticamente;

TOMA NOTA igualmente de que otros casos de matrícula común y todos los casos de matrícula internacional pudieran exigir métodos diferentes;

DECIDE que, al completarse el proceso de determinación anteriormente expuesto por lo que respecta a un plan concreto que, en opinión del Consejo, cumpla con los criterios básicos previstos en el Apéndice 2 a la presente, la forma de aplicación de las disposiciones del Convenio en materia de nacionalidad de aeronaves será la siguiente:

1. En el caso de matrícula común o internacional, todas las aeronaves de determinada agencia internacional de explotación tendrán una marca común, y no la marca de nacionalidad de determinado Estado, y se aplicarán *mutatis mutandis* las disposiciones del Convenio sobre marcas de nacionalidad (Artículos 12 y 20 del Convenio) y el Anexo 7 del Convenio.
2. Sin perjuicio de los derechos de otros Estados contratantes, tal como se prevé, en C del Apéndice 2 a la presente y en la Nota 2 del mismo, se considerará que cada una de tales aeronaves tiene, a los fines del Convenio, la nacionalidad de cada uno de los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación.
3. En la aplicación de los Artículos 25 y 26 del Convenio, el Estado que mantenga el registro común o la parte correspondiente del registro común relativo a determinada aeronave se considerará que es el Estado donde está matriculada la aeronave, y

DECLARA que:

1. La presente Resolución se aplica únicamente cuando todos los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación sean y continúen siendo partes en el Convenio de Chicago.
2. La presente Resolución no se aplica al caso de aeronaves que, aunque explotadas por una agencia internacional de explotación, estén matriculadas sobre una base nacional.

Apéndice 1

A los fines de la presente Resolución

- la expresión “matrícula común”, indica el sistema de matrícula de aeronaves de acuerdo con el cual los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación crean un registro que no sea el registro nacional a fin de llevar a cabo la matrícula común de las aeronaves a explotar por la agencia, y
- la expresión “matrícula internacional” indica los casos en que la aeronave a explotar por la agencia internacional de explotación esté matriculada, no sobre una base nacional, sino en una organización internacional con personalidad jurídica, esté o no compuesta tal organización internacional de los mismos Estados que constituyan la agencia internacional de explotación.

Apéndice 2

Criterios básicos

Parte I — En el caso de *matrícula común*:

- A. Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación estarán obligados solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula.
- B. Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación designarán, para cada aeronave, el Estado correspondiente de entre ellos que estará encargado de recibir y contestar a las reclamaciones que pudiesen hacerse por otros Estados contratantes del Convenio de Chicago por lo que se refiere a dichas aeronaves. Esta designación será únicamente para fines prácticos, y sin perjuicio de la responsabilidad solidaria de los Estados que participen en la agencia, y las obligaciones asumidas por el Estado así designado se cumplirán tanto por cuenta propia como por cuenta de todos los demás Estados participantes. (Véase también la Nota 1 más adelante).

C. La explotación de las aeronaves en cuestión no podrá dar lugar a ninguna discriminación contra las aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes por lo que se refiere a las disposiciones del Convenio de Chicago. (Véase también la Nota 2 más adelante).

D. Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación tomarán medidas al efecto de que sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a las aeronaves y personal de dicha agencia, cuando se dediquen a la navegación aérea internacional, observen de modo uniforme las obligaciones impuestas por el Convenio de Chicago y sus Anexos.

Parte II — En el caso de *matrícula internacional*:

El Consejo, al hacer su determinación, deberá asegurarse que todo sistema de matrícula internacional creado por los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación da a los demás Estados miembros de la OACI garantías suficientes al efecto de que se cumplan con las disposiciones del Convenio de Chicago. A este respecto se aplicarán en todo caso los criterios objeto de los incisos A, C y D anteriores, entendiéndose que el Consejo podrá adoptar otros criterios suplementarios.

Nota 1.— En relación con B anterior, en el caso de matrícula común, las funciones del Estado de matrícula en virtud del Convenio (particularmente la expedición de certificados de matrícula y aeronavegabilidad y de licencias de la tripulación de vuelo) se ejercerán por el Estado que mantenga el registro común o la parte correspondiente del registro común que corresponda a determinada aeronave. En todo caso, el ejercicio de tales funciones se hará en nombre y representación de todos los Estados conjuntamente.

Nota 2.— En relación con C anterior, y por lo que se refiere a los artículos del Convenio de Chicago que se mencionan a continuación, es de notar lo siguiente:

- *Artículo 7 (Cabotaje): El simple hecho de la matrícula común o internacional en virtud del Artículo 77 no dará como resultado que la zona geográfica del grupo multinacional constituya una zona de cabotaje.*
- *Artículo 9 (Zonas prohibidas) y Artículo 15 (Derechos de aeropuertos y otros similares): El simple hecho de la matrícula común o internacional en virtud del Artículo 77 no afectará la aplicación de estos artículos.*
- *Artículo 27 (Reclamaciones sobre patentes): Como la exigencia de este artículo es que determinado Estado debe ser parte, no solamente del Convenio de Chicago, sino también del Convenio internacional para la protección de la propiedad industrial, pudiera presentarse el caso de que alguno de los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación no sea parte en este Convenio. En tal caso, los intereses de tal Estado no están protegidos por el texto del Artículo 27.*

Apéndice 3

En relación con la presente Resolución, se presentó al Consejo el siguiente esquema de matrícula común, y se tomó nota al mismo tiempo de que también existe la posibilidad de otros esquemas:

- a) Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación establecerán un registro común a fin de matricular las aeronaves a explotar por dicha agencia. Éste será un registro independiente de cualquier otro registro nacional que cualquiera de estos Estados pueda mantener en la forma ordinaria.
- b) El registro común puede ser único o consistir en varias partes. En el primer caso, el registro será llevado por uno de los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación y, en el segundo caso, cada parte será llevada por cualquiera de los diversos Estados.

- c) Una aeronave solamente podrá ser matriculada una vez, es decir, en el registro común o, en el caso en que existan partes diferentes, en la parte del registro común que se lleve por determinado Estado.
 - d) Todas las aeronaves matriculadas en el registro común o en cualquier parte del mismo llevarán una marca común, en vez de una marca nacional.
 - e) Las funciones del Estado de matrícula en virtud del Convenio de Chicago (por ejemplo, la expedición del certificado de matrícula, el certificado de aeronavegabilidad o las licencias a la tripulación) se llevarán a cabo por el Estado que mantenga el registro común o por el Estado que mantenga la parte correspondiente de dicho registro. En todo caso, el ejercicio de tales funciones se llevará a cabo por cuenta de todos los Estados conjuntamente.
 - f) No obstante el párrafo e) anterior, las obligaciones del Estado de matrícula por lo que se refiere a las diversas disposiciones del Convenio de Chicago constituirán una obligación solidaria de todos los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación. Toda queja de otros Estados contratantes será aceptada por cada uno o todos los Estados mencionados.
-

Parte 3

REGLAMENTACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS LÍNEAS AÉREAS

3.1 En cumplimiento de la Recomendación 4 de la Conferencia especial de transporte aéreo (SATC 1977) de que el Consejo emprendiera estudios sobre la reglamentación de la capacidad del transporte aéreo internacional, el Grupo de expertos sobre la reglamentación de los servicios de transporte aéreo preparó, para dar orientación a los Estados, cláusulas modelo, criterios, objetivos y directrices con respecto a los métodos de reglamentación de la capacidad denominados de “predeterminación”, “Bermuda I” y de “libre determinación”. El Consejo sometió estos textos de orientación a la consideración de los Estados en 1981. Estas cláusulas modelo también están comprendidas en los Modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) de la OACI para que los Estados las utilicen a su discreción (véase el Apéndice 5 del presente documento). En la Parte 4, Capítulo 2 del Doc 9626 — *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional*, puede consultarse una descripción más pormenorizada de la reglamentación de la capacidad.

A. CLÁUSULA MODELO PARA EL MÉTODO DE LA PREDETERMINACIÓN

1. La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes en los servicios convenidos será la acordada o aprobada por las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes antes del comienzo del servicio y, posteriormente, en función de las exigencias del tráfico previstas.
2. Los servicios convenidos que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes tendrán, como objetivo primordial, el suministro de capacidad suficiente según coeficientes de carga razonables, para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de ambas Partes contratantes.
3. Cada Parte contratante concederá justa e igual oportunidad a las líneas aéreas designadas de ambas Partes contratantes para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo, mediante la distribución por partes iguales, en principio, de la capacidad total entre las Partes contratantes.
4. Cada Parte contratante tomará en consideración, al igual que las líneas aéreas que designe, los intereses de la otra Parte contratante y de su línea o líneas aéreas designadas, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas proporcionen.
5. En el caso de que, al revisarla, las Partes contratantes no lleguen a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios convenidos, la capacidad que podrá ser ofrecida por las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes no excederá de la capacidad total (comprendidas las fluctuaciones estacionales) anteriormente acordada para ser ofrecida.

**Criterios y directrices aplicables al método de la predeterminación
para reglamentar la capacidad**

Criterio A: La necesidad de ajustar la capacidad directamente a la demanda, de manera flexible.

Directrices

1. La capacidad se determina especificando los tipos de aeronave, frecuencia de los servicios y, en algunos casos, el número de asientos o capacidad de carga por volumen o peso que podría ofrecerse.
2. En general, la demanda (necesidad de tráfico) se determina empíricamente, basándose en las estadísticas del tráfico existente y en previsiones razonables del tráfico futuro, teniendo en cuenta la situación económica, comprendidas las tarifas y otros factores pertinentes.
3. Ajustar estrechamente la capacidad a la demanda exige que se ofrezca suficiente capacidad para obtener un coeficiente de carga razonable, es decir, un coeficiente de carga que:
 - a) brinde a los pasajeros que exigen transporte inmediato una posibilidad razonable de obtener pasaje; y
 - b) garantizar ingresos razonables a los transportistas.
4. La flexibilidad por lo que respecta a la oferta de capacidad puede lograrse:
 - a) vigilando de cerca los coeficientes de carga para detectar los cambios de la demanda;
 - b) disponiendo la celebración periódica de consultas *ad hoc*; y
 - c) facilitando la oferta de vuelos o secciones adicionales, o de capacidad transitoria por parte de una línea aérea, en nombre de la otra línea aérea participante, para satisfacer la fluctuación de la demanda a corto plazo.
5. También puede conseguirse la flexibilidad necesaria sentando criterios objetivos para aprobar aumentos limitados de la capacidad, por ejemplo, aumentos hasta un límite convenido, siempre que, durante el mismo período del año anterior, los coeficientes de carga hayan alcanzado el nivel acordado.

Criterio B: La necesidad de que la capacidad que ha de suministrarse se rija principalmente por la demanda del tráfico entre los territorios de las dos Partes contratantes.

Directrices

1. En general, el tráfico que no sea el transportado entre los territorios de las dos Partes contratantes se considera exclusivamente complementario, mientras que en algunos casos puede tener considerable importancia para el usuario y las líneas aéreas interesadas.
2. Con respecto al suministro de capacidad suplementaria para ese tráfico, debe tenerse en cuenta lo siguiente, según las circunstancias:
 - a) el equilibrio global que debe conseguirse mediante todo acuerdo bilateral;
 - b) las diferencias básicas que pueden existir entre las necesidades del tráfico hasta los puntos “más allá” y los puntos “intermedios”;

- c) las necesidades de los servicios directos de la línea aérea y las necesidades de tráfico de la zona que atraviesa el servicio, teniendo en cuenta las necesidades de los servicios locales y regionales.

3. En muchos casos, puede no justificarse el suministro de capacidad suplementaria, ya que la capacidad suministrada por el tráfico entre los territorios de las dos Partes contratantes puede ser suficiente para cubrir asimismo otras necesidades del tráfico.

Criterio C: La necesidad de proporcionar verdaderamente la igualdad y el beneficio mutuo de los transportistas de ambos países interesados.

Directrices

1. Generalmente la igualdad y el beneficio mutuo estarán relacionados con el equilibrio global del acuerdo bilateral, y pueden alcanzarse debidamente adoptando las medidas citadas en el punto 4 del Criterio A.
2. La reglamentación de la capacidad para producir igualdad y beneficio mutuo tomará en cuenta factores tales como:
 - a) los tipos de aeronave y la frecuencia de los servicios de los transportistas, y
 - b) las características de las rutas explotadas por los transportistas que sean objeto del acuerdo.

Criterio D: La necesidad de estimular la evolución y el desarrollo del transporte aéreo a base de principios económicos sanos y teniendo en cuenta el interés general.

Directrices

1. Este criterio general y fundamental se refleja normalmente en el preámbulo de un acuerdo y no en determinadas cláusulas.
2. El "interés general" está constituido por tres factores de interés principales: la industria de las líneas aéreas, los usuarios del transporte aéreo y otros intereses nacionales.
3. Debería ofrecerse capacidad suficiente para que:
 - a) brinde al pasajero que solicita transporte inmediato una posibilidad razonable de obtener pasaje,
 - b) garantice ingresos razonables a los transportistas,
 - c) evite el "dumping" de la capacidad, y
 - d) esté programada para tener en cuenta, en la mayor medida de lo posible, la comodidad del público.

Criterio E: La necesidad de ajustar el tráfico a la necesidad de los aeropuertos y aerovías; de aprovechar eficientemente los recursos humanos y materiales (principalmente los de combustible), y de proteger el medio ambiente contra la contaminación del aire y contra el ruido.

Directrices

El mejor lugar para recoger estos criterios, de importancia cada vez mayor, es el preámbulo del acuerdo. No obstante, puede ser necesario programar la capacidad, a fin de aprovechar eficientemente los aeropuertos y las aerovías, economizar los recursos mediante la optimización de los coeficientes de carga, y minimizar el deterioro del medio ambiente. A veces puede ser necesario conciliar estos requisitos con los relativos al Criterio A.

Criterio F: La necesidad de armonizar la oferta de capacidad regular y no regular en relación con la demanda total.

Directrices

1. Cuando ambas Partes contratantes clasifican como regulares ciertos servicios, en particular los llamados chárter “programados” o “regularizados”, puede ser necesario adoptar medidas especiales para designar los transportistas y rutas en cuestión, para que la capacidad que ofrecen pueda reglamentarse conjuntamente con el resto de la capacidad regular.
2. A fin de disponer de la información necesaria para armonizar la capacidad, los Estados pueden convenir en proporcionarse mutuamente los datos que pueden ser útiles con respecto a la capacidad ofrecida por los servicios no regulares.

B. CLÁUSULAS MODELO PARA EL MÉTODO DE TIPO BERMUDAS I

1. Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con la necesidad que tenga el público de dicho transporte.
2. La línea o líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes tendrá la misma oportunidad de (competir en) (explotar) toda ruta convenida entre los territorios de las dos Partes contratantes.
3. Cada una de las Partes contratantes tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte contratante, a fin de no afectar indebidamente la oportunidad de ofrecer los servicios previstos en este Acuerdo.
4. Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud de este Acuerdo, tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país al que pertenezca la línea aérea y el país del último punto de destino del tráfico. El derecho de embarcar o desembarcar, en esos servicios internacionales, el tráfico que vaya a terceros países, o proceda de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el propio Acuerdo, se ejercerá de conformidad con los principios generales del desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional a los cuales se remiten ambas Partes contratantes y estará supeditado al principio general de que la capacidad debe guardar relación con lo siguiente:
 - a) las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino final;
 - b) las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y
 - c) las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener debidamente en cuenta los servicios locales y regionales.
5. Se celebrarán consultas entre las Partes contratantes, siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del Acuerdo, para garantizar la aplicación de los principios contenidos en el Acuerdo que rigen la prestación de los servicios.

Observaciones introductorias aplicables al análisis del método de tipo Bermudas I

1. Según el método de tipo Bermudas I de reglamentación de la capacidad, los gobiernos fijan los principios que deben seguir las líneas aéreas a este respecto pero dejan a cada una la libertad de determinar, con arreglo a dichos principios, su propia capacidad basándose en un análisis de las necesidades del mercado.
2. La capacidad ofrecida en las rutas convenidas está supeditada a una revisión *a posteriori* por parte de los gobiernos. Las consultas entre gobiernos, que por lo general también se prevén en otros tipos de acuerdo, constituyen, por lo que respecta al aspecto *a posteriori*, parte integrante del método de tipo Bermudas I y pueden ser indispensables para responder a los criterios y objetivos que puedan fijar los gobiernos en materia de reglamentación.
3. Los gobiernos tienen la posibilidad de adoptar medidas con miras a que dicho mecanismo funcione eficazmente en caso de que sea necesario recurrir a él. Estas medidas pueden comprender las siguientes:
 - a) establecimiento de un sistema para intercambiar los datos estadísticos del caso;
 - b) establecimiento, de ser posible, de una interpretación común de los factores básicos relativos a la aplicación de los principios de reglamentación de la capacidad estipulados en el acuerdo y analizar la capacidad que se ofrece en la práctica;
 - c) intercambio de información con respecto a los factores que influyen en la postura de las líneas aéreas para hacer frente a la competencia, incluido el acceso a las instalaciones gubernamentales y el conocimiento de las disposiciones y prácticas que éstos siguen con respecto a los servicios que ofrecen las líneas aéreas y a sus actividades comerciales.
4. Es muy probable que las medidas adoptadas por los gobiernos a raíz de la revisión *a posteriori* que influyan en la oferta de capacidad, se apliquen únicamente en la medida necesaria para subsanar las deficiencias que hayan observado, a menos que decidan lo contrario.
5. En caso de que una de las Partes contratantes siga observando una deficiencia en la relación capacidad/demanda, y de que las Partes no puedan llegar a un acuerdo en cuanto a las medidas para remediarla, la Parte que no se considere satisfecha puede recurrir, entre otras, a las siguientes opciones:
 - a) aceptar la consiguiente situación *de facto*;
 - b) aceptar los métodos convenidos de antemano para reglamentar la capacidad, siempre que existan, en caso de desacuerdo;
 - c) aceptar el arbitraje u otros métodos para solucionar las controversias, de ser aplicables; o
 - d) notificar que denuncia el acuerdo bilateral.

Criterios, objetivos y directrices para reglamentar la capacidad según el método de tipo Bermudas I

Criterio A: Necesidad de ajustar la capacidad directamente a la demanda, de manera flexible.

OBJETIVOS CONEXOS: evitar el exceso de capacidad de transporte aéreo, con el despilfarro consiguiente de los recursos humanos y materiales, sin olvidar los combustibles fósiles; evitar el “dumping” de la capacidad.

Directrices

1. La determinación de la capacidad compete a las líneas aéreas que deben atenerse a los principios de reglamentación de la capacidad convenidos entre ambos gobiernos.
2. En general, la demanda (necesidad de tráfico) es determinada empíricamente por las líneas aéreas, basándose en las estadísticas de tráfico existentes y en previsiones razonables del tráfico futuro, teniendo en cuenta la situación económica, comprendidas las tarifas y otros factores pertinentes.
3. Ajustar estrechamente la capacidad a la demanda exige que se ofrezca suficiente capacidad para obtener un coeficiente de carga razonable, es decir, un coeficiente de carga que:
 - a) brinde a los pasajeros que exigen transporte inmediato una posibilidad razonable de obtener pasaje; y
 - b) garantice ingresos razonables a los transportistas.
4. Las líneas aéreas pueden lograr que la capacidad se ofrezca de manera flexible por los siguientes medios:
 - a) estrecha vigilancia administrativa de los coeficientes de carga a fin de determinar la fluctuación de la demanda;
 - b) ajuste de los horarios (incluidos tipos de aeronaves e itinerarios en las rutas convenidas) con poco preaviso, de conformidad con los principios convenidos sobre capacidad; y
 - c) oferta de los vuelos especiales que se necesiten, también de conformidad con los principios convenidos en materia de capacidad.

Criterio B: La necesidad de que la capacidad que ha de suministrarse se rija principalmente por la demanda del tráfico entre los territorios de las dos Partes contratantes.

OBJETIVOS CONEXOS: la seguridad de tener oportunidades equitativas e iguales para poder competir; la protección de los intereses del transportista nacional.

Directrices

1. Según el texto original de la cláusula sobre capacidad del acuerdo de tipo Bermudas I, el objetivo principal de los servicios que ofrece cada línea aérea designada es “el suministro de capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país de nacionalidad de dicha línea aérea y los países de destino final del tráfico”, lo cual comprende, pero no se limita a ella, la demanda de tráfico entre los territorios de ambas Partes contratantes.
2. Esta diferencia pierde importancia práctica cuando las rutas no atraviesan terceros países. En otros casos, si se desea tomar totalmente en consideración el Criterio B, puede optarse por las fórmulas utilizadas en los acuerdos de tipo Bermudas I concertados por varios países después de 1946, en las cuales, en lugar del texto utilizado originalmente en el acuerdo de Bermudas se emplean las palabras “entre los territorios de las Partes contratantes”.
3. Por lo general, en los artículos sobre capacidad de tipo Bermudas I, el embarque y desembarque del tráfico de terceros países en un punto o puntos especificados en los acuerdos relativos a las rutas es un aspecto complementario y supeditado a “los principios generales del desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional” y al “principio general de que la capacidad debe estar relacionada con:
 - a) las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino final;

- b) las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y
- c) las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener debidamente en cuenta los servicios locales y regionales”.

Criterio C: La necesidad de proporcionar verdaderamente la igualdad y el beneficio mutuo de los transportistas de ambos países interesados.

OBJETIVOS CONEXOS: la seguridad de tener oportunidades justas e iguales para poder competir; la protección de los intereses del transportista nacional; la repartición equitativa del tráfico que debe transportarse.

Directrices

1. En los artículos sobre capacidad de tipo Bermuda I se estipula que la línea o líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes tendrá justa e igual oportunidad de explotar toda ruta convenida entre los territorios de las dos Partes contratantes y cada una de las Partes contratantes tendrá en cuenta los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte contratante, a fin de no afectar indebidamente la oportunidad de ofrecer los servicios previstos en el Acuerdo.

2. Generalmente, la igualdad y el beneficio mutuo estarán con el equilibrio total del acuerdo bilateral y su logro dependerá, entre otros factores, de:

- a) los tipos de aeronave, la frecuencia, los itinerarios y la comercialización de los servicios según lo decidan las propias líneas aéreas;
- b) las características de las rutas convenidas por los gobiernos;
- c) la situación relativa de los transportistas de ambos países en materia de competencia; y
- d) ciertos factores que repercutan en la posibilidad de competir, entre ellos, los reglamentos y prácticas de ambas Partes contratantes en cuestiones tales como acceso a los aeropuertos, instalaciones y servicios aeronáuticos, combustible, reglamentos nacionales que rijan las actividades comerciales de las líneas aéreas, las transferencias de fondos y, en general, las prácticas justas en materia de competencia y explotación.

Criterio D: La necesidad de estimular la evolución y el desarrollo del transporte aéreo a base de principios económicos sanos y teniendo en cuenta el interés general.

OBJETIVOS CONEXOS: proporcionar al consumidor un buen servicio a precios razonables; la posibilidad de que los transportistas logren beneficios económicos razonables; la protección de los intereses del transportista nacional.

Directrices

1. Este criterio general y fundamental se refleja normalmente en el preámbulo de un acuerdo y no en determinadas cláusulas.

2. El “interés general” está constituido por tres factores de interés principales: la industria de las líneas aéreas, los usuarios del transporte aéreo y otros intereses nacionales.

3. Debería ofrecerse capacidad suficiente para que:

- a) brinde al pasajero que solicita transporte inmediato una posibilidad razonable de obtener pasaje;

- b) garantice ingresos razonables a los transportistas;
- c) evite el “dumping” de la capacidad; y
- d) esté programada para tener en cuenta, en la mayor medida de lo posible, la comodidad del público.

Criterios E, F, G: La necesidad de ajustar el tráfico a la capacidad de los aeropuertos y aerovías; de aprovechar eficientemente los recursos humanos y materiales (principalmente los de combustible); y de proteger el medio ambiente contra la contaminación del aire y el ruido.

OBJETIVOS CONEXOS: evitar el exceso de capacidad de transporte aéreo, con el despilfarro consiguiente de los recursos humanos y materiales, sin olvidar los combustibles fósiles; la protección del medio ambiente.

Directrices

El mejor lugar para recoger estos criterios, de importancia cada vez mayor, es el preámbulo del acuerdo. A este fin, puede ser necesario programar la capacidad a fin de aprovechar eficientemente los aeropuertos y las aerovías, economizar los recursos mediante la optimización de los coeficientes de carga y minimizar el deterioro del medio ambiente. A veces puede ser necesario conciliar estos requisitos con los relativos al Criterio A.

Criterio H: La necesidad de armonizar la oferta de capacidad regular y no regular en relación con la demanda total.

OBJETIVOS CONEXOS: la armonización, en el mismo mercado, de la reglamentación de las operaciones regulares y no regulares.

Directrices

1. La armonización de la capacidad ofrecida en los servicios regulares y no regulares no se consideraba una necesidad cuando se negociaron los primeros acuerdos de tipo Bermudas I. Ahora bien, esta armonización puede tratar de alcanzarse unilateralmente tomando medidas, según lo previsto en el Artículo 5 del Convenio de Chicago o, si las Partes contratantes lo desean, aplicando las cláusulas sobre capacidad de los acuerdos de tipo Bermudas I a los servicios no regulares o añadiendo disposiciones separadas sobre la capacidad ofrecida en los servicios no regulares, y mediante el intercambio de información pertinente, comprendida la relativa a la capacidad y datos de tráfico de ambos tipos de transporte.

2. En caso de que ambas Partes contratantes decidan clasificar determinados servicios, principalmente los denominados chárteres “programados” o “regularizados”, como servicios regulares, cabe la posibilidad de que los acuerdos que concierten tengan que modificarse, por ejemplo los artículos sobre capacidad, para poder armonizar la capacidad ofrecida en cada tipo de servicio.

C. CLÁUSULA MODELO PARA EL MÉTODO DE LA LIBRE DETERMINACIÓN

1. Cada una de las Partes concederá justa e igual oportunidad a las líneas aéreas designadas por ambas Partes para competir en el transporte aéreo internacional comprendido en el presente Acuerdo.

2. Cada una de las Partes tomará las medidas apropiadas, dentro de su jurisdicción, para eliminar cualquier forma de discriminación o de competencia desleal que perjudique las posibilidades de competir de las líneas aéreas de la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes limitará, unilateralmente, el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave utilizados por las líneas aéreas designadas por la otra Parte, excepto cuando sea

necesario por motivos de aduanas, técnicos, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la 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.

5. 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 observar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 3 de este Artículo o las que se autoricen explícitamente en un Anexo al presente Acuerdo. En el caso de que una de las Partes exija, a título informativo, la presentación de tales datos, aligerará el trabajo administrativo que recae en los intermediarios del transporte aéreo y en las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Introducción al análisis del método de la libre determinación

1. Según el método de la libre determinación, los gobiernos convienen en renunciar a ejercer un control directo sobre la capacidad y en prohibir explícitamente la limitación unilateral de la capacidad, frecuencia o tipo de aeronaves, a menos que sea necesaria por exigencias aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales y se explique en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

2. Los acuerdos concertados según el método de la libre determinación no contienen disposiciones concretas sobre la relación entre la capacidad y la demanda, y se confía en que las fuerzas del mercado se encargarán de ajustarla. Este mecanismo puede ser menos eficaz cuando se impide o dificulta el libre juego de las fuerzas del mercado.

3. Los gobiernos pueden influir indirectamente en las decisiones de las líneas aéreas que afecten la relación entre la capacidad y la demanda garantizando que no se impida o dificulte el libre juego de las fuerzas competitivas del mercado.

4. Los gobiernos también pueden influir indirectamente en la determinación de la capacidad por parte de las líneas aéreas a través de las disposiciones de otros artículos como, por ejemplo, las relativas a la designación, fijación de tarifas, vuelos chárter y celebración de consultas.

5. Habitualmente, los acuerdos basados en el método de la libre determinación proscriben toda forma de discriminación o de práctica competitiva injusta, como la fijación de precios bajos para apoderarse del mercado, y dichas prácticas deben ser motivo de posibles consultas y medidas para remediarlas.

6. Considerado como característica en el caso del método de la libre determinación, el libre juego de las fuerzas del mercado permite que las líneas aéreas determinen, dentro de un amplio margen, sus propias tarifas de pasajeros y carga. En estas condiciones, la fijación de los horarios deja de ser el único recurso competitivo de importancia para las líneas aéreas.

7. Las Partes contratantes en estos acuerdos parten del supuesto de que el libre ejercicio de las fuerzas del mercado garantizará la evolución y el desarrollo del transporte aéreo a base de principios económicos sanos y en el interés general. Probablemente, este último tendrá menos importancia en la continua viabilidad de sus líneas aéreas en un determinado mercado que con arreglo a otros métodos.

8. Dado que el método de la libre determinación no implica intervención directa alguna de los gobiernos en materia de capacidad, no puede considerarse que las directrices presentadas a continuación describan dicha intervención, sino que se refieren a factores que deben supervisar las Partes contratantes de conformidad con la responsabilidad general que les incumbe de proteger el interés general.

**Criterios, objetivos y directrices para reglamentar la capacidad
según el método de la libre determinación**

Criterio A: Necesidad de ajustar la capacidad directamente a la demanda, de manera flexible.

OBJETIVOS CONEXOS: evitar el exceso de capacidad de transporte aéreo, con el despilfarro consiguiente de los recursos humanos y materiales, sin olvidar los combustibles fósiles; evitar el “dumping” de la capacidad.

Directrices

1. La capacidad es determinada exclusivamente por las líneas aéreas. Los gobiernos estimulan a los elementos de la competencia (otras empresas, vuelos de fletamento, fijación de precios flexibles) a fomentar el examen frecuente de las decisiones administrativas, principalmente las que se adoptan en materia de capacidad.
2. En general, las líneas aéreas determinan la demanda (necesidad de tráfico) empíricamente, basándose en las estadísticas del tráfico existente y en previsiones razonables del tráfico futuro, teniendo en cuenta la situación económica, comprendidas las tarifas y otros factores pertinentes.
3. Ajustar estrechamente la capacidad a la demanda exige que las líneas aéreas ofrezcan una capacidad que:
 - a) brinde a los pasajeros que exigen transporte una posibilidad razonable de obtener pasaje; y
 - b) garantice ingresos razonables a las líneas aéreas.
4. Las líneas aéreas pueden lograr que la capacidad se ofrezca de manera flexible por los siguientes medios:
 - a) estrecha vigilancia de los coeficientes de carga a fin de determinar la fluctuación de la demanda;
 - b) ajuste de los horarios (incluidos tipos de aeronaves e itinerarios en las rutas convenidas) con poco preaviso; y
 - c) oferta de los vuelos o tramos suplementarios que se necesiten.
5. Para garantizar que la capacidad se ajuste directamente a la demanda de manera flexible según el método de la libre determinación, es probable que las dos Partes contratantes deban vigilar las operaciones en cuestión a fin de que no se impida el libre juego de las fuerzas del mercado.

Criterio B: La necesidad de que la capacidad que ha de suministrarse se rija principalmente por la demanda del tráfico entre los territorios de las dos Partes contratantes.

OBJETIVOS CONEXOS: la seguridad de tener oportunidades justas e iguales para poder competir; la protección de los intereses del transportista nacional.

Directrices

1. La capacidad ofrecida al firmar cualquier acuerdo en general, tiene por finalidad satisfacer la demanda de tráfico entre los territorios de las dos Partes contratantes, pero también puede satisfacer otras demandas de tráfico según el carácter de las rutas convenidas (por ejemplo, con o sin escalas en terceros países) las preferencias del consumidor y las decisiones de tipo comercial y operacional de las líneas aéreas de que se trate.
2. En este tipo de acuerdo, por lo general, no se distingue concretamente el tráfico entre los territorios de las dos Partes contratantes del tráfico con terceros países. Es posible que no se concedan derechos de tráfico con terceros países pero, en caso de ser concedidos, se aplica a todo el tráfico el mismo régimen de reglamentación de la capacidad, a reserva de la directriz 3.

3. La capacidad que se ofrece para el tráfico que no se realiza entre los territorios de las dos Partes dependerá también de que los gobiernos de terceros países estén dispuestos a autorizar dicha capacidad y la aplicación de tarifas competitivas.

Criterio C: La necesidad de proporcionar verdaderamente la igualdad y el beneficio mutuo de los transportistas de ambos países interesados.

OBJETIVOS CONEXOS: la seguridad de tener oportunidades justas e iguales para poder competir; la protección de los intereses del transportista nacional; la repartición equitativa del tráfico que debe transportarse.

Directrices

1. En la mayoría de los acuerdos según el método de libre determinación se estipula que debe ofrecerse “justa e igual oportunidad de competir” y en muchos se dispone que se elimine “todo tipo de discriminación o competencia desleal”. La igualdad de oportunidades se proporciona, por acuerdo entre ambas Partes contratantes, concediendo la misma libertad a las líneas aéreas de cada una para ofrecer capacidad y fijar tarifas que permitan aprovecharla eficazmente, así previendo en el acuerdo bilateral la posibilidad de intercambiar todos los derechos, comprendido el intercambio equitativo de rutas.

2. Los transportistas de ambos países disfrutan de un beneficio mutuo proporcional a las actividades y recursos que cada línea aérea aporta.

Criterio D: La necesidad de estimular la evolución y el desarrollo del transporte aéreo a base de principios económicos sanos y teniendo en cuenta el interés general.

OBJETIVOS CONEXOS: proporcionar al consumidor un buen servicio a precios razonables; la posibilidad de que los transportistas logren beneficios económicos razonables; la protección de los intereses del transportista nacional.

Directrices

1. Este criterio general y fundamental se refleja normalmente en el preámbulo de un acuerdo y no en determinadas cláusulas.

2. El “interés general” está constituido por tres factores de interés principales: la industria de las líneas aéreas, los usuarios del transporte aéreo y otros intereses nacionales.

3. Las Partes contratantes confían en que las fuerzas del mercado darán lugar a que se ofrezca capacidad suficiente para:

- a) brindar al pasajero que solicita transporte inmediato una posibilidad razonable de obtener pasaje;
- b) garantizar ingresos razonables a los transportistas;
- c) evitar el “dumping” de capacidad; y
- d) estar programada para tener en cuenta, en la mayor medida de lo posible, la comodidad del público.

Criterios E, F, G: La necesidad de ajustar el tráfico a la capacidad de los aeropuertos y aerovías; de aprovechar eficientemente los recursos humanos y materiales (principalmente los de combustible); y de proteger el medio ambiente contra la contaminación del aire y contra el ruido.

OBJETIVOS CONEXOS: evitar el exceso de capacidad de transporte aéreo, con el despilfarro consiguiente de los recursos humanos y materiales, sin olvidar los combustibles fósiles; la protección del medio ambiente.

Directrices

El mejor lugar para recoger estos criterios, de importancia cada vez mayor, es el preámbulo del acuerdo o en disposiciones específicas de éste. A este fin, puede ser necesario administrar la capacidad, a fin de aprovechar eficientemente los aeropuertos y las aerovías, economizar los recursos mediante la optimización de los coeficientes de carga y minimizar el deterioro del medio ambiente. A veces puede ser necesario conciliar estos requisitos con los relativos al Criterio A.

Criterio H: La necesidad de armonizar la oferta de capacidad regular y no regular en relación con la demanda total.

OBJETIVOS CONEXOS: la armonización, en el mismo mercado, de la reglamentación de las operaciones regulares y no regulares.

Directrices

Las Partes contratantes parten de la hipótesis de que se logrará armonizar la capacidad de los servicios regulares y no regulares, comprendida la reglamentación de la capacidad en relación con la demanda total, mediante el juego de las fuerzas del mercado e incluyendo habitualmente ambos tipos de servicio en un mismo acuerdo, especialmente en el mismo artículo relativo a la capacidad y limitando la libertad de oportunidades únicamente en función de las distinciones de carácter jurídico y comercial que existan entre ambas Partes.

D. CAPACIDAD Y RECURSOS

3.2 La Segunda Conferencia de transporte aéreo (ATConf/2, 1980) adoptó la recomendación siguiente relativa a la armonización de la capacidad con los recursos y el medio ambiente.

Recomendación 4 de la ATConf/2

RECOMIENDA que los Estados contratantes, al formular y aplicar sus criterios sobre aviación, para reglamentar la capacidad, tomen en consideración, entre otras cosas, la necesidad de armonizar los requisitos del tráfico con la disponibilidad de aeropuertos y aerovías, con los recursos humanos y materiales y con la necesidad de proteger el medio ambiente.

Parte 4

TARIFAS INTERNACIONALES DE PASAJEROS Y CARGA

4.1 El Convenio de Chicago no comprende disposiciones sobre el establecimiento o reglamentación de las tarifas internacionales de pasajeros y carga. Por consiguiente, junto con el intercambio de rutas y derechos y la reglamentación de la capacidad, este asunto es objeto de acuerdos entre los Estados. Tradicionalmente, la mayoría de los Estados, por medio de sus acuerdos bilaterales, relegan a las líneas aéreas la responsabilidad inicial de fijar las tarifas, para las que a menudo se usa el mecanismo multilateral para fijar tarifas, proporcionado por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para la negociación de tarifas de servicios regulares. En la mayoría de los casos, ya sea que hayan sido acordadas por las líneas aéreas por intermedio de la IATA o que se hayan fijado por otros procedimientos, las tarifas deben ser aprobadas por los gobiernos interesados, lo que puede hacerse tácita o expresamente.

Como constituye uno de los tres elementos principales en la reglamentación del transporte aéreo internacional (siendo los otros el acceso a los mercados y la capacidad), durante los años 1970 y 1980, la OACI realizó una amplia labor en materia de tarifas. La orientación en esta parte del Doc 9587 fue elaborada inicialmente y aprobada por el Consejo durante el período de 1977 a 1989 basándose en recomendaciones formuladas por el Grupo de expertos sobre tarifas, por tres conferencias de transporte aéreo (SATC, 1977; ATConf/2, 1980 y ATConf/3, 1985) y en algunos casos por resoluciones de la Asamblea. El Consejo examinó esta parte en 1997 con la asistencia del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo y aprobó cambios encaminados a actualizar los textos.

Desde los años 1990, la importancia de la reglamentación de tarifas ha disminuido gradualmente con la tendencia general de liberalización del transporte aéreo. Muchos Estados han relajado su reglamentación de las tarifas y algunos han eliminado todas las restricciones relativas a la fijación de precios por las líneas aéreas. En la Parte 4, Capítulo 3 del Doc 9626 — *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* se describen de manera más pormenorizada las tarifas internacionales de pasajeros y carga y su reglamentación.

A. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE TARIFAS

A36-15: Apéndice A, Sección I (extractos)

...

Considerando que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional debería ser justa, transparente y apropiada para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos; y

Considerando que es necesario adaptarse al entorno cambiante en materia de reglamentación y explotación del transporte aéreo y que la Organización ha elaborado textos de orientación sobre criterios para la reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y modelos de acuerdos de servicios aéreos para que los Estados los utilicen en forma opcional en sus acuerdos bilaterales y regionales;

La Asamblea:

...

7. *Pide* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para establecer las orientaciones sobre políticas de la Organización en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y revisarlas o actualizarlas cuando sea necesario;

...

B. CLÁUSULAS SOBRE TARIFAS PARA LOS ACUERDOS BILATERALES

4.2 Al examinar las resoluciones y recomendaciones de la Organización relacionadas con las tarifas de pasajeros y carga, según la Recomendación 12 de la Tercera Conferencia de transporte aéreo, el Consejo determinó en 1987 la necesidad fundamental de revisar la cláusula tipo sobre tarifas para los acuerdos bilaterales a la luz de los principales cambios que se habían producido desde que el Consejo aprobara esa cláusula en 1978. Al cabo de una amplia revisión, que comprendía diversos métodos de reglamentación bilateral de las tarifas, el Consejo aprobó en 1989 los textos de tres modelos de cláusulas sobre tarifas para los acuerdos bilaterales y las notas que las acompañaban relativas a su aplicación. El Consejo examinó en 1997 las cláusulas modelo y las notas y las modificó para actualizarlas. Estas cláusulas modelo también están comprendidas en los Modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) de la OACI (véase el Apéndice 5 del presente documento).

MODELOS DE CLÁUSULAS SOBRE TARIFAS PARA LOS ACUERDOS BILATERALES

Nota 1.— Los párrafos 1 a 4 son iguales en los tres métodos posibles de reglamentación: “doble aprobación”, “país de origen” y “doble desaprobación”.

Nota 2.— Las variantes figuran entre corchetes [] y las observaciones o aclaraciones entre paréntesis ().

Método de la doble aprobación

Método del país de origen

Método de la doble desaprobación

1. DEFINICIÓN DEL TÉRMINO “TARIFA”

La expresión “tarifa” significa el precio que ha de cobrarse por el transporte internacional de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) y comprende:

- a) toda tarifa directa o cantidad que haya de cobrarse por el transporte internacional, que se anuncie y se venda como tal, incluidas las tarifas totales construidas a base de otras tarifas internacionales o de suplementos para el transporte a través de sectores internacionales o interiores que formen parte del sector internacional;

La expresión “tarifa” significa el precio que ha de cobrarse por el transporte internacional de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) y comprende:

- a) toda tarifa directa o cantidad que haya de cobrarse por el transporte internacional, que se anuncie y se venda como tal, incluidas las tarifas totales construidas a base de otras tarifas internacionales o de suplementos para el transporte a través de sectores internacionales o interiores que formen parte del sector internacional;

La expresión “tarifa” significa el precio que ha de cobrarse por el transporte internacional de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) y comprende:

- a) toda tarifa directa o cantidad que haya de cobrarse por el transporte internacional, que se anuncie y se venda como tal, incluidas las tarifas totales construidas a base de otras tarifas internacionales o de suplementos para el transporte a través de sectores internacionales o interiores que formen parte del sector internacional;

<i>Método de la doble aprobación</i>	<i>Método del país de origen</i>	<i>Método de la doble desaprobación</i>
<p>b) la comisión que se haya de abonar por la venta de billetes para el transporte de pasajeros y sus equipajes, o por las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías; y</p> <p>c) las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte o el pago de la comisión.</p> <p>También incluye:</p> <p>d) cualquier otra ventaja importante relativa al transporte;</p> <p>e) toda tarifa para el transporte en un sector del interior que se venda en conjunción con el transporte internacional, y que no se ofrezca para los viajes puramente interiores ni en las mismas condiciones a todos los transportistas internacionales ni a los usuarios de sus servicios.</p>	<p>b) la comisión que se haya de abonar por la venta de billetes para el transporte de pasajeros y sus equipajes, o por las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías; y</p> <p>c) las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte o el pago de la comisión.</p> <p>También incluye:</p> <p>d) cualquier otra ventaja importante relativa al transporte;</p> <p>e) toda tarifa para el transporte en un sector del interior que se venda en conjunción con el transporte internacional, y que no se ofrezca para los viajes puramente interiores ni en las mismas condiciones a todos los transportistas internacionales ni a los usuarios de sus servicios.</p>	<p>b) la comisión que se haya de abonar por la venta de billetes para el transporte de pasajeros y sus equipajes, o por las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías; y</p> <p>c) las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte o el pago de la comisión.</p> <p>También incluye:</p> <p>d) cualquier otra ventaja importante relativa al transporte;</p> <p>e) toda tarifa para el transporte en un sector del interior que se venda en conjunción con el transporte internacional, y que no se ofrezca para los viajes puramente interiores ni en las mismas condiciones a todos los transportistas internacionales ni a los usuarios de sus servicios.</p>

2. FACTORES PARA DETERMINAR LAS TARIFAS

2.1 Factores que deben aplicarse

Las tarifas que aplicarán la empresa o empresas de transporte aéreo designadas por una Parte contratante por los servicios abarcados por este acuerdo se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, inclusive los intereses de los usuarios, el coste de explotación, las características del servicio, las tasas de comisión, un beneficio razonable, las tarifas aplicadas por otras empresas de transporte aéreo y otras consideraciones comerciales propias del mercado.

Las tarifas que aplicarán la empresa o empresas de transporte aéreo designadas por una Parte contratante por los servicios abarcados por este acuerdo se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, inclusive los intereses de los usuarios, el coste de explotación, las características del servicio, las tasas de comisión, un beneficio razonable, las tarifas aplicadas por otras empresas de transporte aéreo y otras consideraciones comerciales propias del mercado.

Las tarifas que aplicarán la empresa o empresas de transporte aéreo designadas por una Parte contratante por los servicios abarcados por este acuerdo se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, inclusive los intereses de los usuarios, el coste de explotación, las características del servicio, las tasas de comisión, un beneficio razonable, las tarifas aplicadas por otras empresas de transporte aéreo y otras consideraciones comerciales propias del mercado.

2.2 Factores objetables

Las Partes contratantes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan prestarse a objeciones porque parezcan irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una situación de superioridad, artificialmente reducidas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o "predatorias".

Las Partes contratantes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan prestarse a objeciones porque parezcan irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una situación de superioridad, artificialmente reducidas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o "predatorias".

Las Partes contratantes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan prestarse a objeciones porque parezcan irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una situación de superioridad, artificialmente reducidas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o "predatorias".

Método de la doble aprobación

Método del país de origen

Método de la doble desaprobación

3. MECANISMOS PARA ACORDAR LAS TARIFAS (tres opciones)

Las tarifas mencionadas se acordarán, siempre que sea posible, por las empresas de transporte aéreo interesadas designadas por ambas Partes contratantes, después de las consultas necesarias con sus Gobiernos respectivos y, si procede, con otras empresas. Se llegará al acuerdo mencionado recurriendo, en la medida de lo posible, al mecanismo internacional apropiado de coordinación de tarifas. De no llegarse a un acuerdo multilateral o bilateral, cada empresa designada podrá acordar las tarifas unilateralmente.

(O)

Las empresas de transporte aéreo designadas de ambas Partes contratantes podrán convenir las tarifas después de consultar, si procede, a otras empresas. Podrá llegarse a ese acuerdo recurriendo al mecanismo internacional de coordinación de tarifas que corresponda. Ninguna de las Partes fijará como condición para la aprobación de una tarifa la participación en una coordinación tarifaria multilateral entre transportistas, ni impedirá o exigirá la participación del transportista o transportistas designado(s) de cualquiera de las dos Partes en la mencionada coordinación tarifaria multilateral. Cada uno de los transportistas designados podrá, si así lo desea, acordar unilateralmente sus tarifas.

(O)

Siempre que sea posible, las empresas de transporte aéreo designadas fijarán unilateralmente las tarifas. Ahora bien, las empresas designadas de las Partes contratantes podrán convenir las tarifas si ambas Partes les permiten participar en las actividades de coordinación de tarifas del mecanismo o mecanismos internacionales correspondientes. Todo acuerdo sobre tarifas resultante de dichas actividades estará supeditado a la aprobación de cada Parte y podrá desaprobarse en cualquier momento independientemente de que ya haya sido aprobado. [A los efectos del párrafo 4 de la presente Cláusula, la presentación de tales acuerdos no constituye una solicitud de aprobación de tarifas].

Las tarifas mencionadas se acordarán, siempre que sea posible, por las empresas de transporte aéreo interesadas designadas por ambas Partes contratantes, después de las consultas necesarias con sus Gobiernos respectivos y, si procede, con otras empresas. Se llegará al acuerdo mencionado recurriendo, en la medida de lo posible, al mecanismo internacional apropiado de coordinación de tarifas. De no llegarse a un acuerdo multilateral o bilateral, cada empresa designada podrá acordar las tarifas unilateralmente.

(O)

Las empresas de transporte aéreo designadas de ambas Partes contratantes podrán convenir las tarifas después de consultar, si procede, a otras empresas. Podrá llegarse a ese acuerdo recurriendo al mecanismo internacional de coordinación de tarifas que corresponda. Ninguna de las Partes fijará como condición para la aprobación de una tarifa la participación en una coordinación tarifaria multilateral entre transportistas, ni impedirá o exigirá la participación del transportista o transportistas designado(s) de cualquiera de las dos Partes en la mencionada coordinación tarifaria multilateral. Cada uno de los transportistas designados podrá, si así lo desea, acordar unilateralmente sus tarifas.

(O)

Siempre que sea posible, las empresas de transporte aéreo designadas fijarán unilateralmente las tarifas. Ahora bien, las empresas designadas de las Partes contratantes podrán convenir las tarifas si ambas Partes les permiten participar en las actividades de coordinación de tarifas del mecanismo o mecanismos internacionales correspondientes. Todo acuerdo sobre tarifas resultante de dichas actividades estará supeditado a la aprobación de cada Parte y podrá desaprobarse en cualquier momento independientemente de que ya haya sido aprobado. [A los efectos del párrafo 4 de la presente Cláusula, la presentación de tales acuerdos no constituye una solicitud de aprobación de tarifas].

Las tarifas mencionadas se acordarán, siempre que sea posible, por las empresas de transporte aéreo interesadas designadas por ambas Partes contratantes, después de las consultas necesarias con sus Gobiernos respectivos y, si procede, con otras empresas. Se llegará al acuerdo mencionado recurriendo, en la medida de lo posible, al mecanismo internacional apropiado de coordinación de tarifas. De no llegarse a un acuerdo multilateral o bilateral, cada empresa designada podrá acordar las tarifas unilateralmente.

(O)

Las empresas de transporte aéreo designadas de ambas Partes contratantes podrán convenir las tarifas después de consultar, si procede, a otras empresas. Podrá llegarse a ese acuerdo recurriendo al mecanismo internacional de coordinación de tarifas que corresponda. Ninguna de las Partes fijará como condición para la aprobación de una tarifa la participación en una coordinación tarifaria multilateral entre transportistas, ni impedirá o exigirá la participación del transportista o transportistas designado(s) de cualquiera de las dos Partes en la mencionada coordinación tarifaria multilateral. Cada uno de los transportistas designados podrá, si así lo desea, acordar unilateralmente sus tarifas.

(O)

Siempre que sea posible, las empresas de transporte aéreo designadas fijarán unilateralmente las tarifas. Ahora bien, las empresas designadas de las Partes contratantes podrán convenir las tarifas si ambas Partes les permiten participar en las actividades de coordinación de tarifas del mecanismo o mecanismos internacionales correspondientes. Todo acuerdo sobre tarifas resultante de dichas actividades estará supeditado a la aprobación de cada Parte y podrá desaprobarse en cualquier momento independientemente de que ya haya sido aprobado. [A los efectos del párrafo 4 de la presente Cláusula, la presentación de tales acuerdos no constituye una solicitud de aprobación de tarifas].

Método de la doble aprobación

Método del país de origen

Método de la doble desaprobación

4. PRESENTACIÓN DE LAS TARIFAS

4.1 **Requisitos en materia de presentación** (dos opciones)

Toda Parte contratante podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la empresa o empresas designadas de transporte aéreo [de la otra Parte] [de ambas Partes contratantes]

en concepto de transporte hacia o desde su territorio.

(O)

Por el transporte hacia o desde su territorio y, en circunstancias excepcionales, a través de su territorio cuando se permita una parada-estancia en el mismo.

Toda Parte contratante podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la empresa o empresas designadas de transporte aéreo [de la otra Parte] [de ambas Partes contratantes]

en concepto de transporte hacia o desde su territorio.

(O)

Por el transporte hacia o desde su territorio y, en circunstancias excepcionales, a través de su territorio cuando se permita una parada-estancia en el mismo.

Toda Parte contratante podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la empresa o empresas designadas de transporte aéreo [de la otra Parte] [de ambas Partes contratantes]

en concepto de transporte hacia o desde su territorio.

(O)

Por el transporte hacia o desde su territorio y, en circunstancias excepcionales, a través de su territorio cuando se permita una parada-estancia en el mismo.

4.2 **Plazo para la presentación de las tarifas**

Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de ___ días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos particulares, este plazo máximo podrá reducirse.

Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de ___ días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos particulares, este plazo máximo podrá reducirse.

Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de ___ días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos particulares, este plazo máximo podrá reducirse.

5. APROBACIÓN DE LAS TARIFAS

5.1 **Alcance de la aprobación para el transporte entre los territorios de ambas Partes contratantes**

Las tarifas que cobrarán las empresas de transporte aéreo designadas de las Partes contratantes por el transporte entre sus territorios estarán supeditadas a la aprobación de ambas Partes.

Toda Parte contratante tendrá el derecho de aprobar o desaprobado las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de las dos Partes, que se inicien en su propio territorio.

Ninguna de las Partes contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se apliquen las tarifas propuestas o sigan aplicándose las tarifas vigentes para el transporte de ida o de ida y vuelta entre los territorios de las dos Partes, que se inicien en el territorio de la otra Parte.

Ninguna de las Partes contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una empresa designada de cualquiera de las Partes, [o en régimen de reciprocidad, por la empresa o empresas de transporte aéreo de un tercer Estado] para el transporte entre los territorios de las Partes.

5.2 **Alcance de la aprobación para el transporte entre los territorios de una Parte contratante y de un tercer Estado**

[Las tarifas que habrá de cobrar una empresa aérea designada de una Parte contratante por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado por los servicios comprendidos en el presente acuerdo estarán supeditadas a los requisitos de aprobación de la otra Parte].

[Las tarifas que habrá de cobrar una empresa aérea designada de una Parte contratante por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado por los servicios comprendidos en el presente acuerdo estarán supeditadas a los requisitos de aprobación de la otra Parte].

[Ninguna de las Partes contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una empresa designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el de un tercer Estado].

Método de la doble aprobación

Método del país de origen

Método de la doble desaprobación

5.3 Aprobación de las tarifas de equiparación para el transporte entre los territorios de ambas Partes contratantes

Para el transporte entre los territorios de las Partes contratantes, cada Parte permitirá a la empresa o empresas de transporte aéreo de la otra Parte [y, en régimen de reciprocidad, a la empresa o empresas de transporte aéreo de un tercer Estado,] ofrecer tarifas [incluidas las fijadas por combinación de tarifas compatibles] iguales a las que cobra, con la autorización habitual, una empresa de cualquiera de las Partes o de un tercer Estado [por un servicio comparable entre los mismos puntos].

Para el transporte entre los territorios de las Partes contratantes, cada Parte permitirá a la empresa o empresas de transporte aéreo de la otra Parte [y, en régimen de reciprocidad, a la empresa o empresas de transporte aéreo de un tercer Estado,] ofrecer tarifas [incluidas las fijadas por combinación de tarifas compatibles] iguales a las que cobra, con la autorización habitual, una empresa de cualquiera de las Partes o de un tercer Estado [por un servicio comparable entre los mismos puntos].

Para el transporte entre los territorios de las Partes contratantes, cada Parte permitirá a la empresa o empresas de transporte aéreo de la otra Parte [y, en régimen de reciprocidad, a la empresa o empresas de transporte aéreo de un tercer Estado,] ofrecer tarifas [incluidas las fijadas por combinación de tarifas compatibles] iguales a las que cobra, con la autorización habitual, una empresa de cualquiera de las Partes o de un tercer Estado [por un servicio comparable entre los mismos puntos].

5.4 Aprobación de las tarifas de equiparación para el transporte entre los territorios de una Parte contratante y de un tercer Estado

[Para el transporte entre el territorio de una Parte contratante y el de un tercer Estado, por los servicios comprendidos en el presente acuerdo dicha Parte permitirá a la empresa o empresas de transporte aéreo de la otra Parte ofrecer tarifas [incluidas las fijadas por combinación de tarifas compatibles] iguales a las que cobra, con la autorización habitual, una empresa de cualquiera de las Partes o de un tercer Estado [por un servicio comparable entre los mismos puntos].

[Para el transporte entre el territorio de una Parte contratante y el de un tercer Estado, [por los servicios comprendidos en el presente acuerdo] dicha Parte permitirá a la empresa o empresas de transporte aéreo de la otra Parte ofrecer tarifas [incluidas las fijadas por combinación de tarifas compatibles] iguales a las que cobra, con la autorización habitual, una empresa de cualquiera de las Partes o de un tercer Estado [por un servicio comparable entre los mismos puntos].

[Para el transporte entre el territorio de una Parte contratante y el de un tercer Estado, dicha Parte permitirá a la empresa o empresas de transporte aéreo de la otra Parte ofrecer tarifas [incluidas las fijadas por combinación de tarifas compatibles] iguales a las que cobra, con la autorización habitual, una empresa de cualquiera de las Partes o de un tercer Estado [por un servicio comparable entre los mismos puntos].

5.5 Efectividad de la aprobación

Cualquiera de las Partes contratantes podrá aprobar expresamente las tarifas acordes con las disposiciones de los párrafos 5.1 y 5.3 [y 5.2 y 5.4] que le sometan la empresa o empresas de transporte aéreo interesadas. No obstante, si una Parte no notifica por escrito a la otra Parte [y [o] a la línea o líneas aéreas interesadas] la desaprobación de tales tarifas dentro de un plazo de ___ días a partir de la fecha en que se presentaron, las tarifas en cuestión se considerarán aprobadas. En caso de que el plazo para la presentación se reduzca de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.2 de la presente cláusula, las Partes podrán convenir en que el plazo dentro del cual deben aprobarse o desaprobarse las tarifas se reduzca en consecuencia. Ninguna tarifa entrará en vigor si cualquiera de las Partes contratantes ha notificado su desaprobación, [salvo lo previsto en el párrafo 6].

Cualquiera de las Partes contratantes podrá aprobar expresamente las tarifas acordes con las disposiciones de los párrafos 5.1 y 5.3 [y 5.2 y 5.4] que le sometan la empresa o empresas de transporte aéreo interesadas. No obstante, si la Parte en cuestión no ha notificado por escrito a la otra Parte [y [o] a la línea o líneas aéreas interesadas] la desaprobación de tales tarifas dentro de un plazo de ___ días a partir de la fecha en que se presentaron, las tarifas en cuestión se considerarán aprobadas. En caso de que el plazo para la presentación se reduzca de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.2 de la presente cláusula, las Partes podrán convenir en que el plazo dentro del cual deben aprobarse o desaprobarse las tarifas se reduzca en consecuencia. Cuando cualquiera de las Partes contratantes considere que determinada tarifa de transporte hacia su territorio está comprendida en las categorías descritas

[Cualquiera de las Partes contratantes podrá aprobar expresamente las tarifas acordes con las disposiciones de los párrafos 5.1 y 5.3 [y 5.2 y 5.4] que le sometan la empresa o empresas de transporte aéreo interesadas]. Cuando cualquiera de las Partes contratantes considere que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en el párrafo 2.2, notificará su disconformidad a la otra parte [con la mayor rapidez posible y como mínimo] dentro de un plazo de ___ días a partir de la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión, y podrá recurrir a los procedimientos de consulta estipulados en el párrafo 6. Con todo, a menos que ambas Partes hayan convenido por escrito en desaprobadas, con arreglo a los mencionados procedimientos las tarifas se considerarán aprobadas.

Método de la doble aprobación

Método del país de origen

Método de la doble desaprobación

en el párrafo 2.2, notificará su disconformidad a la otra Parte [con la mayor rapidez posible y como mínimo] dentro de un plazo de ___ días a partir de la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión, y podrá recurrir a los procedimientos de consulta estipulados en el párrafo 6.

5.6 Venta a precios supeditados a aprobación

[Mientras las Partes contratantes toman una decisión, las empresas aéreas podrán iniciar la comercialización, publicación y venta de servicios de transporte con las tarifas propuestas a partir de la fecha prevista de entrada en vigor, siempre que se especifique que es "a reserva de la aprobación gubernamental". En ningún caso se iniciará la venta o publicidad antes de someter las tarifas propuestas a ambas Partes].

[Mientras la Parte contratante interesada toma una decisión, las empresas aéreas podrán iniciar la comercialización, publicación y venta de servicios de transporte con las tarifas propuestas a partir de la fecha prevista de entrada en vigor, siempre que se especifique que es "a reserva de la aprobación gubernamental". En ningún caso se iniciará la venta o publicidad antes de someter las tarifas propuestas a ambas Partes].

[El anuncio y la venta de billetes a los precios propuestos sólo podrán iniciarse cuando las tarifas en cuestión se hayan sometido a ambas Partes contratantes].

6. PROCEDIMIENTOS DE CONSULTA Y SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

6.1 Procedimiento de consulta

Cada Parte contratante podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes por los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de desaprobación. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar, ___ días después de recibirse la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán en la obtención de la información necesaria para resolver sensatamente los problemas que se planteen. Si las Partes llegan a un acuerdo, cada una de ellas hará todo lo posible para que dicho acuerdo surta efecto. Si no se llega a ningún acuerdo, prevalecerá la decisión de desaprobar la tarifa, [con excepción de lo previsto en el párrafo 6.2].

Cada Parte contratante podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes por los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de desaprobación o disconformidad. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar, ___ días después de recibirse la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán en la obtención de la información necesaria para resolver sensatamente los problemas que se planteen. Si las Partes llegan a un acuerdo, cada una de ellas hará todo lo posible para que dicho acuerdo surta efecto. Si no se llega a ningún acuerdo, prevalecerá la decisión de la Parte en cuyo territorio se inicia el transporte.

Cada Parte contratante podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes por los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar, ___ días después de recibirse la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán en la obtención de la información necesaria para resolver sensatamente los problemas que se planteen. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa que ha sido motivo de una notificación de disconformidad, cada una de ellas hará todo lo posible para que dicho acuerdo surta efecto, pero si no se llega a acuerdo alguno, la tarifa en cuestión entrará en vigor o seguirá estándolo.

6.2 Solución de controversias

[Si las Partes contratantes no pueden resolver un determinado problema con respecto a las tarifas mencionadas en los párrafos 5.1 y 5.3, la controversia se resolverá de conformidad con las disposiciones previstas en el Artículo ___ de este Acuerdo].

(No se aplica en el caso de este método).

(No se aplica en el caso de este método).

Método de la doble aprobación

Método del país de origen

Método de la doble desaprobación

6.3 Desaprobación de otras tarifas

[Si una de las Partes contratantes desaprueba la tarifa de una línea aérea de la otra Parte que no quede comprendida dentro de lo dispuesto en el párrafo 5, lo notificará a la otra Parte].

[Si una de las Partes contratantes desaprueba la tarifa de una línea aérea de la otra Parte que no quede comprendida dentro de lo dispuesto en el párrafo 5, lo notificará a la otra Parte].

[Si una de las Partes contratantes desaprueba la tarifa de una línea aérea de la otra Parte que no quede comprendida dentro de lo dispuesto en el párrafo 5, lo notificará a la otra Parte].

7. VIGENCIA DE LAS TARIFAS ESTABLECIDAS

Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de la presente cláusula quedarán en vigor a menos que la empresa o empresas de transporte aéreo interesadas las retiren [con la aprobación de las Partes contratantes interesadas.] hasta que expire el plazo de validez, de haberlo, que se les haya fijado o hasta que se apruebe otra tarifa. La tarifa en cuestión podrá aplicarse, con la aprobación de las Partes contratantes, después del plazo fijado en un principio. [No obstante, la tarifa no podrá prolongarse por más de doce meses después de la fecha de expiración prevista, a menos que la aprueben las Partes]. Toda tarifa aprobada sin plazo de expiración se mantendrá en vigor, si no se ha presentado ni aprobado una nueva tarifa, hasta que cualquiera de las Partes notifique, por propia iniciativa o a solicitud de la empresa o empresas afectadas, que retira su aprobación. Esta aprobación no se retirará con menos de ___ días de aviso previo.

[Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de la presente cláusula quedarán en vigor a menos que la empresa o empresas de transporte aéreo interesadas las retiren [con la aprobación de las Partes contratantes interesadas.] hasta que expire el plazo de validez, de haberlo, que se les haya fijado o hasta que se apruebe otra tarifa. La tarifa en cuestión podrá aplicarse, con la aprobación de la Parte contratante interesada, después del plazo fijado en un principio. [No obstante, la tarifa no podrá prolongarse por más de doce meses después de la fecha de expiración prevista, a menos que la apruebe la Parte interesada]. Toda tarifa aprobada sin plazo de expiración se mantendrá en vigor, si no se ha presentado o aprobado una nueva tarifa, hasta que la Parte interesada notifique, por propia iniciativa o a solicitud de la empresa o empresas afectadas, que retira su aprobación. Esta aprobación no se retirará con menos de ___ días de aviso previo].

[Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de la presente cláusula quedarán en vigor a menos que la empresa o empresas de transporte aéreo interesadas las retiren, hasta que expire el plazo de validez, de haberlo, que se les haya fijado o hasta que se aprueben otras tarifas. El plazo de validez fijado en un principio podrá prolongarse, a menos que ambas Partes contratantes convengan en que debería dejar de aplicarse dicha tarifa. Toda tarifa aprobada sin plazo de expiración se mantendrá en vigor, si no se ha presentado ni aprobado una nueva tarifa, hasta que sea retirada por la empresa o empresas afectadas, o hasta que ambas Partes contratantes convengan en que debería dejar de aplicarse dicha tarifa].

8. CUMPLIMIENTO DE LAS TARIFAS

[Las Partes contratantes tratarán de asegurarse de que existe un mecanismo activo y eficaz dentro de su jurisdicción para investigar las infracciones cometidas por cualquier empresa de transporte aéreo, agente de ventas de pasajes y fletes, organizador de viajes turísticos o agente expedidor de carga, respecto a las tarifas establecidas con arreglo a la presente cláusula. Además, se asegurarán de que tales infracciones en materia de tarifas se castigan imponiendo medidas disuasivas consecuentes y no discriminatorias].

[Las Partes contratantes tratarán de asegurarse de que existe un mecanismo activo y eficaz dentro de su jurisdicción para investigar las infracciones cometidas por cualquier empresa de transporte aéreo, agente de ventas de pasajes y fletes, organizador de viajes turísticos o agente expedidor de carga, respecto a las tarifas establecidas con arreglo a la presente cláusula. Además, se asegurarán de que tales infracciones en materia de tarifas se castigan imponiendo medidas disuasivas consecuentes y no discriminatorias].

(No se aplica en el caso de este método).

NOTAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MODELOS DE CLÁUSULAS SOBRE TARIFAS PARA LOS ACUERDOS BILATERALES

Generalidades

Estos modelos de cláusulas están destinados a aplicarse a las tarifas de los servicios internacionales regulares. Suele haber importantes diferencias en el modo de acordar y reglamentar las tarifas de los servicios no regulares y, por consiguiente, sería necesario modificar sustancialmente los textos si los Estados desearan aplicarlos a las tarifas de los servicios no regulares.

En aras de la simplicidad, a todo lo largo de los modelos de cláusulas se hace referencia a las “Partes contratantes”, aunque en algunos de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo se alude a las “autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes”. En estos últimos acuerdos suele estar previsto que, para mayor comodidad, las autoridades aeronáuticas administren algunas de las disposiciones del acuerdo.

En los modelos de cláusulas se distingue entre empresas de transporte aéreo “designadas” y “empresas de transporte aéreo” sin más, empleándose esta última expresión, cuando corresponde, para hacer referencia a todas las líneas aéreas que prestan o comercializan sus servicios en el país o países en cuestión y no simplemente a los transportistas nacionales designados para prestar servicios en las rutas comprendidas dentro de un determinado acuerdo.

Párrafo 1 — Definición del término “tarifa”

Esta definición fue aprobada por el Consejo en diciembre de 1987 con el objetivo de incluir todos los elementos pertinentes y eliminar todas las áreas de incertidumbre respecto a lo que se entiende por el término “tarifa”. En la nota que precede a la definición de tarifa y en los apartados a) a c) subsiguientes se mencionan los aspectos que tradicionalmente se ha reconocido constituyen una tarifa internacional regular, mientras que en los apartados d) y e) se definen los aspectos complementarios que también forman parte integrante de dicha tarifa. Si se pretende aplicar esta definición a las tarifas no regulares, ya sea a título de definición complementaria o en sustitución de la definición de tarifa no regular, tal vez sea necesario introducir modificaciones importantes en el texto.

Además del servicio de carga de aeropuerto a aeropuerto, algunas líneas aéreas ofrecen servicio de mensajerías o servicio de envíos por expreso de puerta a puerta que se caracterizan por su rapidez. La definición comprendería los precios que cobra la línea aérea regular por tales servicios de mensajerías y de envíos por expreso que se ofrecen en nombre de la propia línea aérea.

Además, entidades ajenas a las líneas aéreas, tales como las mensajerías, los explotadores internacionales de envíos por expreso aéreo y los agentes expedidores de carga ofrecen sus propios servicios utilizando, en parte, las tarifas de las líneas aéreas. Por ejemplo, estas entidades ajenas a las líneas aéreas cobran al público sus propios precios todo comprendido, y tales precios no están incluidos en la definición. Sin embargo, cuando utilizan servicios regulares, el componente correspondiente al transporte aéreo de sus precios todo comprendido quedaría reglamentado por lo estipulado en las tarifas de equipaje o de carga que cobra la línea aérea que efectúa el transporte internacional. La reglamentación de sus precios todo comprendido de puerta a puerta dependería de que los Estados contaran con normativas en relación con el transporte terrestre y de que dichas entidades ajenas a las líneas aéreas estén o no sujetas a reglamentación en los países de que se trate; por lo general estos precios no estarían reglamentados por un acuerdo bilateral de transporte aéreo.

Como se ha señalado más arriba, la definición de tarifa no se aplica a los servicios no regulares. Sin embargo, los Estados deberían observar que el método y grado de reglamentación en el caso de los envíos de mensajerías o de los envíos por expreso aéreo que utilizan servicios chárter destinados al transporte de carga, dependerían de la política que sigan los Estados de que se trate en relación con los vuelos chárter. Sería necesario modificar sustancialmente la

definici3n si los Estados desearan incluir los precios correspondientes a dichos vuelos en el 3mbito de los acuerdos bilaterales de transporte a3reo.

Toda tarifa directa o cantidad que haya de cobrarse por el transporte internacional
[inciso a)]

Ordinariamente, los Estados quieren mantenerse al tanto o controlar las tarifas que se emplean para el transporte internacional, hacia o desde todos los puntos de sus territorios. El presente texto se asegura de que la definici3n comprende tarifas completas que se construyen mediante la combinaci3n de dos (o m3s) tarifas internacionales o mediante la combinaci3n de una tarifa internacional con suplemento y una tarifa del interior. Los suplementos son cantidades que se fijan (habitualmente por intermedio de una conferencia de coordinaci3n de tarifas de la IATA) para ser combinadas espec3ficamente con tarifas internacionales a fin de determinar las tarifas de pasajeros o carga entre otros pares de ciudades, con frecuencia hacia y desde puntos del interior de un Estado a trav3s de un punto de entrada internacional; estos importes no pueden utilizarse para el transporte puramente del interior. Las palabras "que se anuncie y se venda como tal" se agregan para asegurarse de que la definici3n comprende 3nicamente las tarifas que realmente se emplean, o se tiene la intenci3n de emplear, y no las (much3simas) combinaciones te3ricamente posibles.

Comisiones [inciso b)]

Aunque las comisiones constituyen uno de los elementos del costo que comprende una tarifa y aunque a los gobiernos les interesa principalmente el precio de venta al consumidor, muchos gobiernos consideran que es necesario reglamentar las comisiones a fin de garantizar pr3cticas comerciales equitativas. Sin embargo, algunos Estados no consideran necesario reglamentar las comisiones (por ejemplo, normalmente las comisiones no se reglamentan en reg3menes de doble desaprobaci3n) o tropiezan con dificultades para reglamentar las comisiones fuera de sus propios territorios; puede que estos Estados deseen excluir las comisiones de la definici3n de tarifa que figure en sus acuerdos de servicios a3reos, alegando que el incluirlas podr3a implicar el regularlas. Podr3a ser que tales Estados prefirieran tratar las comisiones en los acuerdos sobre servicios a3reos como uno de los factores pertinentes a tomar en cuenta al fijar los niveles de tarifas (junto con otros costos de explotaci3n), o bien pueden preferir tratarlas separadamente, o excluirlas del acuerdo completamente.

Condiciones que regulan la aplicaci3n
[inciso c)]

La finalidad de este texto es abarcar todas las reglas, tanto generales como espec3ficas, relativas a las tarifas de pasajeros, tarifas de carga y comisiones de que se trate.

Las reglas generales comprenden, sin ser una lista exhaustiva: las que rigen el importe pagado por el usuario, tales como las reglas de construcci3n de tarifas y las de conversi3n monetaria; las que rigen el tipo y el valor de los servicios que se prestan por el importe pagado, tales como las condiciones de servicio (por ejemplo, la separaci3n entre las filas de asientos y la cantidad de asientos por fila por cada clase de servicio), las franquicias de equipaje y los derechos por exceso del mismo; las que rigen la relaci3n entre l3neas a3reas y el agente con respecto a las comisiones y c3mo han de repartirse; y otras reglas generales atinentes a asuntos tales como los descuentos para ni3os, beb3s, gu3as de excursiones y agentes, las condiciones relativas a las reservas y los pagos, la validez de los billetes, su cancelaci3n, los cambios de itinerario y los reembolsos.

Las reglas espec3ficas son las que est3n vinculadas a una determinada tarifa de pasajeros o carga (por ejemplo, las disposiciones relativas a la temporada de viaje o a las estad3as m3ximas o m3nimas) o aqu3llas que se imponen a las reglas generales en el caso de determinadas tarifas (como los requisitos de compra anticipada, que predominan sobre los procedimientos generales de reserva, pago y obtenci3n de billetes).

En el Canadá, las reglas generales y específicas citadas y, además, las “condiciones de transporte”, se presentan como parte de la tarifa. En otros países, las condiciones de transporte no forman parte de la tarifa, pero convendría que los Estados se aseguraran de que todas las condiciones relativas a las tarifas son congruentes, independientemente de que se indiquen en las condiciones de transporte o en las reglas sobre tarifas (generales o específicas) y que se informe a los clientes acerca de las mismas.

Cualquier ventaja importante

[inciso d)]

La palabra “ventaja” se emplea con el propósito de abarcar bienes o servicios adicionales o accesorios al transporte aéreo y las palabras “relativa al transporte” permiten que la definición abarque todo tipo de incentivo u oferta promocional (por ejemplo, las vinculadas a la compra de billetes de línea aérea, así como los descuentos sobre las tarifas condicionados a la compra de otros productos, como parte de promociones conjuntas con otras empresas comerciales).

Estos incentivos comprenden: los programas para viajeros habituales, el alojamiento hotelero y alquiler de vehículos gratuitos, sin limitarse a los mismos. Las promociones vinculadas a la compra de billetes de línea aérea incluyen ofertas especiales, tales como el regalo de un cupón mediante el cual el pasajero puede efectuar un viaje gratis más adelante, pero sin limitarse a ellas. Las promociones conjuntas mencionadas son los descuentos sobre los billetes de línea aérea ofrecidos a los compradores de bienes y servicios, tales como cámaras fotográficas, alimentos, tarjetas de crédito o servicios bancarios, alquiler de vehículos o alojamiento hotelero. Estas promociones conjuntas pueden conllevar un rasgo de efectivo trueque, por ejemplo, el valor de la publicidad que recibe la empresa aérea en tales promociones puede ser equivalente al valor de los descuentos ofrecidos sobre las tarifas de pasajeros o de carga.

El adjetivo “importante” aplicado a “ventaja”, si bien es un término subjetivo que entraña un juicio de valor, se ha incluido para permitir que los Estados actúen con pragmatismo y flexibilidad por lo que se refiere a los detalles del reglamento que se proponen observar: por ejemplo, en general los Estados no quieren reglamentar minucias tales como el suministro de “souvenirs” de la línea aérea del tipo de los artículos de aseo u objetos que se encuentran en la sala de espera de los aeropuertos. En el caso de que los Estados consideraran que la palabra “importante” pudiese llevar a problemas de interpretación, o si los Estados desean reservarse el derecho de reglamentar cada uno de los aspectos de la ventaja, la palabra “importante” podría omitirse. Se incluya o no la palabra “importante”, los Estados pueden querer excluir de su ámbito reglamentario ventajas que no están directamente vinculadas al transporte, limitando la definición a aquella ventaja “asociada directamente al transporte”.

Transporte en un sector del interior en conjunción con el transporte internacional

[inciso e)]

También es posible que las partes en un acuerdo bilateral de servicios aéreos deseen examinar a fondo ciertas tarifas del interior que figuran como un billete aparte, pero que de hecho sólo se venden en conjunción con el transporte internacional y, por consiguiente, son tarifas internacionales. En los casos en que estas tarifas denominadas “del interior” sólo se ofrezcan fuera del país o a las personas que no tienen residencia en el mismo, no son puramente del interior. Si en estas circunstancias la tarifa sólo se aplica a determinados transportistas o usuarios de sus servicios, si sus niveles son diferentes según el transportista internacional que se utilice o según el usuario, o si sus niveles son inferiores al importe prorrateado del transportista del interior correspondiente, de modo que impidan a un transportista competidor ofrecer, de hecho, tarifas iguales, podría suscitarse la cuestión de que las oportunidades de competencia no son justas ni equitativas. Así pues, las tarifas en cuestión tienen el carácter de tarifas internacionales.

Párrafo 2 — Factores para determinar las tarifas

2.1 Factores que deben aplicarse

Tal vez las Partes en un acuerdo bilateral estimen oportuno decidir entre ellas si el párrafo debería comprender una lista de factores y, en caso afirmativo, qué factores habría que incluir o resaltar y cuáles excluir. Por ejemplo, algunos Estados quizás consideren que los factores enumerados, con excepción de los “intereses de los usuarios” quedan comprendidos en su totalidad por la expresión “consideraciones comerciales”. En cualquier caso, los Estados deberían observar que los factores enumerados en el modelo de texto no figuran en ningún orden particular de preferencia o importancia.

2.2 Factores objetables

Esta lista de factores sirve para determinar el tipo de tarifas que los Estados puedan considerar objetables. Todos los términos utilizados son de carácter subjetivo y los Estados quizá estimen oportuno llegar a un acuerdo en cuanto a los significados que han de asignárseles en las circunstancias particulares de los acuerdos bilaterales de que se trate. Por ejemplo, el término “discriminatorio” tiene un alcance amplio, e incluye la discriminación respecto a otras líneas aéreas o respecto a los usuarios. Quizá los Estados decidan que debería incluirse la palabra “irrazonablemente” con el fin de modificar el término “discriminatorias”, para permitirles actuar con pragmatismo y flexibilidad al reglamentar las tarifas: pueden llegar a la conclusión de que es inevitable que haya cierta “discriminación” en cualquier mercado donde no todos los pasajeros pagan exactamente la misma tarifa, pero las variaciones de las tarifas según las condiciones de viaje han demostrado redundar en el mejor interés de las empresas de transporte aéreo, de los consumidores y de los gobiernos, y han sido permitidas por los Estados a nivel virtualmente universal.

El término “subvenciones” hace referencia habitualmente al apoyo financiero proporcionado por un gobierno central o por administraciones locales, pero también podría aplicarse a este mismo apoyo cuando lo proporcionarán otros organismos o instituciones. Sin embargo, no se ha aceptado universalmente ninguna definición de subsidio que sea totalmente completa y los Estados quizá deban decidir entre ellos lo que constituirá un subsidio, en el contexto del acuerdo bilateral de que se trate.

Las tarifas “predatorias” son especialmente difíciles de definir con cierto grado de certeza. Sin embargo, se suele considerar que este término comprende aquellas tarifas que son insuficientes para cubrir el costo aplicable del servicio y que están destinadas a eliminar o reducir considerablemente la competencia.

Quizá los Estados consideren ventajoso determinar con anticipación las características y circunstancias particulares en que se basarían dichas tarifas. Como en el párrafo 2.1, las Partes en un acuerdo bilateral podrán decidir entre ellas si en el acuerdo debería figurar una lista específica y, en caso afirmativo, qué factores habría que incluir.

Párrafo 3 — Mecanismos para acordar las tarifas

En uno de los textos facultativos reseñados, se ha mantenido una cuestión de fondo que siempre figura en las disposiciones, a saber: que las tarifas se acuerden en lo posible recurriendo al “mecanismo internacional apropiado de coordinación de tarifas” (por ejemplo, en el marco de la IATA o de una organización regional como la Asociación de Líneas Aéreas Africanas o la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano), incluyéndose además una nueva estipulación por la que se permite que, a falta de acuerdo, las tarifas puedan ser presentadas por un único transportista. En los proyectos de modelos también se incluyen otras dos opciones que harían progresivamente menor hincapié en la necesidad de establecer un acuerdo multilateral o bilateral entre empresas de transporte aéreo; inclinándose, en el caso de escoger la segunda de estas opciones, por una solución de término medio que tal vez sea más aceptable para un mayor número de Estados que la tercera opción, en cuyo texto se alienta para que un único

transportista pueda presentar sus propias tarifas. La variante que figura entre corchetes al final de la tercera opción abarca la situación especial en que se encuentran unos pocos países donde existe un procedimiento en dos etapas que debe seguirse antes de que puedan entrar en vigor las tarifas acordadas entre las empresas de transporte aéreo: primero, deberá presentarse y aprobarse un acuerdo específico en el marco de la IATA, de conformidad con la correspondiente ley en materia de competencia o de otro tipo; posteriormente, las distintas empresas de transporte aéreo presentan, como propias, aquellas tarifas que correspondan a las ya aprobadas, que atañen a sus propias operaciones.

Los Estados que eligen la primera opción deberían tener en cuenta que no todos los transportistas son miembros de la IATA o participan en la coordinación de tarifas, y tal vez dichos Estados tengan reparos en la expresión “siempre que sea posible”, si se interpreta demasiado al pie de la letra.

Párrafo 4 — Presentación de las tarifas

4.1 Requisitos en materia de presentación

Las palabras “presentación” y “notificación” pueden virtualmente intercambiarse. Sin embargo, en el texto del párrafo 4.1 se hace referencia a ambas, ya que algunos Estados hacen una distinción entre la presentación oficial que debe conformarse a la reglamentación del Estado, tanto en la forma como en el contenido, y la notificación que se facilita al Estado que no cuenta con dichos requisitos en materia de presentación oficial. En estas notas, el término, “presentación” comprende tanto la presentación oficial como la notificación.

Los Estados pueden fijar el alcance de sus requisitos en materia de presentación de tarifas mediante la selección de una de las dos opciones. La primera opción exige la presentación de todas las tarifas aplicadas a los viajes con origen en o con destino a los propios territorios de ambos Estados, incluso las tarifas que corresponden no sólo al transporte de las Tercera y Cuarta libertades, sino también las tarifas aplicadas al transporte de la Quinta libertad y aquéllas correspondientes al transporte de la denominada “Sexta libertad” entre el territorio de la Parte que exige la presentación de las tarifas y un tercer país, a través del territorio de la otra Parte. La segunda opción abarca todas las tarifas mencionadas, pero además incluye las tarifas para el transporte entre el territorio de la otra Parte y un tercer país, a través del territorio de la Parte que exige la presentación, en cuyo territorio se permite una parada estancia. En el texto se estipula claramente que este último requisito relativo al tránsito no se incluye de manera sistemática, sino únicamente “en circunstancias excepcionales”, como es el caso cuando las tarifas aplicadas hacia determinados puntos, en vuelos que atraviesan el país interesado, son inferiores a las tarifas correspondientes a vuelos con origen en dicho país y con destino hacia aquellos mismos puntos. El Estado en cuestión tal vez estime que, tratándose de pasajeros que utilizan dichas tarifas de la “Sexta libertad” y reembarcan tras la parada estancia, se está causando menoscabo a sus propias tarifas aprobadas. Quizá los Estados deseen llegar a un acuerdo entre ellos en cuanto a los tipos de circunstancias que consideran “excepcionales”, para así poder invocar este requisito en materia de presentación.

Tal como se indica en el párrafo 1 de los modelos de cláusulas, la definición de tarifa comprende tarifas completas que se construyen mediante la combinación de dos o más tarifas o mediante la combinación de una tarifa internacional con un suplemento o una tarifa del interior. Queda claro en las notas correspondientes al párrafo 1 que no se sugiere en modo alguno que los Estados deban exigir la presentación de todas las combinaciones posibles, sino únicamente de las que se comercializan en realidad como tarifas directas. Al establecer sus requisitos concretos en materia de presentación, quizá los Estados deseen hacer una distinción entre la venta ocasional de tales combinaciones y la comercialización activa de las tarifas directas de que se trate.

Debería advertirse que la inclusión en un acuerdo bilateral de un determinado requisito en materia de presentación de tarifas no implica necesariamente que se dispone de autoridad normativa respecto a las tarifas en cuestión. La definición relativa a dicha autoridad figuraría normalmente en aquella sección del acuerdo bilateral que se ocupe de los

requisitos en materia de aprobación (párrafo 5 de los modelos de cláusulas). Los requisitos en materia de presentación indicados en el párrafo 4.1 son compatibles con cualquiera de los métodos normativos del párrafo 5. Establecer un requisito que exija la presentación de las tarifas no reglamentadas por un acuerdo bilateral simplemente permite que el Estado esté al corriente de la situación en su propio mercado.

En los modelos de cláusulas no se estipula a quién corresponderá efectuar la notificación o la presentación de las tarifas, dado que los diversos Estados tienen distintos requisitos de carácter jurídico. Tal vez los Estados estimen oportuno especificar concretamente en las disposiciones que una determinada tarifa debería ser presentada por la línea o líneas aéreas designadas que tratan de implantarla; en el caso de tarifas “conjuntas”, aplicadas al transporte entre compañías, es práctica habitual que la presentación la hagan las líneas aéreas designadas que efectúan efectivamente el transporte en los sectores comprendidos entre los territorios de las Partes. En los casos en que la legislación nacional lo permita, los Estados tal vez estimen oportuno agregar una estipulación en el sentido de que, cuando se trate de acuerdos tarifarios, las tarifas en cuestión podrán ser presentadas por una única línea aérea en nombre de todas las líneas aéreas interesadas.

La variante “de la otra Parte”, en el párrafo 4.1 se incluiría cuando las Partes disponen de autoridad normativa respecto a sus propias líneas aéreas y desean conservarla, y en el acuerdo bilateral se reglamenta principalmente la relación que existe entre cada una de las Partes y la línea o líneas aéreas de la otra Parte. En tal caso, conforme al método de la doble aprobación, la línea o líneas aéreas de cada Parte presentarían, por ejemplo, las tarifas aplicadas a los viajes realizados entre los dos países en cuestión con arreglo a lo siguiente: según los términos del acuerdo bilateral se presentarían las tarifas a la otra Parte, supeditadas a la aprobación de ésta, y según la legislación nacional se presentarían las tarifas a sus propias autoridades, supeditadas a la aprobación de éstas, siendo necesario obtener la aprobación de ambas Partes para que las tarifas entren en vigor. La variante “de ambas Partes contratantes” se utilizaría cuando las Partes deseen establecer como parte del acuerdo bilateral, los mismos procedimientos de presentación de tarifas para las líneas aéreas designadas de ambas Partes (por ejemplo, el plazo estipulado en el párrafo 4.2); en las disposiciones del párrafo 5 se definen cuáles de estas tarifas están sujetas a aprobación y por quién. La última alternativa sería también útil cuando la influencia de la legislación nacional de una de las Partes no sea suficiente en lo que atañe a sus propias líneas aéreas y se desee aplicarles los requisitos en materia de presentación de las tarifas.

En los modelos de cláusulas no se hace referencia a la necesidad de aportar justificación en apoyo de la tarifa presentada. Hay dificultades de carácter jurídico y práctico para obtener de las líneas aéreas extranjeras una justificación de los aspectos económicos relativos a sus tarifas y los Estados tal vez tengan que llegar a un acuerdo sobre la medida en que puede proporcionarse dicha justificación y su formato, si se desea incluir en este párrafo una disposición en tal sentido.

Si bien es prerrogativa de cada Estado establecer el formato para la presentación de tarifas, la adopción de un formato normalizado ofrece numerosas ventajas, tanto para los Estados como para las líneas aéreas. La OACI ha publicado textos de orientación respecto a los formatos de presentación de las tarifas de pasajeros de las líneas aéreas, incluso los elementos justificativos de apoyo correspondientes, que tal vez sean útiles en este sentido. (Véase el Apéndice 2, Procedimiento para presentar las tarifas, en el Doc 9626 — *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional*). Además, los Estados, al usar un sistema de presentación electrónica de tarifas, tal vez estimen oportuno permitir que se sigan presentando las tarifas manualmente, cuando sea necesario, y tratar de que el sistema de presentación de tarifas que usen sea compatible con los que hayan sido creados por otros Estados y con los sistemas computarizados de reserva empleados por las líneas aéreas. En el ejercicio de esta labor, los Estados acaso estimen oportuno establecer consultas con otros Estados, líneas aéreas o editores de tarifas, según corresponda.

En algunos acuerdos bilaterales recientes, con cláusulas de doble desaprobación de tarifas, los socios bilaterales han convenido en prescindir completamente de la presentación oficial de tarifas para líneas aéreas designadas o rutas de Tercera y Cuarta libertad. Esto podría llegar a ser factible en otras relaciones bilaterales, dependiendo de la difusión de sistemas eficaces de información sobre tarifas de la industria.

4.2 Plazo para la presentación de las tarifas

Reconociendo la necesidad de simplificar los procedimientos de presentación, en los modelos de cláusulas se expresa el plazo máximo al respecto, dejándose en blanco el número de días de plazo a fin de que los Estados lo determinen de acuerdo con las circunstancias predominantes en el acuerdo bilateral en cuestión. Tradicionalmente, muchos Estados requieren un plazo para la presentación de las tarifas no inferior a 60 días con anticipación a la aplicación prevista, junto con un plazo de aprobación subsiguiente de 30 días y algunos Estados han exigido plazos de 90/30 días. Admitiendo la creciente necesidad de las empresas de transporte aéreo, que exigen respuestas rápidas con tarifas competitivas, algunos Estados han especificado plazos para la presentación de 30 días con antelación a la aplicación prevista, con un plazo subsiguiente de aprobación de 30 o de 15 días. La combinación de un plazo relativamente corto de presentación indicado como máximo, junto con un procedimiento de aprobación virtual, facilitaría la tramitación de las tarifas en los mercados donde los preavisos de presentación de 21 días o menos son moneda corriente.

Párrafo 5 — Aprobación de las tarifas

5.1 Alcance de la aprobación para el transporte entre los territorios de ambas Partes contratantes

A diferencia de las disposiciones en materia de presentación de tarifas, que pueden ser de gran amplitud, el alcance de la aprobación corresponde principalmente a las tarifas aplicadas a los servicios de Tercera y Cuarta libertades, que entran de lleno dentro del ámbito normativo de las dos Partes. También se incluirían las tarifas directas hacia puntos del interior, con arreglo a lo descrito en las notas del párrafo 1. Si bien en uno de los métodos se mantendría el requisito tradicionalmente estipulado de que dichas tarifas estén sujetas a la aprobación de ambas Partes, en los modelos también se incluyen otros dos métodos que hacen progresivamente menor hincapié en la reglamentación de las tarifas. El método del país de origen, que únicamente reglamenta las tarifas aplicadas a los servicios de transporte que tienen su origen en el territorio de la Parte en cuestión, constituye un término medio entre el método de la doble aprobación, que todavía es el método de reglamentación tarifaria más ampliamente adoptado, y el método de la doble desaprobación, en los cuales los Estados interesados no tienen facultades unilaterales de intervención en materia de tarifas.

Diversos Estados prefieren limitar la iniciativa en la fijación de los precios a las líneas aéreas que explotan vuelos de Tercera y Cuarta libertades, pero cabe observar que la variante que figura entre corchetes bajo el método de la doble desaprobación se incluye para que los Estados que deseen estimular la competencia, por ejemplo, en los mercados maduros, puedan permitir a las líneas aéreas que no exploten vuelos de la Tercera y Cuarta libertades, la posibilidad de tomar la iniciativa en la fijación de los precios, si bien la reglamentación de las tarifas de tales líneas aéreas que prestan servicios en la(s) ruta(s) en cuestión, dependería también de los términos de todo acuerdo bilateral en vigor con los Estados de dichas líneas aéreas. Si se incluye esta variante, ya no sería necesario introducir la variante que figura bajo el párrafo 5.3 y que permite la equiparación de los precios por parte de dichas líneas aéreas. Sin embargo, el texto restante bajo el párrafo 5.3 seguirá aplicándose, ya que en él se prevé que la línea o las líneas aéreas no designadas de cualquiera de las Partes (que pueda explotar parte de una ruta entre los territorios de las Partes y desee participar en las tarifas entre líneas aéreas) tenga por lo menos las mismas oportunidades de equiparación que la línea o líneas aéreas de un tercer país.

Además de los tres métodos presentados en los modelos de cláusulas, hay otros métodos de reglamentación bilateral de las tarifas internacionales que los Estados tal vez estimen oportuno examinar. Por ejemplo, algunos acuerdos multilaterales se basan en un sistema de “zonas tarifarias” y algunos acuerdos bilaterales siguen un método análogo. Los sistemas de distribución por zonas están basados en franjas de tarifas para cada clase de tarifa (por ejemplo, primera, de negocios, económica, reducida y muy reducida). Cada franja está definida por una cierta gama de porcentajes relacionados con determinados “niveles de referencia” y, en el caso de las tarifas reducidas y muy reducidas, conlleva determinados tipos de condiciones tarifarias, y todos estos elementos deben fijarse mediante

negociación entre las Partes interesadas. De ese modo se crean las denominadas “zonas de flexibilidad”, cuidadosamente ajustadas a los distintos mercados afectados. Según este método, en el acuerdo bilateral de transporte aéreo se estipularía que toda tarifa presentada por la línea o líneas aéreas de una cualquiera de las Partes contratantes, para el transporte entre los territorios de las Partes recibiría aprobación automática, siempre que la tarifa satisfaga los requisitos del sistema por zonas elaborado en consecuencia. Si la tarifa presentada se sitúa fuera de las zonas de flexibilidad especificadas en el sistema o no se satisfacen los requisitos establecidos en el sistema en cuanto a condiciones tarifarias, en tal caso las cuestiones relacionadas con las tarifas se abordarían normalmente recurriendo a uno de los métodos ya descritos en los modelos. En general, cuando se sigue este método de zonas tarifarias se hace al mismo tiempo hincapié en la presentación de tarifas por un único transportista, o en aquellos casos en que se permite la presentación de tarifas por un único transportista, el método de zonas tarifarias se ofrece como alternativa a la coordinación multilateral de las mismas. En la siguiente página se representa de forma esquemática una versión hipotética de dicho sistema por zonas¹. Los Estados deberían observar que la estructura que se describe es tan sólo una posibilidad y podría adaptarse a las necesidades particulares. Por ejemplo, en otros esquemas se prevé únicamente la flexibilidad para reducir los precios, otros tienen una franja relativa a las tarifas de clase económica o tarifas de promoción únicamente y otros pueden tener diferentes zonas de clases de tarifas.

El método de zonas tarifarias podría también modificarse y utilizarse haciendo hincapié en la coordinación multilateral. En este caso las líneas aéreas podrían llegar a un acuerdo (habitualmente en un foro multilateral) sobre las tarifas que habrían de aplicarse en las rutas comprendidas en el sistema por zonas. Estas tarifas serían aprobadas automáticamente por los gobiernos de que se tratara en el caso de que entraran dentro de las zonas tarifarias apropiadas.

Otro método posible es la reglamentación de las tarifas según el país de designación. Siguiendo este método, cada Parte sólo reglamenta las tarifas de sus propias líneas aéreas designadas en relación con todos los viajes, tanto si el vuelo se inicia en su propio territorio como en el de la otra Parte. Debería tomarse nota de que, siguiendo este método, se otorgaría a cada una de las Partes facultades para ejercer una presión a la baja en las tarifas mediante la desaprobación de los aumentos propuestos por su línea o líneas aéreas, tanto en relación con su propio mercado como con el de la otra Parte en el acuerdo bilateral.

El régimen de tarifas establecido por la Unión Europea en 1992 concede a las líneas aéreas de los Estados miembros la libertad de fijar sus propias tarifas, pero permite a un Estado miembro o a la Comisión Europea impedir la continuación o la introducción de tarifas que cumplan con criterios definidos de antemano, un sistema que, al igual que los acuerdos de tarifas por zona, no coincide con ninguno de los tres modelos básicos de tarifas. La norma CEE núm. 2409/92 establece los criterios detallados que deben aplicarse en dos circunstancias:

- 1) para retirar una tarifa básica (la tarifa plenamente flexible más baja) debido a que es excesivamente elevada;
- 2) para impedir, en forma no discriminatoria, que se introduzcan más rebajas de tarifas en un mercado en el que ya se registran pérdidas generalizadas entre todos los transportistas aéreos involucrados.

Los Estados también deberían tomar nota de que se cuenta con un creciente número de métodos híbridos, optándose, por ejemplo, por un método normativo cuando se trata de tarifas normales y por otro método cuando se trata de tarifas de promoción; los modelos de cláusula pueden ser utilizados de manera análogamente flexible, seleccionándose elementos apropiados de cada uno de los métodos, según sea necesario. Además, existen casos en los que se utiliza un procedimiento bilateral de aprobación en un contexto regional multilateral, tales como las disposiciones en materia de fijación de precios por el país de origen en 1) el régimen de servicios aéreos de “cielos abiertos” de la Comunidad Andina y 2) el Acuerdo subregional de servicios aéreos suscrito por seis Estados de Sudamérica (el Acuerdo de Fortaleza).

1. En esta edición no se reproduce la representación esquemática producida en 1989.

5.2 Alcance de la aprobación para el transporte entre los territorios de una Parte contratante y de un tercer Estado

La legislación o reglamentaciones nacionales de los Estados incluyen frecuentemente requisitos muy completos para la presentación y aprobación de tarifas para todo el transporte que se hace hacia y desde sus territorios. En consecuencia, tal vez algunos Estados estimen oportuno que esto figure, en la medida de lo posible, en un acuerdo bilateral, en el que se dejaría constancia de la jurisdicción de cada Parte sobre las tarifas que se aplican entre su territorio y un tercer país. En el contexto de un acuerdo bilateral determinado, esto abarcaría las tarifas hacia y desde cualquier punto intermedio y puntos más allá aplicables a los servicios de la Quinta libertad autorizados por el acuerdo bilateral correspondiente. Esto podría lograrse mediante el texto facultativo que aparece bajo los métodos de la doble aprobación y del país de origen. No obstante, la forma actual utilizada para reglamentar las tarifas en cuestión podría depender del acuerdo bilateral en vigor que exista entre esa otra Parte contratante y el tercer Estado interesado. Dentro del método de la doble desaprobación, sin embargo, la adición de este texto manifiesta la intención de las Partes de limitar su intervención en relación con las tarifas aplicadas a los servicios de las Quinta y "Sexta" libertades. Con todo, para que estas tarifas estén plenamente liberalizadas, tendría que haber un tipo similar de acuerdo bilateral de doble desaprobación, vigente entre el tercer Estado y la Parte contratante interesada.

5.3 Aprobación de las tarifas de equiparación para el transporte entre los territorios de ambas Partes contratantes

La aprobación de las tarifas de equiparación suele dar lugar a controversias entre los Estados. Por consiguiente, las Partes contratantes en un acuerdo bilateral acaso necesiten ajustar este párrafo a sus requisitos particulares. Por ejemplo, algunos Estados quizá deseen incluir una definición de equiparación, del tenor de la que figura seguidamente, en el propio acuerdo bilateral. Otros Estados pueden considerar suficiente llegar a un acuerdo sobre la definición, de una manera más oficiosa.

Definición de equiparación: Se entiende por "equiparación" el derecho a introducir en cualquier momento, y recurriendo a los procedimientos expeditivos necesarios, una tarifa igual o muy semejante para el transporte entre los mismos puntos. Podrán admitirse diferencias en las condiciones relativas a los itinerarios, aeropuertos, redes intracompañía, intercambios entre compañías, horarios, conexiones, tipos de aeronave, configuraciones de aeronave, cambios de aeronave o distancias (aunque los Estados quizá deseen limitar el derecho a la equiparación si la tarifa equiparante permite una desviación de más de un determinado porcentaje del kilometraje más corto recorrido entre los puntos de origen y destino en cuestión).

Por lo que respecta a las diferencias de itinerario y distancia, tradicionalmente, las normas para el cálculo de las tarifas de la industria han permitido desviaciones hasta del 20%, pero ha habido numerosas excepciones a la cifra general del 20%. Si el transportista que ofrece la tarifa objeto de equiparación ha sido autorizado a rebasar la desviación permitida, en tal caso también debería permitirse esta posibilidad a todo transportista que ofrezca una tarifa de equiparación correspondiente.

Sin embargo, cabe observar que existen muchas otras definiciones posibles distintas de la que figura más arriba y los Estados tal vez estimen oportuno elaborar su propia definición para ajustarse a las circunstancias de sus mercados. Por ejemplo, en un mercado liberalizado, las Partes en un acuerdo bilateral tal vez deseen ampliar la definición de equiparación, a fin de incluir los precios de los vuelos chárter o las tarifas aplicadas en mercados colindantes (equiparación de tarifas en los vuelos transfronterizos). En tales circunstancias, los Estados no incluirían un texto que limitara la equiparación con servicios comparables "entre los mismos puntos" y podrían considerar útil incluir en el acuerdo bilateral un requisito en el que se solicite a la línea aérea que suministre pruebas satisfactorias del precio o tarifa que debe equipararse, en forma de anuncios o folletos, etc., ya que estos precios o tarifas pueden no haber sido necesariamente notificados a los gobiernos interesados.

Si se adopta una definición de equiparación similar a la que precede y se incluye una referencia a “servicios comparables” en el acuerdo bilateral, los Estados tendrían que ser cuidadosos al interpretar dicha expresión, habida cuenta de que en la definición se permiten diferencias en muchos aspectos del producto de las líneas aéreas. Por esa misma razón, los Estados tal vez estimen oportuno considerar si deben utilizarse las palabras “tarifa muy semejante” en lugar de “tarifa igual” para indicar que la tarifa de equiparación propuesta es igual a la que se trata de equiparar, salvo que cabría permitir la incorporación de algunas pequeñas variaciones en las condiciones, siempre que la repercusión global de dichas variaciones no conllevara una serie de condiciones menos restrictivas que las de la tarifa objeto de equiparación.

En el texto optativo se incluyen variantes para hacer hincapié en que la tarifa que hay que equiparar puede ser el resultado de la combinación de tarifas. Esto refuerza y es consecuente con las disposiciones de la definición de tarifa del párrafo 1, mediante la cual tales combinaciones entran dentro de la definición cuando se comercializan y venden como tarifas directas.

5.4 *Aprobación de las tarifas de equiparación para el transporte entre los territorios de una Parte contratante y un tercer Estado*

Si se incluye el texto facultativo que figura bajo el párrafo 5.2, el texto facultativo que figura bajo este párrafo normalmente debería también incluirse para tener en cuenta las oportunidades necesarias para la equiparación. Como se expresa bajo los métodos de la doble aprobación y del país de origen, la equiparación se limitaría a las tarifas de los servicios de la Quinta libertad. Si los Estados desearan ampliar las oportunidades para abarcar los servicios de la “Sexta libertad”, podrían omitir las palabras “por los servicios comprendidos en el presente acuerdo”. El texto que figura bajo el método de la doble desaprobación ya tiene un alcance suficientemente amplio como para abarcar tales tarifas.

5.5 *Efectividad de la aprobación*

Por lo que respecta a los procedimientos de alternativa para la aprobación expresa y tácita, en los modelos de cláusulas se admite la necesidad de proceder a la simplificación de los trámites de presentación de tarifas y sólo se ofrece el último método. Con todo, algunos gobiernos tal vez estimen oportuno mantener el requisito de que se conceda la aprobación explícita. (Aunque algunos Estados puedan renunciar al derecho de desaprobación unilateralmente las tarifas de conformidad con el método de la doble desaprobación, es posible que otros deseen conservar la opción de acelerar los trámites del caso aprobando expresamente las tarifas propuestas. Así pues, en el método de la doble desaprobación se incluye una variante a estos efectos).

Para ser consecuentes, los Estados que optan por incluir los párrafos facultativos 5.2 y 5.4 situarían normalmente las tarifas de Quinta libertad y de equiparación dentro del ámbito de este párrafo, previendo así las notificaciones de desaprobación, y de disconformidad si viene al caso, en relación con tales tarifas.

En los modelos de cláusulas se mantiene una distinción entre las notificaciones de desaprobación que se aplican a las tarifas que caen dentro de la jurisdicción de las Partes y las notificaciones de disconformidad que se aplican a las tarifas a cuyo respecto se ha renunciado a la facultad de reglamentar (como en el caso de las tarifas del transporte de llegada con el método del país de origen y en el de las tarifas del transporte de llegada y salida con el método de la doble desaprobación). Se incluye una variante para fomentar la adopción de medidas rápidas en relación con la presentación de dichas notificaciones de disconformidad.

Habitualmente se exige comunicar las notificaciones de desaprobación a la otra Parte, dándose por supuesto que la otra Parte informará a las líneas aéreas interesadas. Sin embargo, en la práctica no siempre sucede así y en algunas regiones se ha observado que es más eficaz notificar a la línea o líneas aéreas que a la otra Parte. Se ha incluido la variante “y [o] a la línea o líneas aéreas interesadas” a fin de que las Partes puedan aplicar el procedimiento que consideren más apropiado. Al igual que para el plazo de presentación de las tarifas, se ha dejado en blanco el plazo

dentro del cual debe ser notificada toda desaprobación, a fin de que los Estados lo determinen de acuerdo con las circunstancias predominantes respecto al acuerdo bilateral en cuestión. Véanse también las notas correspondientes al párrafo 4.2.

5.6 *Venta a precios supeditados a aprobación gubernamental*

Este texto facultativo se ofrece para aclarar la situación en relación con la venta de las tarifas propuestas, si bien es posible autorizar estas ventas sin que figure necesariamente tal disposición en el acuerdo bilateral. Algunos Estados no permiten ninguna venta hasta que las tarifas se hayan aprobado y es posible que otros consideren la posibilidad de restringir las ventas en ciertos casos hasta que las tarifas hayan sido aprobadas, a fin de evitar una indebida presión por parte del público que podría ser perjudicial para la ulterior evaluación de las tarifas en cuestión. Con todo, muchos Estados autorizan de manera habitual que las líneas aéreas pongan a la venta las tarifas al precio presentado, aun cuando todavía deban recibir la aprobación gubernamental necesaria. Se considera que la principal justificación reside en la necesidad legítima de que las líneas aéreas cuenten con tiempo suficiente para poner a la venta una nueva tarifa. Además, en el caso de que hubiesen solicitado aumentos, las líneas aéreas podrían beneficiarse con rapidez de los mayores ingresos. En caso de reducción de tarifas, el procedimiento permite que el público disfrute rápidamente de los beneficios y ofrece a las líneas aéreas la posibilidad de aumentar el tráfico.

Los problemas surgen cuando subsiguientemente la nueva tarifa propuesta es objeto de desaprobación o se registra una postergación en la fecha prevista de entrada en vigor debido a atrasos en la decisión gubernamental. En estas circunstancias, generalmente será necesario hacer un reintegro o exigir un pago suplementario a los pasajeros que hayan abonado la tarifa propuesta. En consecuencia, los Estados acaso estimen oportuno exigir a las líneas aéreas que, siempre que sea práctico o factible, proporcionen una indicación clara en la publicidad u otras formas de oferta al público, y en todo billete, carta de porte aéreo o recibo, de que las tarifas están “pendientes de aprobación gubernamental”. Los Estados tal vez estimen oportuno exigir o alentar a las líneas aéreas para que adviertan a los compradores, en forma oral y escrita, que la tarifa todavía no está aprobada y, en la medida de lo posible, cuáles son las posibles consecuencias de la desaprobación gubernamental (por ejemplo, la posibilidad de que no se apliquen, los posibles recargos, el derecho a reintegro). Los Estados deberían tomar nota de que, si se adoptara el procedimiento de aprobación tácita presentado en el párrafo 5.5, se eliminarían normalmente los problemas dimanantes del retraso en la decisión gubernamental.

La última frase del párrafo 5.6 tiene por objeto hacer hincapié en que las líneas aéreas no tienen derecho a vender antes de haber procedido a la presentación de las tarifas, ya que en el caso de nuevas tarifas reducidas, por ejemplo, su puesta a la venta podría ejercer presiones en los gobiernos interesados para que aprueben dichas tarifas, aun cuando las consideren injustificadas o, por lo menos, que ofrezcan dispensas permitiendo que se viaje utilizando los billetes adquiridos con las tarifas reducidas propuestas, que los gobiernos podrán subsiguientemente rechazar.

También es posible que los Estados deseen incluir un texto para prever el caso de que las Partes hayan aprobado aumentos convenidos multilateralmente pero que, al faltar la aprobación de uno o más gobiernos, los aumentos no se apliquen en las rutas vecinas o en competencia que abarca el acuerdo. En este caso, pueden considerar que dichas tarifas sólo entrarán en vigor cuando se hayan recibido las necesarias aprobaciones gubernamentales y hayan entrado en vigor las partes pertinentes del propio acuerdo (por “partes pertinentes” se entiende la sección del acuerdo relativa a rutas relacionadas geográficamente, que a menudo corresponden a una subárea identificable de la IATA).

Párrafo 6 — Procedimientos de consulta y solución de controversias

6.1 *Procedimiento de consulta*

En los modelos de cláusulas se prevé un procedimiento de consulta al que puede recurrirse en relación con los tres métodos de reglamentación bilateral de las tarifas sin limitar las circunstancias en que se aplica. Ahora bien, se da por

sentado que normalmente los Estados pedirán que se celebren consultas al recibir una notificación de desaprobación y, como se desprende del párrafo 5.5, al manifestar su disconformidad con respecto a una tarifa. Los Estados quizá deseen acordar que la consulta en cuestión se lleve a cabo por escrito o por medios electrónicos.

Con arreglo al método de la doble desaprobación, cualquiera de las Partes puede desaprobación las tarifas de Tercera y Cuarta libertades y, facultativamente, de Quinta libertad supeditadas a su autoridad, y solicitar que se celebren consultas, lo cual también debe resolverse por acuerdo entre ambas Partes o ser sometido a arbitraje.

Siguiendo el método del país de origen, cada una de las Partes sólo puede desaprobación las tarifas para el transporte desde su propio territorio, pero cualquiera de las Partes puede solicitar que se celebren consultas. Con todo, en el caso de que prosiga el desacuerdo, prevalece la decisión de dicha primera Parte, sin recurso al arbitraje. Aunque una de las Partes puede haber renunciado a su autoridad normativa respecto a las tarifas aplicadas a los vuelos que tienen su origen en el territorio de la otra Parte, puede, no obstante, manifestar su disconformidad en relación con dichas tarifas, si se ajustan a lo que en el párrafo 2.2 se describe como tarifas que puedan prestarse a objeciones, y cabe solicitar la celebración de consultas. Con todo, en el caso de que prosiga el desacuerdo, la autoridad normativa reside en la otra Parte y, cuando se trata de las tarifas de la Quinta libertad, y según el acuerdo bilateral vigente para dicha ruta, la autoridad reside en el tercer Estado interesado.

Con arreglo al método de la doble desaprobación, ninguna de las Partes puede desaprobación unilateralmente una tarifa de las Tercera y Cuarta libertades y, de manera optativa, una tarifa de la Quinta libertad, pero cualquiera de las Partes puede manifestar su disconformidad si las tarifas se ajustan a lo que en el párrafo 2.2 se describe como tarifas que puedan prestarse a objeciones, y cabe solicitar la celebración de consultas. No obstante, en el caso de desacuerdo entre las Partes, prevalecen las tarifas de las Tercera y Cuarta libertades, sin recurso a arbitraje. Las tarifas de la Quinta libertad también prevalecerían, salvo que fueran desaprobadas con arreglo a lo dispuesto en el acuerdo bilateral vigente para la ruta en cuestión.

En cada caso, se deja en blanco el calendario para la celebración de consultas, correspondiendo a las Partes decidir sobre estos extremos según sus circunstancias particulares. En el texto se incluye el compromiso de proporcionar “la información necesaria para resolver sensatamente los problemas que se planteen”. El carácter exacto de esta información y su origen deberían ser acordados entre las Partes, pero normalmente la información debería incluir suficientes estadísticas sobre los aspectos económicos de las líneas aéreas, a fin de que las propuestas tarifarias puedan ser debidamente evaluadas por las Partes. Véase también el análisis que a título de justificación figura en las notas correspondientes al párrafo 4.1.

6.2 *Solución de controversias*

En este texto facultativo para el método de la doble aprobación se presenta el procedimiento tradicional de arbitraje. Ahora bien, es posible que las Partes deseen establecer un procedimiento más rápido para solucionar controversias, tal como el que recomienda el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) y fue aprobado por el Consejo (Recomendación ATRP/9-2), en casos en que se aduce que una tarifa constituye una acción de competencia desleal, en lugar de utilizar la disposición sobre arbitraje de carácter general prevista en el acuerdo bilateral, o incluso renunciar al arbitraje basándose exclusivamente en la susceptibilidad de las tarifas al paso del tiempo. Si se recurre al procedimiento del ATRP, las Partes tendrán que decidir por adelantado cuáles serían las características y circunstancias en las que, por ejemplo, una tarifa excesivamente baja constituiría competencia desleal.

6.3 *Desaprobación de otras tarifas*

En el párrafo 4.1 se prevé la presentación de tarifas ajenas al transporte efectuado en vuelos de las Tercera, Cuarta y Quinta libertades. El párrafo 6.3 contiene un texto facultativo donde efectivamente se dispone que una de las Partes debe enviar a la otra Parte, por razones de cortesía, notificación de toda desaprobación de las tarifas en cuestión. Las

Partes podrán convenir en que dicha notificación se haga a través de una comunicación a la línea o líneas aéreas interesadas. Los Estados deben observar que a veces es posible controlar indirectamente tales tarifas ejerciendo su derecho a aprobar o desaprobar las normas para el cálculo de las tarifas que en el caso de los viajes de tramos múltiples, suelen determinar su cuantía.

Párrafo 7 — Vigencia de las tarifas establecidas

En este texto se hace referencia a circunstancias tales como el retiro de las tarifas por la empresa o empresas de transporte aéreo interesadas o la desaprobación (de una tarifa ya aprobada) por una o ambas Partes (en el método de la doble aprobación), por la Parte en cuyo territorio se originan los servicios de transporte a los que se aplican las tarifas (en el método del país de origen) o por ambas Partes (en el método de la doble desaprobación). No se indica en el texto a qué dirección se enviará toda notificación por la que se rescinda la aprobación, y las Partes en el acuerdo bilateral tal vez estimen oportuno especificar que la notificación debería enviarse a la otra Parte.

La posibilidad de supeditar el retiro de una tarifa a la aprobación de las Partes interesadas se ha dejado como variante, puesto que algunos Estados pueden preferir que la línea o líneas aéreas interesadas apliquen sus criterios comerciales, mientras que otros prefieren reservarse la facultad de hacer que sigan aplicándose las tarifas que consideren convenientes. Los Estados que deseen permitir que el plazo de aplicación de una tarifa se prorrogue más de 12 meses omitirían la variante correspondiente en el texto.

Párrafo 8 — Cumplimiento de las tarifas

En los modelos se han incluido las disposiciones tradicionales sobre cumplimiento de las tarifas con carácter facultativo en lo que se refiere a los métodos de la doble aprobación y del país de origen. Los Estados tal vez prefieran elaborar artículos ajustados a las circunstancias del acuerdo bilateral en cuestión. Mediante tales artículos los Estados podrían tratar de a) asegurarse de que todos los transportistas que exploten servicios hacia y desde sus respectivos territorios tomen las medidas necesarias para garantizar la aplicación de las tarifas que hayan sido presentadas y que no hayan sido rechazadas, y b) asegurarse de que cada línea aérea sea plenamente responsable de las infracciones con respecto a las tarifas aprobadas en que incurran sus agentes, salvo en aquellas esferas que estén bajo la exclusiva responsabilidad de los agentes.

En cualesquiera disposiciones destinadas al control del cumplimiento de las tarifas, los Estados tal vez consideren apropiado adoptar una o varias de las medidas indicadas a continuación:

- a) cooperar entre los Estados para alentar a sus líneas aéreas designadas a que respeten las tarifas aprobadas, de conformidad con el acuerdo bilateral en cuestión;
- b) promover las consultas y el intercambio de información entre gobiernos y con todos los sectores de la industria: las líneas aéreas, los intermediarios, y los consumidores cuando fuera posible, así como con todos los grupos locales o regionales de líneas aéreas que se encargan de velar por el cumplimiento de las tarifas y las actividades destinadas a aumentar la productividad;
- c) apoyar o tener en cuenta todo programa local o regional organizado por las líneas aéreas, destinado a preservar la integridad de las tarifas, cuando establezcan sus criterios y métodos a escala nacional para supervisar el cumplimiento de las tarifas;
- d) realizar esfuerzos concertados para eliminar las causas fundamentales de infracción de las tarifas.

C. MECANISMOS MULTILATERALES PARA LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE PASAJEROS Y CARGA

4.3 El Grupo de expertos sobre tarifas y tres conferencias de transporte aéreo (SATC, 1977; ATConf/2, 1980 ATConf/3, 1985) adoptaron varias recomendaciones sobre este tema general que fueron posteriormente aprobadas por el Consejo y, en algunos casos, la Asamblea.

ASPECTOS GENERALES

4.4 En la recomendación siguiente se insta a la celebración de reuniones de transportistas internacionales regulares y entre transportistas regulares y no regulares para examinar las cuestiones tarifarias.

Recomendación 7 de la SATC

Que la OACI inste a los Estados a que estimulen a sus transportistas nacionales para que se reúnan sobre una base regional a fin de conseguir que en la fijación de tarifas internacionales de pasajeros y carga, se tengan en cuenta los puntos de vista de *todos* los transportistas que operen en las rutas en cuestión.

4.5 En la siguiente recomendación de la Conferencia especial de transporte aéreo se insta a ofrecer a todas las líneas aéreas igual oportunidad para participar en el transporte de todo el tráfico en las rutas objeto de acuerdos tarifarios.

Recomendación 17 de la SATC

1. Que en las conferencias de tráfico de la IATA o fuera del mecanismo de fijación de tarifas de la IATA, las líneas aéreas se adhieran estrictamente al principio de que, al adoptar los acuerdos de tarifas, cada línea aérea que opere en una ruta o en partes de ella debería tener igual oportunidad de participar en el transporte del tráfico;
2. Que los gobiernos, al aprobar las tarifas, verifiquen el estricto cumplimiento del principio por parte de las líneas aéreas.

4.6 A fin de hacer resaltar la función del mecanismo multilateral para la fijación de tarifas, la Segunda Conferencia de transporte aéreo adoptó su Recomendación 9. En 1989, el 27º período de sesiones de la Asamblea ratificó la validez de la Recomendación 9 y, por consiguiente, el respaldo de la Organización para la función del multilateralismo en la preparación de las tarifas de los transportistas aéreos internacionales.

Recomendación 9 de la ATConf/2

1. RECOMIENDA que el examen de todo sistema para la fijación multilateral de tarifas internacionales entrañe la participación de toda la comunidad aeronáutica internacional;

2. RECOMIENDA que los gobiernos eviten tomar medidas unilaterales que pudieran tener efecto negativo en los esfuerzos de los transportistas por llegar a un acuerdo sobre tarifas;
3. RECOMIENDA que las tarifas internacionales se establezcan multilateralmente y que, cuando éstas se fijen a nivel regional, se tenga debidamente en cuenta el sistema multilateral mundial; y
4. RECOMIENDA que, siempre que sea posible, el mecanismo multilateral mundial de las conferencias de tráfico de la IATA se adopte, como primera opción, al fijar las tarifas internacionales de pasajeros y carga que haya que someter a la aprobación de los Estados interesados, y que no se desaliente a los transportistas aéreos de participar en dicho mecanismo.

4.7 La siguiente recomendación del Grupo de expertos sobre tarifas fomenta las tarifas comprensibles y sencillas y reconoce, al mismo tiempo, la utilidad de una amplia gama de opciones.

Recomendación FRP/11-4

LOS ESTADOS deberían alentar a las líneas aéreas a elaborar tarifas que sean fácilmente comprensibles y de estructura sencilla, teniendo debidamente en cuenta los beneficios que dimanen del hecho de contar con una diversidad de tarifas.

4.8 El Grupo de expertos sobre tarifas adoptó tres recomendaciones, que fueron posteriormente sancionadas por el Consejo, relacionadas con la función gubernamental en el mecanismo de fijación de las tarifas de los servicios regulares. Las primeras dos, relacionadas respectivamente con las reservas o modificaciones por parte de los gobiernos y las órdenes gubernamentales, pueden considerarse como complemento de la Recomendación 9 de la ATConf/2 (que acaba de reproducirse). La tercera recomendación del grupo de expertos se refiere a la duración de las órdenes gubernamentales.

Recomendación FRP/2-1

LOS ESTADOS, teniendo en cuenta que la emisión de una reserva o modificación por parte de un gobierno de estructuras tarifarias multilaterales acordadas (en su totalidad o en parte), puede tener un efecto negativo sobre dichas estructuras, deberían, en la medida de lo posible, abstenerse de adoptar cualquier medida que tuviera un efecto negativo sobre las estructuras existentes.

Recomendación FRP/2-2

LOS ESTADOS, teniendo en cuenta que la emisión de ciertas órdenes gubernamentales puede socavar e impedir el desarrollo de una estructura de tarifas de pasajeros y de carga integrada y multilateralmente acordada, deberían tener en cuenta las opiniones de los demás Estados afectados y tratar de evitar, en la mayor medida posible, emitir ninguna orden gubernamental que:

- a) sea discriminatoria en favor de ciertos usuarios o transportistas;
- b) tenga un efecto sobre una región geográfica extensa; o
- c) difiera en gran medida de la estructura vigente en ese momento.

Recomendación FRP/2-3

LOS ESTADOS, teniendo en cuenta que la estructura de tarifas de pasajeros y de carga, acordada multilateralmente, está sujeta a continuas modificaciones y que, en consecuencia, las circunstancias que llevaron a un gobierno a emitir una orden gubernamental en especial pueden dejar de existir en un momento dado, deberían tratar de examinar nuevamente cada una de las órdenes gubernamentales adoptadas, después de un período de tiempo adecuado, a fin de determinar si es conveniente que continúen en vigor, y cada orden gubernamental debería, en todos los casos, incluir una fecha de vencimiento, más allá de la cual deberían tomarse otras medidas para prorrogar la vigencia de la tarifa en cuestión.

**D. PRÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS RELATIVOS
A LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE PASAJEROS Y CARGA**

4.9 Tres conferencias de transporte aéreo adoptaron recomendaciones sobre este tema general, que, en algunos casos, fueron actualizadas o ampliadas por el Grupo de expertos sobre tarifas y el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo. Las actuales recomendaciones se reproducen a continuación bajo los títulos "Aspectos generales" y "Carga y servicios no regulares".

ASPECTOS GENERALES

4.10 El Grupo de expertos sobre tarifas formuló requisitos concretos relativos a la presentación electrónica de tarifas y al suministro oportuno de información sobre las mismas por parte de las líneas aéreas. Estos requisitos están comprendidos en las Recomendaciones FRP/9-2 y FRP/11-1.

En la Recomendación 10 de la Segunda Conferencia de transporte aéreo se insta a los Estados a que pongan en conocimiento de todas las partes interesadas las tarifas que se les presentan, mientras que en la Recomendación 16 de la Tercera Conferencia de transporte aéreo se incluyen los incentivos como parte de las tarifas internacionales.

El Grupo de expertos sobre tarifas recomendó que los Estados consideraran los suplementos, algunas tarifas interiores y las tarifas interiores combinadas con tarifas internacionales como parte de las tarifas internacionales (Recomendación FRP/9-1).

Recomendación FRP/9-2

TODO ESTADO que proyecte un sistema de presentación electrónica de tarifas debería:

- a) permitir que las líneas aéreas sigan haciendo su presentación de tarifas manualmente cuando sea necesario;
- b) esforzarse por prever que el sistema de presentación de tarifas que se esté proyectando sea compatible con los que hayan sido creados por las administraciones de otros Estados y con los sistemas computarizados de reservas empleados por las líneas aéreas; y
- c) consultar, según corresponda, a otros Estados, líneas aéreas o editores de tarifas.

Recomendación FRP/11-1

LOS ESTADOS, con objeto de facilitar las decisiones de las autoridades aeronáuticas y, en consecuencia, poner las tarifas de pasajeros o de carga innovadoras rápidamente a disposición de los usuarios, y también para fomentar nuevo tráfico, deberían alentar a los transportistas aéreos a que proporcionen a las autoridades aeronáuticas, a su debido tiempo y con arreglo a lo pedido y cuando se solicite, la información precisa y adecuada tanto por lo que respecta a los servicios regulares como a los no regulares.

Recomendación 10 de la ATConf/2

RECOMIENDA que los Estados, al recibir las solicitudes de tarifas sometidas por los explotadores regulares y no regulares las comuniquen, siempre que sea posible (y mediante pago, a discreción de los gobiernos), a todas las partes que hayan manifestado interés al respecto.

Recomendación FRP/9-1

LOS ESTADOS, ajustándose a sus acuerdos bilaterales, deberían considerar que los siguientes elementos forman parte de las tarifas internacionales:

- a) los suplementos (es decir, los importes fijados para el transporte por sectores internacionales o del interior con la finalidad exclusiva de construir tarifas internacionales totales);
- b) las tarifas del interior, que se vendan únicamente en conjunción con una tarifa internacional, y que no se ofrecen para los viajes puramente interiores, y, que no se ofrecen en las mismas condiciones a todos los transportistas internacionales ni a los usuarios de sus servicios; y
- c) todas las tarifas totales a que dé lugar la combinación de tarifas del interior y tarifas internacionales y cuyo importe sea inferior al de la tarifa internacional aprobada.

Así pues, los Estados podrán exigir que tales suplementos, tarifas del interior y tarifas totales se sometan a la aprobación gubernamental.

CARGA Y SERVICIOS NO REGULARES

4.11 El Grupo de expertos sobre tarifas recomendó (FRP/11-3) que, en determinadas circunstancias, se reglamentara a los intermediarios que participan en la fijación de las tarifas de los servicios no regulares de pasajeros y de las tarifas de carga.

La Segunda Conferencia de transporte aéreo adoptó la Recomendación 22 relativa a las prácticas en materia de tarifas de carga (y su simplificación), así como la Recomendación 20 relativa a la reducción de los problemas administrativos cuando los Estados ejercen control unilateral sobre las tarifas de los servicios no regulares de pasajeros.

Recomendación FRP/11-3

LOS ESTADOS, siempre que se hayan cerciorado de que es necesario fomentar los intereses de los usuarios y siempre que su legislación nacional lo permita, deberían exigir que, por lo que respecta al tráfico que procede de su

propio territorio, los agentes de viajes y los agrupadores y agentes de carga obtengan una licencia o se atengan a procedimientos normativos similares que comprendan la presentación de precios al detalle y condiciones relacionadas con los mismos, según corresponda.

Recomendación 22 de la ATConf/2

RECONOCIENDO que los mercados de la carga aérea son en extremo complejos y heterogéneos;

1. RECOMIENDA que los Estados insten a los transportistas a ofrecer una gama más amplia de servicios con un sistema de precios flexible y diversificado que responda prontamente a las diversas y variables necesidades de los diferentes tipos de usuarios.
2. RECOMIENDA que, a fin de reducir la interpretación arbitraria de la aplicación de las tarifas de carga, éstas se presenten de manera más clara y sencilla de modo que puedan difundirse extensamente de forma que se facilite su aplicación.

E. NORMAS Y CONDICIONES RELACIONADAS CON LAS TARIFAS DE PASAJEROS DE LOS SERVICIOS REGULARES

4.12 La Segunda Conferencia de transporte aéreo adoptó una recomendación acerca de las modificaciones de las tarifas después de la compra de los billetes y pidió al Consejo que examinara las normas y condiciones relativas a las tarifas internacionales de pasajeros y carga. El Consejo aprobó posteriormente varias recomendaciones formuladas por el Grupo de expertos sobre tarifas (y, en algunos casos, preparadas por el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo) que se presentan bajo los epígrafes: "Garantía de la estabilidad de las tarifas", "Equipaje", "Condiciones de transporte", "Condiciones asociadas con diferentes tipos de tarifas", "Divulgación de las normas y condiciones relativas a las tarifas", "Procedimientos de reembolso", "Denegación del embarque" y "Carga".

GARANTÍA DE LA ESTABILIDAD DE LAS TARIFAS

4.13 La Segunda Conferencia de transporte aéreo adoptó la siguiente recomendación para proteger razonablemente al consumidor contra los aumentos de las tarifas después de la compra de los billetes.

Recomendación 11 de la ATConf/2

TOMA NOTA de que existen normas de carácter general, según las cuales debe cobrarse al pasajero el precio aplicable en la fecha en que inicie el viaje;

ACUERDA

- a) que cuando las tarifas aumentan, la aplicación de dichas normas podría ser injusta para el pasajero que se ha comprometido *totalmente* y de buena fe a viajar acogiéndose a una tarifa más reducida anteriormente en vigor, sobre todo cuando se proponen aumentos más pronunciados y frecuentes;

- b) que toda modificación de dichas normas debería tener en cuenta los intereses de estos pasajeros; los de los otros pasajeros que, en virtud de una norma modificada, tuviesen que pagar una proporción exagerada del aumento de las tarifas; y los de las líneas aéreas que han de hacer frente al inevitable aumento de los costos;
- c) que las propias líneas aéreas examinen dichas normas y propongan modificaciones aceptables.

EQUIPAJE

4.14 Por lo que respecta a las franquicias de equipaje y a los recargos por exceso del mismo, la labor del Consejo ha tenido como objetivo reducir al mínimo los inconvenientes de sistemas de franquicias muy distintos, es decir, por "peso" y por "número de bultos" y facilitar el establecimiento de un sistema único de franquicias de equipaje y de recargos por exceso de equipaje.

La primera conclusión aprobada por el Consejo (FRP/5-1) se refería a la necesidad de informar debidamente a los pasajeros sobre las franquicias de equipaje y los recargos por exceso del mismo.

En otra medida provisional aprobada por el Consejo (FRP/6-4) se insta a adoptar las normas aplicables a partir del punto de origen por lo que respecta a las franquicias de equipaje y recargos por exceso de equipaje de los pasajeros.

Recomendación FRP/5-1

1. TENIENDO EN CUENTA que las franquicias de equipaje y los recargos por exceso de equipaje varían entre rutas y algunas veces entre transportistas;
2. RECOMIENDA que los Estados animen a las líneas aéreas y a sus agentes a que, con antelación suficiente al viaje, informen a los pasajeros en relación con lo siguiente:
 - a) la franquicia máxima de equipaje a partir del punto de origen;
 - b) la posibilidad de que se aplique una franquicia distinta, ya sea según el sistema basado en el peso o el basado en el número de bultos, en diferentes sectores de la jornada realizada entre compañías o en la jornada de regreso; y, de ser posible, información detallada sobre las condiciones aplicables a toda la jornada; y
 - c) el hecho de que toda línea aérea pueda aceptar el exceso de equipaje a base de recargos relacionados con el sistema aplicado y de conformidad con su reglamentación, así como información sobre el monto de esos recargos.

Recomendación FRP/6-4

A fin de que el procedimiento sea más sencillo para el usuario, y a la espera de que se adopte un sistema unificado de franquicias de equipaje, los Estados deberían considerar la posibilidad de poner en práctica los medios más apropiados que permitan al pasajero que así lo prefiera, gozar durante todo su viaje de la franquicia de equipaje aplicable desde el punto de origen.

4.15 Para fomentar el establecimiento gradual de un sistema uniforme por lo que respecta al equipaje, el Consejo aprobó también otra recomendación del grupo de expertos (FRP/6-3), en la que se proponía adoptar algunos elementos comunes que permitieran armonizar los dos sistemas básicos.

En una recomendación posterior sobre esta cuestión aprobada por el Consejo y dirigida a los Estados (FRP/6-5) se propone armonizar de determinada manera los sistemas de recargo por exceso de equipaje denominados “por bulto” y “por peso”.

En la recomendación más reciente del Grupo de expertos sobre tarifas (FRP/10-2) se hace un llamamiento a los Estados para que tomen medidas a fin de reducir los recargos por exceso de equipaje dentro del sistema “por peso” a niveles que guarden más relación con los costos, con miras hacia objetivos a largo plazo de armonización de los sistemas “por bulto” y “por peso”.

Recomendación FRP/6-3

En pro de la simplificación, y con vistas a la adopción de un sistema unificado de franquicia de equipaje, los Estados, a través de la OACI, otros organismos internacionales, o separadamente, deberían considerar la posibilidad de alentar a las líneas aéreas a que tomen medidas hacia la armonización de los sistemas actuales “por bulto” y “por peso”, fijando para ello lo siguiente:

- a) un límite común de peso total, incluido en el pasaje; y
- b) un número común de bultos incluido en el pasaje.

En ese proceso, debería prestarse la debida consideración: i) a la conveniencia de contar con disposiciones distintas según la clase de tarifa, y, de ser necesario para facilitar la manipulación, ii) llegar a un peso y dimensiones máximas aplicables a todo bulto.

Recomendación FRP/6-5

LOS ESTADOS, a través de la OACI, otros organismos internacionales, o separadamente, deberían alentar a las líneas aéreas a que, al estudiar los recargos impuestos por exceso de equipaje, presten la debida atención al objetivo de armonizar dichos recargos, expresándolos como porcentaje de la tarifa normal de ida que se juzgue apropiada para el sistema en vigor.

Recomendación FRP/10-2

LOS ESTADOS al examinar los recargos por exceso de equipaje presentados, correspondientes al transporte hacia o desde sus territorios, deberían tratar de asegurarse de que tales recargos guardan relación con el costo del transporte. Sobre esta base, los Estados deberían analizar si esos recargos deberían fijarse a un nivel que no exceda del 1% de la tarifa normal de ida de clase económica aplicable por cada kilogramo de exceso de equipaje.

CONDICIONES DE TRANSPORTE

4.16 Las distintas condiciones que se aplican a la venta de billetes de las líneas aéreas se indican en parte en las condiciones generales de transporte y en parte en las especificaciones correspondientes a cada una de las tarifas. Con el fin de garantizar que las condiciones relacionadas con las tarifas se pusieran en conocimiento de los pasajeros y fueran uniformes, el Consejo aprobó la recomendación siguiente.

Recomendación FRP/6-7

1. LOS ESTADOS deberían garantizar, a reserva de sus compromisos internacionales y políticas nacionales existentes, que todas las condiciones relacionadas con las tarifas de pasajeros figuren en las tarifas sometidas y aprobadas por sus gobiernos y que, en la medida en que esas condiciones figuren también en las condiciones generales de la línea aérea, sean uniformes.
2. LOS ESTADOS deberían alentar a las líneas aéreas a que pongan a disposición del público que lo solicite, detalles completos, tanto de las condiciones de transporte como de las condiciones propias de las tarifas aplicables.

CONDICIONES ASOCIADAS CON DIFERENTES TIPOS DE TARIFAS

4.17 En la Recomendación FRP/8-1 se pide a los Estados que limiten al mínimo indispensable su intervención en las condiciones de las tarifas.

Recomendación FRP/8-1

Habida cuenta de las ventajas que ha supuesto para las líneas aéreas y los usuarios la existencia de una gran variedad de tipos de tarifas, los Estados deberían:

- a) limitar al mínimo posible su intervención en las condiciones de las tarifas; y
- b) tratar especialmente de que dicha intervención tenga por objeto evitar condiciones tarifarias excesivamente discriminatorias para los usuarios, que impongan condiciones onerosas a los mismos o que sean claramente antieconómicas.

DIVULGACIÓN DE LAS NORMAS Y CONDICIONES RELATIVAS A LAS TARIFAS

4.18 La siguiente recomendación está destinada a asegurar una amplia divulgación de las condiciones asociadas con las tarifas de pasajeros y de carga.

La información correspondiente "Texto de orientación para los usuarios del transporte aéreo", se remitió posteriormente a los Estados con una comunicación (SL 85/68) y figura en el Apéndice 4 del Doc 9626, *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional*. La quinta Conferencia mundial de transporte aéreo de 2003 (ATConf/5) también trató la cuestión más general de los intereses de los consumidores y llegó a algunas conclusiones (véase el Apéndice 4 del presente documento). En el Capítulo 4.9 del Doc 9626 figura información adicional sobre los derechos de los pasajeros de las líneas aéreas.

Recomendación FRP/8-6

Que la OACI ponga en conocimiento de los Estados el posible contenido de las publicaciones destinadas a informar a los usuarios del transporte aéreo de sus derechos y obligaciones.

PROCEDIMIENTOS DE REMBOLSO

4.19 El Grupo de expertos sobre tarifas, tras un detallado estudio de las prácticas relativas al reembolso por documentos de viaje no utilizados, enumeró sus conclusiones en la Recomendación FRP/10-4.

Recomendación FRP/10-4

LOS ESTADOS, al examinar las disposiciones presentadas por las líneas aéreas para el reembolso de los documentos de transporte no utilizados, deberían asegurarse de que se tienen plenamente en cuenta los intereses de los usuarios y de las líneas aéreas, y para ese fin deberían:

- a) alentar a las líneas aéreas a que informen a los pasajeros de sus derechos a reembolsos y de sus obligaciones de facilitar la documentación necesaria de tráfico y de otra índole; posibles multas y recargos a que pueden estar sujetos por modificar, cancelar o perder los billetes; de la conveniencia de adquirir seguros de cancelación de viajes y de las posibles consecuencias por no cumplir con los requisitos de inmigración;
- b) en el caso de enfermedad o muerte demostradas; considerar todo reembolso como involuntario y, por consiguiente, no sujeto a recargo alguno;
- c) a reserva de las distintas reglamentaciones nacionales sobre moneda, tratar de asegurarse de que cuando los reembolsos se hagan en una moneda distinta a la que se empleó para adquirir el documento de transporte, se utilice el tipo de cambio bancario apropiado entre las monedas de que se trate; y
- d) alentar a las líneas aéreas a que expidan, siempre que sea posible, los reembolsos con un mínimo de demora aprovechando las ventajas que ofrecen los adelantos en automatización que permiten acelerar el trámite de las reclamaciones de reembolso.

DENEGACIÓN DEL EMBARQUE

4.20 En relación con el problema de la indemnización a los pasajeros por denegación del embarque una vez confirmada la reserva, el Consejo aprobó una recomendación del Grupo de expertos sobre tarifas para que se aliente a los Estados a establecer planes de indemnización. El Consejo aprobó también una serie de directrices elaboradas por el grupo de expertos para que los Estados las apliquen facultativamente y las adopten en sus planes de indemnización.

Recomendación FRP/6-1

LOS ESTADOS deben garantizar que se establezca un plan de indemnización por embarque denegado, por los medios que cada uno de ellos considere más apropiados de conformidad con las circunstancias y legislación nacional, por ejemplo, mediante mandato gubernamental o procurando que las líneas aéreas implanten colectivamente un plan de este tipo en consulta con las autoridades normativas y organismos representantes del consumidor.

**Directrices sobre los planes de indemnización por denegación del embarque
(de uso facultativo y adaptación a situaciones particulares)***Campo de aplicación*

Vuelos regulares internacionales que salen del Estado interesado y vuelos interiores en el Estado de salida en conexión directa con el vuelo internacional.

Definición de reserva confirmada

Especificación del número, fecha y hora del vuelo y la anotación "OK" en el lugar apropiado del billete o, por medios electrónicos, por la línea aérea o su agente autorizado. Siempre que sea posible, dicha anotación irá acompañada del número de referencia de la reserva y la identificación de la línea aérea o agente que haya hecho la reserva.¹

Especificación de las disposiciones relativas a la indemnización

- a) *Desembolsos hechos por el pasajero: Como mínimo, se reembolsarán los gastos razonables o el costo de:*
- i) una llamada telefónica o telegrama al punto de destino;
 - ii) comidas y refrigerios durante la espera hasta el embarque en el primer vuelo alternativo disponible de la misma u otra línea aérea (u otro tipo de transporte);
 - iii) alojamiento en un hotel cuando la espera rebase varias horas;³
 - iv) transporte de superficie desde y hacia el aeropuerto; y
 - v) además, los gastos incurridos durante el retraso en ruta por haber perdido los vuelos de enlace cubiertos por el mismo billete.

y/o

- b) *Indemnización por daños y perjuicios:* Con sujeción a mínimos y máximos determinados que se revisarán periódicamente, el [x] % del valor del cupón de vuelo para el que se ha denegado el embarque, más el [x] % del valor de los cupones de vuelo para los vuelos sucesivos cubiertos por el mismo billete que el pasajero no ha podido tomar por habersele denegado el embarque. Si el valor de los cupones de vuelo está sujeto a valoración por el sistema de prorrateo, entre compañías o viaje todo comprendido, la cantidad pagadera en concepto de indemnización por daños y perjuicios debería ser igual al [x] % de la tarifa directa entre los puntos cubiertos por los cupones de vuelo aplicables para el transporte en la misma clase y sujeto a las mismas condiciones que el transporte denegado, que se habría tenido que pagar si no hubiera habido prorrateo, intercambios entre compañías o parte de servicios en tierra.⁴

Condiciones en las cuales no se prevé la indemnización por denegación del embarque

- a) No se abonarán los desembolsos hechos por el pasajero cuando éste obtenga un reembolso inmediato de la porción del billete en cuestión no utilizada en lugar de aceptar un vuelo alternativo.
- b) No se abonará indemnización alguna por daños y perjuicios cuando el viaje en un vuelo alternativo (u otro tipo de transporte) tenga prevista su llegada al punto de destino del pasajero menos de [y] horas después del vuelo para el que se haya denegado el embarque.⁵
- c) Cuando el pasajero no observe los requisitos de la línea aérea en materia de adquisición de billetes y despacho.
- d) Cuando el pasajero no se someta a una inspección de seguridad o no llene las formalidades de salida.
- e) Cuando el pasajero no se presente para embarcar después de haberse presentado al mostrador de la línea aérea.
- f) El transportador podrá denegarse en las circunstancias estipuladas en la legislación nacional o en las condiciones de transporte de la línea aérea aplicables, tales como el comportamiento, estado de salud y condición del pasajero, o cuando no se disponga de los documentos necesarios para el viaje.
- g) Por anularse toda o parte de la capacidad del vuelo debido a circunstancias ajenas a la voluntad de la línea aérea.
- h) Cuando se ofrezca en el mismo vuelo, sin recargo, un nivel de servicio superior al que figura en el billete.
- i) Cuando el pasajero posea un billete gratuito o con descuento no accesible ni directa ni indirectamente al público en general a través de un agente de viajes u organizador de viajes todo comprendido.

Orden de prioridades para denegar el embarque a los pasajeros o para desembarcarlos

Las líneas aéreas deberían estar autorizadas a aplicar planes prioritarios de su propia elección, pero deberían examinar debidamente el caso de los pasajeros que viajen por motivo de fallecimiento o enfermedad de un miembro de su familia, sean de edad avanzada o inválidos, o se trate de un niño no acompañado. Debería ponerse a disposición de todo pasajero al que se le niega el embarque, y que lo solicite, un ejemplar del orden de prioridades utilizado por la línea aérea.

Personas que acepten voluntariamente la denegación del embarque o el ser desembarcadas

Las líneas aéreas deberían estar autorizadas, antes de denegar el embarque a pasajeros que sólo lo aceptarían involuntariamente, a solicitar voluntarios que cedieran su plaza con reserva confirmada y a negociar una indemnización.

Derecho a compensación

- a) *Cuando la indemnización se limita a los desembolsos:* La aplicación de las disposiciones del plan debería expresamente hacerse sin detrimento de derecho y no debería implicar ni suponer la renuncia, por parte del pasajero, al derecho a obtener indemnización.
- b) *Cuando la indemnización incluye el pago en concepto de daños y perjuicios:* La aceptación del pago debería, en principio, constituir la plena satisfacción de los derechos legales.⁶ No obstante, los pasajeros deberían tener la libertad de no aceptar el pago y tratar de obtener indemnización mediante litigio. Podrá

pedirse al pasajero que acepte el pago por daños y perjuicios en razón a la denegación del embarque a que firme una declaración liberando a la línea aérea del pago de toda otra indemnización. En toda declaración de este tipo debería hacerse presente al pasajero que tiene la opción de entablar litigio.

Prescripción de las reclamaciones

El pasajero que desee reclamar indemnización por daños y perjuicios debería hacerlo en el plazo de [z] horas/días y la línea aérea que acepte la reclamación debe efectuar el pago dentro de [z] horas/días.⁷

Divulgación de las prácticas seguidas por las líneas aéreas

Las líneas aéreas y las agencias de viajes deberían estar obligadas a colocar avisos explicativos indicando claramente el régimen de indemnización por denegación del embarque establecido o aprobado por el gobierno respectivo y las líneas aéreas deberían incluir en sus condiciones de transporte una referencia a la existencia de dicho plan. Asimismo, las líneas aéreas deberían dar el aviso prescrito a todo pasajero al que se niegue el embarque.

NOTAS:

1. La aceptación de esta definición a efectos de un plan de indemnización por denegación de embarque no debería interpretarse necesariamente como prueba a efectos de litigio.
2. Se agregarán, si fuera necesario, las palabras "a elección del pasajero".
3. El número de horas se especificará en los distintos planes, de ser necesario.
4. Los porcentajes reales se especificarán en los distintos planes. En los planes actuales, estos porcentajes varían el 50% cuando se cubren también los desembolsos hechos por los pasajeros y el 100 ó 200% cuando no se cubren dichos desembolsos.
5. El número de horas se especificará en los distintos planes, estableciendo una distinción, si fuera necesario, entre demoras en vuelos intrarregionales e interregionales.
6. El pago aceptado puede aplicarse a toda indemnización que se obtenga mediante acción jurídica.
7. El plazo se especificará en los distintos planes.

CARGA

4.21 Las recomendaciones siguientes se refieren a las condiciones asociadas a las tarifas de carga. La Recomendación FRP/8-3 responde al problema de la falta de claridad con respecto a las obligaciones del expedidor de carga o de la línea aérea de entregar un envío en fecha apropiada.

La Recomendación FRP/8-4 se refiere al hecho que las estructuras de las tarifas de carga de los agentes y agrupadores de carga deben ponerse al alcance de los expedidores.

La Recomendación FRP/8-5 está destinada a fomentar la facilitación al público de todos los detalles sobre las tarifas y sus correspondientes condiciones.

Además de estas recomendaciones, la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo de 2003 (ATConf/5) trató la cuestión más general de la liberalización de la carga aérea y adoptó una cláusula modelo para su posible inclusión en los acuerdos de servicios aéreos de los Estados (véase el Apéndice 4 del presente documento). En el Capítulo 4.5 del Doc 9626 figura información adicional sobre la carga aérea y su reglamentación.

Recomendaci3n FRP/8-3

A fin de evitar interpretaciones err3neas y controversias innecesarias, los Estados deben instar a los agentes expedidores/agrupadores de carga y l3neas a3reas, a dar al usuario toda informaci3n necesaria con respecto a la fecha de entrega en los puntos de destino de los env3os, y a que se generalice m3s la adopci3n de planes de garant3a y prioridad en los que se prevea la indemnizaci3n por incumplimiento. Al fomentar la adopci3n de estos planes, los Estados deben tener presente la necesidad de proteger los derechos del usuario a obtener reparaciones ante la ley.

Recomendaci3n FRP/8-4

A reserva de lo dispuesto en la legislaci3n nacional, los Estados deber3an exigir o instar a los agentes y agrupadores de carga que poseen sus propias estructuras tarifarias a ofrecerlas al expedidor en condiciones que no sean menos favorables que las que ofrecen directamente las l3neas a3reas.

Recomendaci3n FRP/8-5

Los Estados deber3an instar a las l3neas a3reas y a los agentes expedidores/agrupadores de carga a facilitar al p3blico que lo solicite todos los detalles de las condiciones de transporte y de las condiciones propias de las tarifas de carga aplicables.

Parte 5

SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA

5.1 Al propio tiempo que reconocía que los sistemas de reserva por computadora (SRC) eran ventajosos para las líneas aéreas y los usuarios y que podían ser objeto de abuso, la Tercera Conferencia de transporte aéreo recomendó que se estudiaran todos los aspectos pertinentes de los SRC (Recomendación 20). En 1988, al finalizarse el mencionado estudio, la Secretaría publicó un texto de orientación (Circular 214) para asistir a los Estados en la elaboración de políticas y reglamentos sobre los SRC. En 1989, el 27º período de sesiones de la Asamblea, por su Resolución A27-16, solicitó al Consejo, entre otras cosas, que llevara a cabo estudios sobre un código de conducta relativo a los SRC que pudiese aplicarse en todo el mundo y que permitiera llegar a un acuerdo multilateral. Con la asistencia de un grupo de expertos procedentes de los Estados contratantes y de organizaciones internacionales, la Secretaría preparó luego un código de conducta, así como notas relativas a su aplicación. En diciembre de 1991, el Consejo adoptó el Código, así como una resolución en la que se insta a los Estados a adherirse al mismo.

En dicha resolución del Consejo se disponía que se revisara el Código al cabo de tres años. En 1994, la Conferencia mundial de transporte aéreo recomendó que los Estados aplicaran el Código de la OACI como base para reglamentar los SRC. En 1995, el 31º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A31-13 en la que se solicitaba al Consejo que finalizara su examen del Código teniendo presente la experiencia adquirida al aplicarlo y las repercusiones del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) y preparara una cláusula modelo relativa a los SRC que los Estados utilizarían. El Consejo finalizó su revisión en junio de 1996 y adoptó un Código revisado y dos cláusulas modelo relativas a los SRC. En la Resolución A36-15 figura una declaración de políticas permanentes de la OACI sobre los SRC, cuyo texto se reproduce a continuación.

Cabe señalar que en los últimos años se han producido cambios importantes en materia de distribución en las líneas aéreas, incluido el rápido aumento y uso generalizado de la Internet para la comercialización y venta de productos de las líneas aéreas, lo cual ha tenido repercusiones en su reglamentación. La quinta Conferencia mundial de transporte aéreo de 2003 (ATConf/5) trató esta cuestión y adoptó algunas conclusiones (véase el Apéndice 4 del presente documento).

A. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA

A36-15: Apéndice A, Sección III — Distribución de los productos de las líneas aéreas

Considerando que los avances en las tecnologías de información y electrónicas han tenido importantes repercusiones en la forma en que la industria de las líneas aéreas realiza sus operaciones comerciales, especialmente en relación la distribución de sus productos; y

Considerando que la OACI elaboró un Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SRC) para que apliquen los Estados y dos cláusulas modelo para que los Estados utilicen en forma opcional en sus acuerdos de servicios aéreos;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que siga la evolución en materia de distribución de los servicios de las líneas aéreas y las prácticas normativas conexas y transmita a los Estados contratantes toda información sobre acontecimientos significativos; y
2. *Pide* al Consejo que examine si siguen siendo necesarios el Código SRC de la OACI y las cláusulas modelo, teniendo en cuenta los cambios en la industria y en la reglamentación.

B. RESOLUCIÓN DEL CONSEJO SOBRE EL CÓDIGO DE CONDUCTA SRC DE LA OACI

5.2 En respuesta a su propia resolución de adopción del Código de conducta SRC en diciembre de 1991 y a la Resolución A31-13 de la Asamblea, el 25 de junio de 1996 el Consejo adoptó un Código revisado, que reemplaza en su totalidad el Código anterior, así como una resolución en la que se insta a los Estados a adherirse al nuevo Código. Como medio para reforzar y complementar este último, el Consejo aprobó también dos cláusulas modelo relativas a los SRC para que las utilizaran los Estados a discreción en sus acuerdos o arreglos bilaterales y multilaterales.

CONSIDERANDO que de conformidad con la Resolución A27-16 de la Asamblea el Consejo adoptó el 17 de diciembre de 1991 un Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SRC), instó a los Estados a adherirse al mismo y se comprometió a revisar el Código de acuerdo con la experiencia sobre su aplicación por los Estados contratantes;

CONSIDERANDO que a la luz de los comentarios formulados por los Estados y las conclusiones pertinentes de la Conferencia mundial de transporte aéreo, la revisión del Código reveló la necesidad de modificarlo para fomentar los principios de transparencia, acceso y no discriminación a fin de que los SRC satisfagan las necesidades de todos los Estados, de la industria del transporte aéreo y de los usuarios mismos;

CONSIDERANDO que en la Resolución A31-13 la Asamblea solicitó al Consejo que finalizara el examen del Código con carácter prioritario y a los Estados que consideraran debida y urgentemente los resultados de dicho examen; y

CONSIDERANDO que en la Resolución A31-13 la Asamblea también solicitó al Consejo que considerara la posibilidad de preparar una cláusula modelo relativa a los sistemas de reserva por computadora que se utilizaría en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o en los arreglos multilaterales;

EL CONSEJO

1. **ADOPTA** el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora de la OACI, que se adjunta, para reemplazar en su totalidad, con efecto a partir del 1 de noviembre de 1996, el Código adoptado el 17 de diciembre de 1991;
2. **INSTA** a todos los Estados contratantes a adherirse a este Código y a notificar al Secretario General cuando decidan hacerlo;
3. **RECOMIENDA** que, cuando corresponda, los Estados contratantes utilicen las cláusulas modelo adjuntas sobre sistemas de reserva por computadora en los acuerdos o arreglos de servicios aéreos como medio para reforzar y complementar el Código de la OACI; y
4. **SE COMPROMETE** a revisar el Código de conducta cuando lo justifiquen las circunstancias.

C. CÓDIGO DE CONDUCTA PARA LA REGLAMENTACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA

Introducción

El Consejo de la OACI reconoce que los sistemas de reserva por computadora (SRC) proporcionan ventajas considerables tanto a la industria del transporte aéreo como a los usuarios. Sin embargo, dichos sistemas pueden también utilizarse de modo abusivo. Con objeto de promover prácticas adecuadas, evitando las perniciosas, en la distribución de los servicios de los transportistas aéreos por medio de los SRC, el Consejo adoptó, el 17 de diciembre de 1991, el Código de conducta SRC de la OACI e instó a los Estados a adherirse al mismo.

El Consejo emprendió la revisión del Código a la luz de la experiencia adquirida. Durante dicha revisión, el Consejo tomó en cuenta la aplicación del Código por los Estados contratantes de la OACI, la necesidad de reforzar su eficacia, las repercusiones del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), en el que se incluyen los sistemas de reserva por computadora, las conclusiones de la Conferencia mundial de transporte aéreo relativas a los SRC, así como la resolución revisada sobre los SRC (A31-13), adoptada por el 31º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Habiendo llegado a la conclusión de que se necesitaba un sistema más oficial para aplicación y utilización mundiales, el Consejo adoptó, el 25 de junio de 1996, el presente Código revisado para remplazar al Código actual en su totalidad, con efecto a partir del 1 de noviembre de 1996.

El Código no requiere ningún proceso oficial de adhesión o ratificación, pero se prevé que todo Estado contratante que decida adherirse al mismo notifique su decisión a la OACI. Al mismo tiempo, el Código no remplaza ni impide la reglamentación estatal individual o colectiva de las operaciones de los SRC, ni implica que debe utilizarse determinado método de reglamentación. Un Estado puede optar por utilizar el Código como instrumento de reglamentación; elaborar reglamentos nacionales relativos a los SRC de acuerdo con el Código; modificar los reglamentos nacionales, de ser necesario, para que concuerden con el Código; emplear las disposiciones de la legislación existente en el campo comercial o sobre la competencia cuando corresponda; requerir o estimular la adopción de acuerdos de autocontrol por parte de los proveedores SRC, transportistas aéreos y suscriptores; aplicarlo en sus relaciones bilaterales o multilaterales con otros Estados mediante el uso de la cláusula modelo SRC apropiada, o utilizar cualquier combinación de estos medios u otros similares.

En el Artículo 1 del Código se describen su finalidad y objetivos, en el Artículo 2 se define la terminología correspondiente, en tanto que en el Artículo 3 se determina el campo de aplicación del mismo. A continuación de dichos artículos, se definen determinadas obligaciones de los Estados (Artículo 4), de los proveedores de SRC (Artículos 5 a 8 inclusive), de los transportistas aéreos (Artículo 9) y de los suscriptores de servicios SRC (Artículo 10). El Artículo 11 trata de la protección del carácter confidencial de los datos personales, mientras que el Artículo 12 se refiere a la aplicación y a las revisiones y excepciones de determinadas disposiciones. El Código cubre una esfera que cambia rápidamente, dado que las actividades en materia de SRC se basan en la rápida evolución tecnológica, normativa y comercial. Por consiguiente, el Artículo 12 permite al Consejo revisar el Código cuando lo justifiquen las circunstancias.

A continuación del texto del Código figuran notas complementarias relativas a la aplicación de cada artículo. En dichas notas se explica el objetivo de los artículos y se indican los factores que deben tenerse en cuenta al aplicar el Código.

Artículo 1 — Finalidad

El presente Código se basa en la transparencia, la accesibilidad y la no discriminación y tiene por objeto fomentar la competencia leal entre las líneas aéreas y entre los sistemas de reserva por computadora (SRC) y poner al alcance de los usuarios del transporte aéreo internacional la selección más amplia de opciones para satisfacer sus necesidades. Para ello se tienen en cuenta en el presente Código las prácticas vigentes en el mercado, los intereses específicos de los países en desarrollo y la crítica necesidad de armonizar los diversos reglamentos SRC nacionales y regionales.

Artículo 2 — Terminología

En el presente C3digo:

- a) por "sistema de reserva por computadora (SRC)" se entiende un sistema computadorizado que ofrece presentaciones sobre horarios, disponibilidad de asientos y tarifas de los transportistas a3reos, y por medio del cual pueden hacerse reservas de servicios de transporte a3reo;
- b) por "proveedor del sistema" se entiende una entidad que explota o comercializa servicios SRC;
- c) por "transportista participante" se entiende un transportista a3reo que utiliza uno o varios SRC para distribuir sus servicios de transporte a3reo, ya sea en calidad de proveedor del sistema o mediante un acuerdo con el mismo; y
- d) por "suscriptor" se entiende una entidad, tal como un agente de viajes, que utiliza un SRC mediante un contrato con un proveedor del sistema para la venta de servicios de transporte a3reo al p3blico.

Artículo 3 — Campo de aplicaci3n

- a) El presente C3digo se aplicar3 a la distribuci3n de productos relativos a servicios a3reos internacionales por medio de los SRC. Cuando un Estado decida que es necesario alcanzar la finalidad del C3digo que figura en el Art3culo 1, el C3digo se aplicar3 tambi3n a los sistemas de informaci3n por computadora que proporcionan presentaciones de horarios, disponibilidad de asientos y tarifas de los transportistas a3reos, sin capacidad para hacer reservas.
- b) Cuando los servicios a3reos no regulares se incluyan en las presentaciones principales, se indicar3n como tales y se presentar3n en las mismas condiciones que los servicios regulares y se informar3 a los usuarios del transporte a3reo acerca de cualquier condici3n especial aplicable.

Artículo 4 — Obligaciones de los Estados

Todo Estado que se adhiera al presente C3digo:

- a) garantizar3 que los transportistas a3reos, los suscriptores (cuando sea posible) y los proveedores de sistemas cumplan con las disposiciones del C3digo en todo lo que se refiere a las actividades SRC dentro del territorio nacional;
- b) eliminar3 los obst3culos de reglamentaci3n, si los hubiere, para que inviertan en los SRC con domicilio en su territorio los transportistas a3reos u otras entidades, domiciliadas en el territorio de otro Estado que se adhiera al presente C3digo;
- c) permitir3 que proporcionen servicios SRC dentro de su territorio los proveedores de sistemas que se adhieran al presente C3digo, de forma no discriminatoria y en armon3a con los acuerdos o arreglos bilaterales o multilaterales en los que el Estado sea Parte;
- d) tratar3 con imparcialidad a todos los proveedores de sistemas en relaci3n con las actividades SRC de los mismos en el territorio nacional;
- e) permitir3 que a trav3s de sus fronteras nacionales, y dentro de ellas, se intercambie libremente la informaci3n necesaria para satisfacer las necesidades de los usuarios del transporte a3reo en materia de reservas y otras conexas;

- f) recurrirá a consultas intergubernamentales para resolver toda controversia relacionada con la distribución de servicios de transporte aéreo por medio de SRC en que intervenga otro Estado donde se aplica el presente Código, que las partes más directamente afectadas no puedan solucionar satisfactoriamente; y
- g) no permitirá ni exigirá a los transportistas aéreos o a los proveedores de sistemas bajo su jurisdicción que tomen medidas no conformes con el presente Código, excepto para enfrentar, en forma adecuada y proporcionada, una ausencia de reciprocidad relativa a los SRC o las consecuencias de la incapacidad de resolver cualquier controversia relativa a los SRC por medio de consultas intergubernamentales.

Artículo 5 — Obligaciones del proveedor del sistema respecto al transportista aéreo

El proveedor del sistema:

- a) permitirá participar en su SRC a todo transportista dispuesto a pagar los derechos correspondientes y a aceptar las condiciones normales del proveedor del sistema;
- b) no exigirá a los transportistas que participen en su SRC con carácter exclusivo o para determinada proporción de sus actividades;
- c) no impondrá condición alguna para participar en su SRC que no se relacione directamente con la distribución de los servicios del transportista aéreo por medio del SRC correspondiente;
- d) no discriminará entre los transportistas participantes por lo que respecta a los servicios SRC que ofrece, incluido el acceso oportuno y no discriminatorio a las mejoras del servicio, salvo respecto a las limitaciones técnicas o de otra índole ajenas a su voluntad;
- e) se asegurará de que los derechos exigidos:
 - i) no sean discriminatorios;
 - ii) estén estructurados de modo que no impidan deslealmente la participación de los pequeños transportistas; y
 - iii) estén razonablemente estructurados y tengan una relación razonable con el costo del servicio proporcionado y utilizado y, en particular, sean los mismos para el mismo nivel de servicio;
- f) proporcionará información sobre facturación en concepto de servicios de un sistema y lo hará con suficientes detalles y de una manera que permita a los transportistas participantes verificar rápidamente la exactitud de las facturas (utilizando para ello, si así se solicita, medios electrónicos);
- g) incluirá en los contratos una disposición que permita al transportista aéreo rescindir el contrato, al cabo de determinado período, previo aviso:
 - i) que no será superior a seis meses y que no expire antes del final del primer año; o
 - ii) según lo prescrito en las leyes nacionales;
- h) introducirá en el sistema la información proporcionada por los transportistas participantes, ajustándose a normas uniformes y no discriminatorias de atención, exactitud y puntualidad y respetando las restricciones impuestas por el procedimiento de introducción elegido por el transportista participante;

- i) no manipular3 la informaci3n proporcionada por los transportistas de ninguna forma que pueda inducir a presentarla de manera inexacta o discriminatoria;
- j) proporcionar3 la informaci3n que figure en su SRC directamente relacionada con una reserva individual en condiciones de igualdad a los suscriptores interesados y a todos los transportistas que participen en el servicio correspondiente a dicha reserva, pero no a terceros sin el consentimiento por escrito de dichos transportistas y del usuario del transporte a3reo; y
- k) no discriminar3 entre los transportistas participantes al proporcionar en forma conjunta o an3nima cualquier informaci3n, que no sea la financiera correspondiente al SRC propiamente dicho, generada por su SRC.

Art3culo 6 — Obligaciones del proveedor del sistema respecto a los suscriptores en materia de arreglos comerciales

El proveedor del sistema no:

- a) discriminar3 entre los suscriptores respecto a los servicios SRC que ofrece;
- b) restringir3 el acceso de los suscriptores a otros SRC, exigi3ndoles que utilicen exclusivamente su SRC o en cualquier otra forma;
- c) cobrar3 precios basados total o parcialmente en la identidad de los transportistas cuyos servicios de transporte a3reo vende el suscriptor;
- d) exigir3 a los suscriptores que utilicen el SRC del propio proveedor para vender los servicios de transporte a3reo suministrados por determinado transportista;
- e) supeditar3 ning3n arreglo comercial sobre la venta de los servicios de transporte a3reo de alg3n transportista en particular, a la selecci3n o utilizaci3n del SRC del proveedor del sistema por el suscriptor;
- f) exigir3 a los suscriptores que utilicen el equipo terminal del propio proveedor ni les impedir3 emplear soportes f3sicos o l3gicos que les permitan pasar de un SRC a otro, aunque podr3a requerir que sean t3cnicamente compatibles con su SRC; y
- g) impondr3 a los suscriptores contratos que:
 - i) tengan una duraci3n superior a cinco a3os;
 - ii) el suscriptor no pueda rescindir en todo momento al cabo de un a3o, previo aviso y sin perjuicio de la recuperaci3n de los costos reales; y
 - iii) comprendan disposiciones que dificulten su cancelaci3n.

Art3culo 7 — Obligaciones del proveedor del sistema en materia de presentaci3n

El proveedor del sistema:

- a) ofrecer3 una presentaci3n principal de los horarios de los transportistas a3reos, de la disponibilidad de asientos y de las tarifas de los transportistas a3reos que sea imparcial, sin discriminaci3n, completa y neutra por cuanto:

- i) no está influenciada, directa o indirectamente, por la identidad de los transportistas participantes o de los aeropuertos; y
 - ii) la información que contiene se presenta en un orden uniformemente aplicado a todos los transportistas participantes y a todos los mercados entre pares de ciudades;
- b) se asegurará de que toda presentación principal sea tan plenamente funcional y, como mínimo, tan fácil de utilizar como cualquier otra presentación que ofrezca;
- c) ofrecerá siempre una presentación principal, excepto cuando el usuario del transporte aéreo formule una solicitud que exija el uso de otra presentación;
- d) basará el orden en que figuran los servicios en una presentación principal y la selección y construcción de los servicios de conexión, en criterios objetivos (tales como horas de salida y llegada, tiempo total transcurrido entre la salida del vuelo en el punto de origen y la llegada al punto de destino, rutas, número de escalas, número de conexiones y tarifas);
- e) proporcionará a los suscriptores:
- i) una presentación principal de las opciones de vuelo en el orden de todos los vuelos sin escala según la hora de salida, otros vuelos directos que no suponen un cambio de aeronave y todos los vuelos de conexión según el tiempo de viaje transcurrido; o
 - ii) una presentación principal de las opciones de vuelo en cualquier otro orden basado en criterios objetivos; o
 - iii) presentaciones principales basadas en i) y ii);
- f) se asegurará de que ningún transportista obtenga una ventaja injusta debido al orden en que figuran los servicios en una presentación principal;
- g) en toda presentación principal sobre horarios:
- i) indicará claramente los vuelos no regulares, los cambios regulares de equipo en ruta, la utilización del designador de un transportista aéreo por otro, el nombre del explotador de cada vuelo, el número de escalas regulares en ruta, así como los tramos de transporte de superficie o los cambios de aeropuerto necesarios; y
 - ii) indicará claramente que la información presentada sobre servicios directos no es completa, si la información relativa a los servicios directos de los transportistas participantes es incompleta por razones técnicas, o si se sabe que existen servicios directos explotados por transportistas no participantes y se omiten;
- h) en la selección y construcción de servicios de conexión en una presentación principal, seleccionará de forma no discriminatoria el mayor número de puntos de conexión posibles (únicos o múltiples) necesario para garantizar una amplia gama de opciones;
- i) no presentará intencionalmente o por descuido información inexacta o confusa;
- j) incluirá disposiciones apropiadas relativas al cumplimiento en los contratos con cada suscriptor, en los casos en que los Estados no estiman factible asegurarse de que los suscriptores cumplan con el Artículo 10; y

- k) cuando transportistas aéreos participantes formen una empresa conjunta o tengan otros arreglos contractuales que supongan que dos o más de ellos asuman por separado la responsabilidad de la oferta y venta de servicios de transporte aéreo en un vuelo o combinación de vuelos, permitir a cada uno de los transportistas (con un máximo de tres) que efectúe presentaciones separadas y utilice su propio código de designación.

Artículo 8 — Otras obligaciones del proveedor del sistema

El proveedor del sistema:

- a) proporcionará, por escrito y con la mayor rapidez posible, en respuesta a las solicitudes que le dirijan por escrito las partes interesadas, información sobre los servicios ofrecidos por su SRC, las tarifas correspondientes, los procedimientos que sigue para introducir y almacenar la información en su SRC y los métodos que utiliza para elaborar, modificar y actualizar la presentación de la información proporcionada a los suscriptores; y
- b) se abstendrá de prácticas que impidan o desvirtúen la competencia entre proveedores de sistemas o transportistas aéreos.

Artículo 9 — Obligaciones de los transportistas aéreos

El transportista aéreo:

- a) será responsable de la exactitud de la información que proporciona al proveedor del sistema para que la incluya en un SRC;
- b) al proporcionar información sobre sus servicios de transporte aéreo a proveedores de sistemas:
 - i) se asegurará de que no se desfiguran los servicios; y
 - ii) indicará claramente los vuelos no regulares, los cambios regulares de equipo en ruta, la utilización del designador de un transportista aéreo por otro, el nombre del explotador de cada vuelo, el número de escalas regulares en ruta, así como los tramos de transporte de superficie o los cambios de aeropuerto necesarios;
- c) salvo cuando existan razones comerciales o técnicas legítimas, no se negará a participar en ningún SRC utilizado por suscriptores en un Estado en cuyo mercado el transportista ocupa una posición dominante si está vinculado financieramente o afiliado de otro modo con cualquier otro SRC (a menos que se trate de un acuerdo de participación con el proveedor del sistema);
- d) no se negará, a menos que la ley lo permita, a proporcionar información sobre horarios o tarifas a un proveedor cuyo SRC es utilizado por suscriptores en el Estado de domicilio del transportista si ya proporciona dicha información a otro proveedor cuyo SRC es utilizado por suscriptores en dicho Estado; y
- e) no exigirá a los suscriptores que utilicen determinado SRC para vender sus servicios de transporte aéreo, ni supeditará ningún arreglo comercial con suscriptores sobre la venta de sus servicios de transporte aéreo a la selección o utilización por el suscriptor de determinado SRC cuando:
 - i) el transportista aéreo tenga un interés financiero o esté afiliado de otro modo con dicho SRC; o
 - ii) esto pueda aventajar a dicho SRC deslealmente.

Artículo 10 — Obligaciones de los suscriptores

El suscriptor:

- a) utilizará o proporcionará, para cada transacción, una presentación principal que cumpla con los requisitos del Artículo 7, a menos que la preferencia manifestada por un usuario del transporte aéreo exija el uso de una presentación distinta;
- b) no manipulará la información proporcionada por el SRC de forma tal que el usuario de transporte aéreo reciba datos incorrectos o que puedan inducir a error;
- c) será responsable de la exactitud de toda información que introduzca en el SRC;
- d) informará a los usuarios del transporte aéreo acerca del carácter no regular de un vuelo y de sus requisitos especiales, si el SRC abarca vuelos no regulares;
- e) informará a los usuarios del transporte aéreo acerca de los cambios regulares de equipo en ruta, la utilización del designador de un transportista aéreo por otro, el nombre del explotador de cada vuelo, el número de escalas regulares en ruta, así como los tramos de transporte de superficie o los cambios de aeropuerto necesarios en cualquier itinerario propuesto; y
- f) no hará reservas ficticias por medio de un SRC.

Artículo 11 — Protección del carácter confidencial de los datos personales

- a) Los Estados tomarán medidas apropiadas para asegurarse de que todas las partes que intervienen en las operaciones SRC protegen el carácter confidencial de los datos personales.
- b) Incumbe a los transportistas aéreos, proveedores de sistemas, suscriptores y otras entidades que se ocupan de transporte aéreo proteger el carácter confidencial de los datos personales incluidos en los SRC a los que tengan acceso; además, no podrán divulgar tales datos sin el consentimiento del pasajero en cuestión.

Artículo 12 — Aplicación, revisión y excepciones

- a) El presente Código se aplicará y surtirá efecto el 1 de noviembre de 1996. El Consejo podrá revisarlo cuando considere que las circunstancias lo justifican, y todo Código revisado reemplazará la versión anterior en su totalidad.
- b) Un Estado que se comprometa a adherirse al Código lo hará notificando a la OACI. Un Estado que decida poner fin a dicho compromiso lo hará notificando a la OACI.
- c) Un Estado reconocido por las Naciones Unidas como país en desarrollo y que haya notificado a la OACI podrá, hasta el 31 de diciembre de 2000, renunciar a aplicar el Artículo 4 c) a condición de que:
 - i) notifique su decisión a la OACI; y
 - ii) dicha decisión esté en armonía con todos los acuerdos y arreglos bilaterales o multilaterales en los que el Estado en cuestión sea parte.

- d) Todo Estado que haya notificado a la OACI su compromiso de adherirse al Código y permita o exija medidas que no sean conformes con el Código de acuerdo con el Artículo 4 g) notificará tales medidas a la OACI.
- e) El Consejo de la OACI informará periódicamente a todos los Estados acerca de las notificaciones presentadas en cumplimiento de las cláusulas b) a d) inclusive del presente artículo.
- f) Se exime a los SRC de acceso múltiple de la aplicación de las cláusulas h) a k) inclusive, del Artículo 5 y de las cláusulas a) a h) inclusive y k) del Artículo 7.

D. NOTAS RELATIVAS A LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO DE CONDUCTA

Artículo 1 — Finalidad

En el presente Código se proporcionan orientaciones con aplicación mundial como principios generales relativos al uso y la reglamentación de los sistemas de reserva por computadora. Las obligaciones de los Estados, los proveedores de sistemas, los transportistas aéreos y los suscriptores, en virtud del Código, se basan en la competencia leal, la accesibilidad, la transparencia y la no discriminación, teniéndose en cuenta al mismo tiempo las prácticas vigentes en el mercado, así como los intereses específicos de los países en desarrollo. Dada la crítica necesidad de armonizar los diversos reglamentos SRC nacionales y regionales, se han incluido los enfoques comunes cuando existían. Cuando las autoridades de reglamentación utilizan medios diferentes para lograr los mismos objetivos, se han incluido también los diversos métodos adoptados. Nada impide que un Estado que se haya adherido al Código amplíe el alcance de la reglamentación SRC más allá de las disposiciones del Código, a condición de que dicha medida se conforme con el Código y su finalidad.

Artículo 2 — Terminología

Sistema de reserva por computadora (SRC)
[cláusula a)]

Esta expresión se refiere a dos elementos esenciales que definen un SRC para los fines del presente Código: en primer lugar, la capacidad para proporcionar presentaciones de horarios, la disponibilidad de asientos y las tarifas de los transportistas aéreos; y en segundo lugar para hacer reservas de servicios de transporte aéreo. El suministro de información acerca de múltiples transportistas aéreos es lo que distingue a un SRC que esté sujeto al Código de un sistema explotado por determinado transportista aéreo en su propio nombre y que por consiguiente se identifica con los servicios del mismo. El segundo elemento esencial es la posibilidad de hacer reservas de servicios de transporte aéreo, por lo que se distingue un SRC según lo definido en el Código de un sistema computadorizado que sólo proporciona información, por ejemplo acerca de horarios y tarifas de transportistas aéreos tales como la versión electrónica de guías de líneas aéreas con múltiples transportistas (por ejemplo, la ABC World Airways Guide y la Official Airline Guide). Los SRC modernos ofrecen una gran variedad de facilidades distintas relacionadas con la comercialización y la venta de servicios de transporte aéreo, tales como el acceso a los sistemas de determinado transportista y la expedición de billetes que no son requeridos, limitados o excluidos por esta definición.

Se incluyen en esta expresión los SRC denominados de “acceso múltiple” (o sea, aquéllos que únicamente proporcionan a los suscriptores acceso directo a presentaciones de SRC de determinados transportistas aéreos por medio de un centro de conmutación o una interfaz comunes) aunque tales sistemas se eximen por razón del Artículo 12 f) de algunas obligaciones de los proveedores de sistemas que técnicamente no tienen la capacidad de

satisfacer. En la actualidad, existen muy pocos de estos sistemas y, a diferencia de los SRC que poseen presentaciones principales de transportistas múltiples en todo el mundo, tienen solamente alcance nacional o regional. Se incluyen a fin de que, en la medida de lo posible, ambos tipos de SRC tengan las mismas obligaciones y funcionen en virtud de las mismas reglas.

Algunos Estados pueden exigir que el transportista aéreo sea propietario en parte del SRC como condición jurídica previa para que las autoridades de transporte aéreo reglamenten el mismo. Aunque esta expresión no exige dicha propiedad, no la impide tampoco y, según se indicó anteriormente, los SRC que actualmente satisfacen la definición del Código son propiedad de transportistas aéreos. Sin embargo, los Estados que adoptan la propiedad de los transportistas como base para la reglamentación de los SRC deben tener en cuenta que numerosas entidades que no son propiedad de las líneas aéreas podrían caer dentro de la definición de SRC que figura en el Código. En todo caso, los Estados deben asegurarse de que todos los SRC a los que se aplica el Código estén reglamentados de forma justa y no discriminatoria.

Proveedor del sistema

[cláusula b)]

Cuando aparecieron los primeros SRC, generalmente pertenecían a los propios transportistas aéreos y los explotaban estos últimos. En la actualidad, importantes SRC suelen pertenecer a grupos de transportistas y son explotados como empresas comerciales independientes. Sin tener en cuenta la propiedad o el control final de un SRC, en esta cláusula se define al proveedor del sistema como la entidad que explota o comercializa los servicios del SRC; en ese sentido, se supone que se trata de la entidad o entidades con las que el suscriptor concierta un contrato relativo a servicios SRC, pero puede incluir (según corresponda) a toda entidad conexas que esté bajo la jurisdicción del órgano de reglamentación, tal como un transportista al que pertenezca total o parcialmente el SRC.

Transportista participante

[cláusula c)]

Si bien por lo general los transportistas participantes conciertan un acuerdo con el proveedor del sistema y abonan derechos en concepto de los diversos servicios prestados, la expresión puede incluir también al propio proveedor cuando éste es un transportista aéreo o un grupo de transportistas aéreos.

No todos los transportistas cuyos servicios de transporte aéreo están incluidos en un SRC son transportistas participantes. Algunos proveedores de sistemas deciden presentar información relativa a otros transportistas aéreos (mencionados en estas notas como “transportistas no participantes”), advirtiendo a menudo a los suscriptores que deben dirigirse directamente a los transportistas en cuestión para efectuar reservas.

Suscriptor [cláusula d)]

Se consideran como “suscriptores” únicamente los usuarios que utilizan un SRC para la venta de servicios de transporte aéreo al público en general; esto significa que, en la práctica, se trata generalmente de agencias de viajes.

Artículo 3 — Campo de aplicación

Aplicación habitual del Código [cláusula a)]

En términos generales, se ha concebido el Código como aplicable a la distribución de servicios aéreos internacionales para pasajeros por medio de los SRC. En los casos en que los Estados así lo decidan, el Código se aplica también a los sistemas de información por computadora (aquellos que carecen de la capacidad de hacer reservas).

Aunque el Código no se aplica a los servicios aéreos interiores de pasajeros, los Estados tienen la libertad de utilizar el Código para reglamentar esta esfera del transporte aéreo. Por razones de uniformidad y otras (tales como el aumento del costo y las dificultades técnicas si se proporcionan presentaciones distintas para los servicios interiores y los internacionales), los Estados probablemente juzgarán que conviene aplicar la misma reglamentación SRC en ambos casos.

El campo de aplicación del Código incluye, aunque no está limitado a ello, la distribución de servicios aéreos internacionales a los suscriptores mediante los SRC. La distribución por otros medios, tales como directamente a los usuarios del transporte aéreo por medio de redes de telecomunicaciones y computadoras personales, tal vez caiga dentro del alcance del Código, dependiendo de que las entidades interesadas satisfagan o no las definiciones de “proveedor del sistema” o “suscriptor”. El principio general en el que se basa el campo de aplicación del Código es que los SRC que se utilicen para distribuir servicios aéreos, directa o indirectamente, a los usuarios del transporte aéreo y por medio de los cuales puedan hacerse reservas, están sujetos a las mismas reglas y obligaciones.

Salvo en los casos en que los Estados hayan decidido que el Código se aplica a los sistemas de información por computadora, el Código no se aplicará a los sistemas destinados exclusivamente a proporcionar información, tales como las bases de datos electrónicas comercializadas como OAG y las diversas redes de viaje presentadas por Internet (cuando éstas no incluyan la capacidad de hacer reservas).

Se deduce de las definiciones de SRC y de suscriptor que figuran en el Artículo 2 que el Código no se aplicaría a:

- las partes de cualquier sistema no relacionadas con el transporte aéreo (por ejemplo, las partes relativas a viajes todo comprendido, alojamiento y alquiler de automóviles);
- los sistemas que son utilizados por un transportista aéreo en forma puramente interna o en sus propias oficinas de venta (puesto que toda persona que se ponga en contacto con determinado transportista lo haría en la inteligencia de que éste le ofrecerá sus servicios preferidos); y
- los sistemas que no se utilizan para la venta de servicios de transporte aéreo al público, tales como los departamentos de viaje de las empresas.

Vuelos no regulares [cláusula b)]

En un principio, se concibieron los SRC para la comercialización y venta de servicios aéreos regulares, y los reglamentos y códigos nacionales e internacionales se hacían eco de esta situación. Los productos de servicios aéreos no regulares estaban y son actualmente explotados, comercializados y vendidos al público de una forma completamente distinta. Estos productos se han incluido en las partes de los SRC que no corresponden al transporte aéreo, como componentes de viajes todo comprendido (a veces denominados productos “enlazados”), pero por esta razón no han sido vendidos como servicios de transporte aéreo propiamente dichos y por lo tanto no están sujetos al Código.

Sin embargo, en los últimos años, en algunos Estados y regiones se ha oscurecido considerablemente la distinción entre vuelos internacionales regulares y no regulares por lo que se suscita la posibilidad de que los vuelos no regulares pudieran incluirse en la parte de los SRC correspondiente a los servicios de transporte aéreo (es decir, las presentaciones principales). El Código se aplica a los vuelos no regulares en base al principio general indicado en el inciso i) de que satisfacen las mismas condiciones que son aplicables a los servicios aéreos regulares, incluidas las obligaciones de los transportistas aéreos. Desde el punto de vista práctico, esto exigirá considerables modificaciones en la forma en que se han explotado y comercializado tradicionalmente los vuelos no regulares. No obstante, cuando los explotadores de vuelos no regulares deseen hacer las modificaciones necesarias y asuman las correspondientes obligaciones, debería permitírseles utilizar los SRC para comercializar sus servicios aéreos de la misma manera que los explotadores de servicios aéreos regulares.

Se necesitan tres medidas para asegurar que los suscriptores y los usuarios del transporte aéreo puedan reconocer los vuelos no regulares en las presentaciones principales y que los eventuales pasajeros queden informados acerca de los vuelos no regulares y las condiciones correspondientes. La primera medida [exigida en el Artículo 9 b) ii)] consiste en que en la información que proporcionen a los proveedores de sistemas, los transportistas aéreos indiquen como vuelo no regular todo servicio que no corresponda a la siguiente definición adoptada por el Consejo de la OACI:

“El servicio aéreo internacional regular es una serie de vuelos que reúne todas las características siguientes:

- a) pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados;
- b) se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración, de manera tal que el público puede utilizar todo vuelo;
- c) se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea:
 - i) ajustándose a un horario publicado, o bien
 - ii) mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática”.

La segunda medida encaminada a lograr mayor transparencia respecto a los vuelos no regulares exige que los proveedores indiquen claramente la naturaleza de tales vuelos en sus presentaciones principales [según lo dispuesto en el Artículo 7 g) i)]. La tercera medida consiste en que los suscriptores informen a los eventuales pasajeros acerca del carácter no regular de un vuelo y de sus condiciones especiales [Artículo 10 d)].

Artículo 4 — Obligaciones de los Estados

Aunque en la mayoría de los casos cada Estado asume estas obligaciones individualmente, se prevé que el Estado que se adhiera al Código de común acuerdo con otros Estados se asegurará de que las medidas adoptadas colectivamente no se aparten de las obligaciones que ha contraído.

Cumplimiento [cláusula a)]

El Estado que se adhiera al Código debe asegurarse de que los proveedores de sistemas, los transportistas aéreos y, de ser posible, los suscriptores cumplan con las disposiciones relativas a las actividades SRC dentro del territorio nacional. Además, los Estados que hayan decidido, de conformidad con el Artículo 3 a), que el Código se aplique también a los servicios de información por computadora deberán determinar también la manera de asegurar el cumplimiento en el caso de los sistemas exclusivamente de información. Los Estados aplicarán sus propios medios para lograr el cumplimiento. Normalmente, el reglamento correspondiente formará parte del sistema de reglamentación del transporte aéreo de los Estados. Es posible que algunos órganos de reglamentación posean facultades coercitivas limitadas para hacer cumplir el Código, particularmente respecto a los suscriptores, y esto se tiene en cuenta mediante la expresión “cuando sea posible”. En algunos Estados, determinados aspectos del Código pueden estar comprendidos en leyes más generales (relativas, por ejemplo, a la competencia, el comercio y la protección de datos).

Propiedad de los SRC [cláusula b)]

Debido a que la propiedad o el control de muchos SRC se encuentra en la actualidad en manos de diversos transportistas aéreos (en vez de un transportista único), a que los principales SRC tienden a explotarse como empresas

comerciales independientes y, además, a la influencia de la reglamentación gubernamental, se han reducido considerablemente las ventajas en materia de transporte aéreo que antiguamente obtenía el transportista que era propietario de un SRC o lo controlaba. Dada la importancia de los SRC en la comercialización de los servicios de transporte aéreo y la conveniencia de fomentar su explotación justa, competitiva y sin discriminación, es claramente deseable que se amplíe la propiedad o el control de los SRC en la mayor medida posible, incluyendo la participación de transportistas y otras entidades de los países en desarrollo. Por lo tanto, en esta cláusula se insta a los Estados a eliminar los obstáculos normativos, si los hubiere, que dificultan la inversión en los SRC domiciliados en sus territorios por parte de transportistas aéreos u otras entidades domiciliados en otros Estados que se adhieran al presente Código. El objetivo de esta condición es instar la eliminación recíproca de obstáculos normativos para invertir en los SRC entre los Estados que se adhieran al Código sin que se exija a los que no se adhieran al mismo. Sin embargo, por el Código no se impide a los Estados eliminar tales obstáculos respecto a los Estados que no se adhieran al Código, si así lo desearan.

Acceso a los mercados [cláusula c)]

Todo Estado que se adhiera al Código debe permitir a los proveedores de sistemas que cumplen con el Código que proporcionen sus servicios SRC en su territorio, a reserva de dos condiciones. La primera es el requisito de un tratamiento no discriminatorio en vista del objetivo indicado en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) para evitar discriminación entre Estados. La segunda condición es que el suministro de tales servicios esté en armonía con las obligaciones que el Estado ha asumido en virtud de acuerdos o arreglos bilaterales o multilaterales en los que sea parte. Entre éstas se incluyen, por ejemplo, las disposiciones en los acuerdos bilaterales que tratan concretamente del acceso a los mercados para los SRC, o cláusulas más generales tales como las que se refieren a las oportunidades justas y equitativas para competir en el mercado del transporte aéreo (que cualquier transportista aéreo extranjero pueda asociar al suministro de servicios por un SRC que proporciona una presentación principal). Entre los acuerdos multilaterales podrían incluirse, por ejemplo, las obligaciones que asumen los Estados que son parte en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), lo que contribuye a evitar conflictos entre las obligaciones de los Estados que se adhieren al Código y son también parte en el AGCS. Entre los arreglos multilaterales podrían incluirse los reglamentos o códigos SRC que se aplican a título regional, tales como los de la Unión Europea (UE) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

Imparcialidad [cláusula d)]

Se exige a todo Estado que observe el Código que trate con imparcialidad a todos los proveedores de sistemas, sean nacionales o extranjeros. Así, por ejemplo, ningún requisito nacional impuesto a los proveedores relativo a acceso y uso de instalaciones de comunicaciones, selección y empleo de soportes físicos y lógicos, instalación de soportes físicos o cualquier otro aspecto de las operaciones o ventas de los SRC debería dar lugar a que se favorezca a un proveedor a expensas de otro.

Libre intercambio de la información SRC [cláusula e)]

Con objeto de satisfacer las necesidades de los usuarios del transporte aéreo en materia de reservas y otras conexas, los transportistas aéreos necesitan que se intercambie libremente la información pertinente a través de sus fronteras nacionales y dentro de las mismas. Deben existir, en cambio, medidas de protección del carácter confidencial de los datos personales, como se indica en el Artículo 11.

Consultas intergubernamentales [cláusula f)]

Esta disposición tiene por objeto asegurar que el Estado que se adhiera al Código utilizará, en la mayor medida posible, las consultas intergubernamentales, aceptadas internacionalmente, para resolver todo conflicto relativo a los SRC con

otro Estado que observe el Código, en vez de autorizar o exigir que el sector privado (transportistas aéreos y proveedores de sistemas) tome medidas unilaterales. El Estado que se adhiera al Código podría también utilizar dichas consultas en los conflictos con Estados que no se adhieran al Código.

Medidas no conformes con el Código [cláusula g)]

En esta cláusula se indican dos circunstancias en las cuales sería aceptable que un Estado que se adhiera al Código autorice o exija a los transportistas aéreos o proveedores de sistemas bajo su jurisdicción que tomen medidas no conformes con el Código.

La primera circunstancia consiste en la necesidad de adoptar una posición frente a la ausencia de reciprocidad en materia de SRC en un Estado que no se adhiera al Código. Esto resulta necesario debido a que puede preverse que los transportistas aéreos de los Estados que no observen el Código se beneficiarán de algunas de las disposiciones del mismo, tales como las que garantizan la participación en un SRC [Artículo 5, cláusula a)], las que exigen presentaciones principales de la información relativa a los transportistas participantes [Artículo 7, cláusulas b) a h) inclusive], o las relativas a la información generada por un SRC [Artículo 5, cláusulas j) y k)]. Si no existen beneficios recíprocos en un Estado que no se adhiera al Código (por ejemplo, si un proveedor de sistemas en ese Estado rechazara la participación en su SRC de un transportista aéreo de un Estado que observa el Código), los Estados que se adhieran al Código deberían ser libres para denegarlos. Una falta de reciprocidad en materia de SRC puede también presentarse cuando un Estado en desarrollo invoque la excepción a la que hace referencia el Artículo 12 c).

La segunda circunstancia corresponde a los casos en que las consultas intergubernamentales con otro Estado que se adhiera al Código [como se dispone en la cláusula f) del presente Artículo] o con un Estado que no se adhiera al Código, resultaran insuficientes para resolver cualquier conflicto relativo a los SRC.

En ambos conjuntos de circunstancias, debería autorizarse o exigirse solamente que los transportistas aéreos o proveedores de sistemas tomaran medidas que fueran apropiadas y proporcionadas a la situación de que se trate. Además, al autorizar o exigir a los transportistas aéreos y proveedores de sistemas que tomen medidas en desacuerdo con el presente Código, los Estados, desde luego, deberían tomar en cuenta tanto las repercusiones que esto podría tener en la calidad de la información que se pone al alcance de los usuarios del transporte aéreo como toda posible consecuencia que podría tener para otras partes interesadas, especialmente para las que se adhieran al Código.

Artículo 5 — Obligaciones del proveedor del sistema respecto al transportista aéreo

Participación asequible a todos los transportistas [cláusula a)]

El fundamento implícito de esta cláusula consiste en que el transportista aéreo debería tener la posibilidad de participar en cualquier SRC, sin que, en consecuencia, el proveedor del sistema pudiera rechazarlo. Otra disposición [Artículo 8, cláusula a)] garantiza que el proveedor pone a disposición de los transportistas aéreos la información que les ayudaría a decidir si desean participar en su SRC.

Debido a que los proveedores de sistemas necesitan recuperar los costos considerables que supone establecer y explotar los SRC, solamente se garantiza la participación de los transportistas aéreos si están dispuestos a abonar las tarifas exigidas y aceptar las condiciones normales impuestas por el proveedor.

La aplicación de esta cláusula podría obligar a algunos proveedores de sistemas a ampliar la capacidad de sus SRC a fin de cumplir con las solicitudes de participación de los transportistas aéreos. Si dicha ampliación ocasionara problemas, el asunto debería remitirse a las autoridades de reglamentación competentes.

Uso exclusivo de un SRC [cláusula b)]

La finalidad de esta cláusula consiste en garantizar que un proveedor del sistema no limite la libertad de un transportista aéreo para participar en un SRC, exigiendo que participe exclusivamente en su sistema para la totalidad o una parte de sus actividades tales como las reservas y la venta. Esta cláusula no está destinada a impedir que los transportistas que poseen un SRC concierten un acuerdo entre ellos sobre su participación en dicho sistema.

Condiciones que no tengan relación con la participación [cláusula c)]

El objeto de esta cláusula consiste en garantizar que la libertad de un transportista aéreo de participar en un SRC no se vea comprometida porque el proveedor del sistema impone condiciones a dicha participación que no estén en relación razonable y directa con la distribución de los servicios de transporte aéreo del transportista por medio del SRC, tales como la exigencia de adquirir o vender otros bienes o servicios o la participación obligatoria en la compartición de código, las transferencias entre líneas aéreas o los programas de pasajeros frecuentes. Esta cláusula no tiene por objeto impedir que un proveedor incluya otras disposiciones de carácter general que figuran ordinariamente en los contratos comerciales, tales como las disposiciones relativas a pagos.

Trato no discriminatorio de los transportistas participantes [cláusula d)]

Por esta cláusula se obliga al proveedor del sistema a que trate de manera no discriminatoria a todos los transportistas que hayan optado por participar en su SRC, en particular respecto al acceso a nuevos servicios y a las mejoras de los existentes. El término “oportuno” significa que las mejoras deberían ofrecerse aproximadamente al mismo tiempo a todos los transportistas aéreos participantes. Con esta condición se reconoce que pueda haber restricciones técnicas que lo impidan (por ejemplo, en situaciones en las que los transportistas aéreos puedan no tener la posibilidad de adquirir el uso de un nuevo programa o de una función al mismo tiempo, o que tengan capacidades distintas en cuanto al procesamiento de datos). El requisito de no discriminación significa también que un transportista que tenga participación en la propiedad de un sistema no debería recibir ningún trato preferencial en relación con los servicios SRC.

Derechos [cláusula e)]

Por esta cláusula se establecen tres criterios respecto a los derechos impuestos por los proveedores de sistemas a los transportistas aéreos participantes. En primer lugar, los derechos no deben ser discriminatorios. Se trata de un principio general que ha de aplicarse a todos los aspectos de los derechos que cobra el proveedor; pero esto no significa que los derechos no pueden variar según los niveles de servicio o los tipos de funcionalidad [en el inciso iii) figura un requisito concreto de no discriminación respecto a un mismo nivel de servicio].

En segundo lugar, los derechos deberían estructurarse de modo que todos los transportistas que deseen participar puedan hacerlo a un nivel y con una amplitud que, a su juicio, correspondan a sus necesidades. Los derechos impuestos por diversos niveles de participación o por mejoras particulares pueden variar, y el costo en que incurren los transportistas participantes variará por consiguiente en función de su nivel de participación. Sin embargo, una estructura de derechos que se base en un pago inicial junto con derechos relacionados con el nivel de actividad (por ejemplo, cobrar por cada reserva o por cada transacción) podría impedir la participación de pequeños transportistas si el pago inicial es demasiado elevado. Deliberadamente, no se definió el término “pequeño” debido a que es probable que varíe de un mercado a otro. El objetivo de esta disposición es otorgar un trato justo a los transportistas pequeños y no promover medidas especiales a su favor, ni subsidios de una categoría de transportistas participantes a otra.

En tercer lugar, los derechos deberían estar razonablemente estructurados y relacionarse con el costo del servicio proporcionado y utilizado y ser los mismos para el mismo nivel de servicio. Mediante este criterio se proporciona a los

Estados un principio para determinar si son razonables la estructura y el nivel de derechos impuestos por los proveedores a los transportistas aéreos, en vista de las inquietudes generalizadas acerca del costo de la participación en los SRC. El hecho de relacionar los derechos con los costos ofrece cierto grado de protección para los transportistas aéreos de los países en desarrollo que están particularmente preocupados acerca de la posibilidad de que sus transportistas queden excluidos debido a los derechos elevados exigidos por grandes empresas de SRC. Los Estados deberán determinar la mejor manera de aplicar este criterio, según la situación en materia de competencia, la capacidad de análisis y sus circunstancias particulares.

Información sobre facturación

[cláusula f)]

El objetivo de esta cláusula es asegurarse de que los transportistas aéreos podrán verificar la exactitud de sus facturas respecto a servicios SRC. Al exigir que los proveedores ofrezcan esta información en forma electrónica, se permite a los transportistas aéreos que lo deseen usar programas de computadora para auditoría y análisis automatizados de sus facturas. En la información sobre facturación deberían incluirse, entre otras cosas, el tipo de reserva SRC, el nivel de funcionalidad, los nombres de los pasajeros, el número de pasajeros, el país, el código de identificación de la agencia de la IATA/ARC (si se dispone del mismo), el código de ciudad, el par de ciudades o tramos, la fecha de la reserva (fecha de la transacción), la fecha del vuelo, el número del vuelo, la condición de la reserva, la clase de servicio, el localizador del registro PNR y el indicador de reserva/cancelación. Al permitir al transportista aéreo verificar rápidamente la fuente de cada una de las reservas respecto a las que se le ha presentado una factura, será más fácil determinar los tipos de reservas que el transportista tal vez no desee hacer, tales como las reservas duplicadas.

Cancelación de contratos

[cláusula g)]

Algunos Estados han comprobado que una disposición relativa a la cancelación que se base en el tiempo tendería a mitigar algunos de los aspectos indeseables de contratos excesivamente largos. Por ejemplo, el inciso i) refleja el hecho de que los códigos SRC de la UE y de la CEAC requieren que en los contratos se permita que un transportista aéreo cancele el contrato en cualquier momento al cabo de un año, con un aviso previo de seis meses. En cambio, para tener en cuenta la variedad de prácticas en materia de cancelación de contratos en otras jurisdicciones, en el inciso ii) se dejan los pormenores del aviso previo a las leyes nacionales.

Introducción en el sistema de información relativa a los transportistas participantes

[cláusula h)]

El aumento de la competencia y el uso creciente de los SRC ha incitado a los transportistas aéreos a modificar sus horarios y tarifas con mayor frecuencia que en el pasado, sea por iniciativa propia o en respuesta a las modificaciones efectuadas por otros transportistas. Los suscriptores necesitan conocer estos cambios lo más rápidamente posible porque todo retraso puede tener serias repercusiones comerciales para los transportistas interesados. A fin de evitar la posibilidad de que un proveedor del sistema, que sea al mismo tiempo transportista aéreo, pueda tratar de retrasar la entrada en vigor efectiva de los cambios efectuados por transportistas participantes que sean sus eventuales rivales, se exige en esta cláusula que el proveedor introduzca en el sistema la información proporcionada por los transportistas participantes, ajustándose a normas uniformes y no discriminatorias de atención, exactitud y puntualidad. Esto se aplica tanto si la información se recibe directamente del transportista participante (a reserva de las limitaciones que imponga el método de introducción de información del transportista) como si se recibe a través de un intermediario.

El elemento relativo a normas "no discriminatorias" en esta cláusula se aplica también a toda capacidad especial de introducción de datos proporcionada por el proveedor del sistema; tiene por objeto asegurar que, si se proporciona acceso a dicha capacidad a un transportista participante, se ofrezca a todos los demás.

Manipulación de la información
[cláusula i)]

Es posible que una vez introducida en el sistema la información recibida de los transportistas, el proveedor del sistema tenga que manipularla por consideraciones de orden técnico (por ejemplo, a fin de darle otro formato). El objeto de esta cláusula es asegurar que no se manipule la información de ninguna forma que pueda inducir a que se presente de forma inexacta o discriminatoria.

Información sobre reservas individuales
[cláusula j)]

Dado que algunos SRC procesan millones de transacciones de venta en las que intervienen numerosos suscriptores y transportistas participantes, pueden dar acceso a una amplia gama de datos relacionados con la venta que podrían resultar muy importantes para los transportistas para fines de comercialización (por ejemplo, datos sobre las tendencias de pasajeros y suscriptores en materia de reservas o sobre el tráfico y el rendimiento de los transportistas). Con objeto de impedir que algunos transportistas traten de obtener ventajas comerciales desleales al tener acceso a datos sobre las ventas en un SRC, se determina en las cláusulas j) y k) la medida en que podrán proporcionarse dichos datos. [En el Artículo 11 b), Protección del carácter confidencial de los datos personales, figura una obligación más general pero relacionada con ésta]. En los casos en que la información se refiere directamente a una reserva individual, la cláusula j) exige que un proveedor del sistema la ponga en condiciones de igualdad a disposición de todos los transportistas que participen en el servicio objeto de la reserva, así como al suscriptor del caso (el agente de viajes que hizo la reserva y que quizás necesite tener acceso a ella, por ejemplo para hacer una corrección o para generar un billete) pero no a otras partes, sin el consentimiento escrito de tales transportistas y del usuario del transporte aéreo.

En la práctica, esto puede ser muy difícil de verificar en la mayoría de los Estados. Aunque algunos Estados han confiado en medidas preventivas que requieren modificaciones de la configuración de los SRC y una auditoría subsiguiente, otros han preferido tratar los casos de incumplimiento individualmente. Cuando los Estados tienen motivos para creer que existe un problema, una auditoría puede servir para resolver dudas acerca del cumplimiento del requisito de limitar el acceso a los datos de las reservas, pero un uso excesivo del procedimiento de auditoría podría llevar a un aumento de los costos sin los correspondientes beneficios.

Datos conjuntos [cláusula k)]

En cuanto a la información recopilada en forma conjunta o anónima (por ejemplo, a fin de proporcionar una base de datos para la comercialización), en esta cláusula se dispone que el proveedor del sistema no discriminará entre los transportistas participantes al proporcionar esa información: si se ofrece a un transportista participante debe ponerse a disposición de todos los demás. Mediante el requisito de que tales datos se presenten de forma conjunta o anónima se reconoce también la obligación general de los proveedores a no poner a disposición de otros transportistas aéreos participantes la información que sea de carácter confidencial o propiedad de un transportista aéreo participante. La excepción respecto a datos financieros relativos a las operaciones del propio SRC se incluye para tener en cuenta que los resultados financieros del proveedor del sistema puede considerarse que pertenecen exclusivamente al transportista o transportistas aéreos que sean sus propietarios.

**Artículo 6 — Obligaciones del proveedor del sistema respecto a los suscriptores
en materia de arreglos comerciales**

El principio implícito en todo este artículo consiste en que el suscriptor debe tener libre acceso a cuantos SRC desee y, por consiguiente, que no debe permitirse que el proveedor del sistema deforme las fuerzas del mercado ejerciendo influencia sobre la selección o el uso de determinado SRC por un suscriptor.

Discriminación entre suscriptores [cláusula a)]

En esta cláusula se dispone que el proveedor del sistema no hará distinciones entre los suscriptores al ofrecer servicios SRC. En este contexto, los “servicios SRC” incluyen todas las mejoras, es decir, todo servicio nuevo o mejorado que pueda ofrecerse.

Exclusividad [cláusula b)]

Esta cláusula tiene por objeto impedir que el proveedor del sistema restrinja el acceso de los suscriptores a otros SRC. Dichas restricciones pueden relacionarse con la exigencia de utilizar exclusivamente su SRC o para determinado volumen de venta (por ejemplo, un mínimo de X reservas al año) o para determinada proporción de sus actividades de venta (por ejemplo, no menos del 75% de las reservas). Otro ejemplo consiste en que el proveedor exija que se enlace determinado número o porcentaje de los terminales SRC utilizados por el suscriptor con su propio SRC.

Arreglos relacionados con los transportistas [cláusulas c), d) y e)]

Estas tres cláusulas son similares por cuanto todas tienden a evitar que el proveedor trate de influir sobre la selección o el uso de su SRC por parte del suscriptor, mediante la introducción de consideraciones relacionadas con la identidad de los transportistas cuyos servicios de transporte aéreo vende el suscriptor. A este respecto, es importante tener presente el hecho de que numerosos proveedores son al mismo tiempo transportistas aéreos o están asociados con transportistas.

La cláusula c) tiene por objeto evitar que el proveedor del sistema ofrezca por sus servicios SRC, a los suscriptores que estén dispuestos a favorecer a determinados transportistas, precios inferiores a los que ofrece a los demás suscriptores. El objeto de la cláusula d) consiste en evitar que el proveedor exija que el suscriptor utilice su SRC para vender servicios de transporte aéreo proporcionados por determinado transportista. Mediante la cláusula e) se procura impedir que el proveedor obtenga de un transportista en particular que ofrezca arreglos comerciales especiales (comisiones más elevadas, por ejemplo) a los suscriptores que seleccionen o utilicen el SRC del propio proveedor.

Selección de soportes físicos y lógicos [cláusula f)]

Los terminales desempeñan la función de interfaz entre el suscriptor y el SRC. Los terminales más sencillos comprenden un teclado y una pantalla; los más complejos se basan en computadoras personales en las que el suscriptor puede introducir sus propios soportes lógicos.

Se ha expresado inquietud acerca de los casos en los cuales el proveedor ha exigido que los suscriptores utilicen únicamente los terminales proporcionados por el mismo, adquiriendo así un mercado cautivo respecto a dichos productos. A fin de responder a estas inquietudes, esta cláusula prohíbe a un proveedor de sistemas que insista que los suscriptores usen exclusivamente su equipo terminal.

Asimismo, existe equipo de comunicaciones que permite al suscriptor establecer enlaces con más de un SRC, mediante soportes lógicos apropiados, logrando así el acceso a información adicional y consiguiendo de este modo que el suscriptor dependa menos de determinado SRC. Por consiguiente, esta cláusula también prohíbe a un proveedor de sistemas que impida la utilización de dicho equipo.

El proveedor del sistema conserva el derecho de exigir que el equipo y los soportes lógicos utilizados por el suscriptor sean técnicamente compatibles con su SRC. Sin embargo, debido a que el concepto de “compatibilidad” puede ser objeto de interpretaciones diferentes, convendría que los Estados se aseguraran de que los proveedores de sistemas no abusen de este requisito.

Forma del contrato [cláusula g)]

A fin de recuperar los considerables desembolsos necesarios para elaborar y explotar un SRC, el proveedor tiene interés en asegurarse de que los suscriptores se comprometan a utilizar, durante el mayor período posible, el SRC que se les proporciona. En algunos Estados se han presentado casos en los cuales los proveedores de sistemas han incluido disposiciones calificadas como irrazonables e injustas en sus contratos con los suscriptores, con miras a alcanzar ese objetivo. Cabe citar, como ejemplos de dichas disposiciones, los contratos con plazos excesivamente prolongados, las disposiciones sobre renovación que desvirtúan las disposiciones sobre terminación del contrato (por ejemplo, recomenzar el plazo del contrato cuando se ofrece un nuevo elemento de soporte físico o lógico) y sanciones severas por cancelación del contrato, incluyendo disposiciones desmesuradas por concepto de daños y perjuicios.

Si bien es poco probable que surjan problemas de esta clase cuando existe competencia entre los proveedores SRC y cuando los suscriptores son propietarios de su terminal y del correspondiente equipo, algunos órganos de reglamentación han comprobado que era necesario introducir reglamentación concreta para atender a estos casos, ya sea determinando un período máximo para el contrato o exigiendo una cláusula de cancelación. Los límites concretos en los dos primeros elementos se han seleccionado con miras a incluir los actuales reglamentos nacionales y códigos multilaterales aplicables. El uso de la palabra “contratos” en plural es para reconocer el hecho de que un proveedor del sistema pueda concertar más de un contrato con un suscriptor. Por ejemplo, podría haber un contrato de participación con una cláusula de cancelación y un contrato respecto al equipo que no exceda de cinco años. (El objetivo de un plazo más prolongado en el contrato de equipo es permitir la recuperación de los costos reales).

**Artículo 7 — Obligaciones del proveedor del sistema
en materia de presentación**

La información aparece habitualmente en un terminal de presentación, una “pantalla” a la vez. Cuando el volumen de información que debe presentarse no cabe en la primera pantalla, como sucede a menudo con los horarios, se presentan una o más pantallas adicionales. Generalmente, una “presentación” de información comprende varias pantallas.

Disponibilidad de una presentación principal [cláusula a)]

Se han seleccionado los elementos de la presentación principal con miras a asegurarse de que los transportistas cuentan con una oportunidad justa de comercializar sus servicios, que los suscriptores tienen medios eficientes y eficaces de prestar servicios a sus clientes y que los usuarios del transporte aéreo cuentan con una gama tan amplia y objetiva de opciones de transporte aéreo como sea posible. El requisito completo se refiere a incluir toda la información pertinente en la presentación principal del caso (de horarios o tarifas, por ejemplo); no se refiere a la amplitud de cobertura de un SRC desde el punto de vista del número de transportistas aéreos cuya información figura en el mismo.

La prueba de neutralidad en dos partes se basa en dos criterios y una regla general. El primer criterio es que la presentación no debe estar influenciada (ni directa ni indirectamente) por la identidad de los transportistas participantes; se dispone así que el proveedor del sistema debe tratar a todos los transportistas participantes de manera equitativa y no discriminatoria. La participación en un SRC está al alcance de todos los transportistas pero en el requisito de trato no discriminatorio no se incluyen los transportistas aéreos no participantes. Si un transportista no está dispuesto a abonar los derechos exigidos para convertirse en transportista participante, el proveedor del sistema no debería estar obligado a incluir información relativa a ese transportista en una presentación neutral (o de una forma neutral en la presentación). Sin embargo, se reconoce que algunos proveedores pueden optar por incluir dicha información. Salvo la exigencia de que el proveedor del sistema indique claramente los casos en que en las presentaciones principales se omiten ciertos tipos de datos sobre los transportistas no participantes [cláusula g), inciso ii) del Artículo 7], el Código no incluye disposiciones concretas relativas a la presentación de información acerca de transportistas no participantes. Por ejemplo, no existen disposiciones para indicar si debe presentarse la información sobre la totalidad de dichos

transportistas en el mercado si se presenta la información relativa a uno de ellos. Sin embargo, esto no impide que los Estados que deseen reglamentar dicho asunto lo hagan.

El segundo criterio específico es que la presentación no puede estar influenciada por la identidad del aeropuerto. Esto supone que no se discrimine respecto al aeropuerto al que se presta servicios cuando se solicita que una ciudad sea la de origen o de destino. La descripción de la IATA de áreas urbanas metropolitanas puede ser útil para determinar los aeropuertos que están normalmente asociados a determinada ciudad. Sin embargo, son posibles otras definiciones; sea cual fuere el conjunto de aeropuertos seleccionado para una ciudad particular, es importante utilizarlo uniformemente en todas las presentaciones principales. El requisito de neutralidad respecto a la identidad del aeropuerto podría ser cada vez más importante a medida que aumenta la competencia entre los aeropuertos. Si se permitiera que una presentación principal de servicios para un par de ciudades estuviera influenciada por un aeropuerto en particular, esto podría favorecer a algunos transportistas participantes.

El objetivo de la norma general por la que se exige una aplicación uniforme del orden en que aparecen los datos en una presentación principal es el de impedir, por ejemplo, el uso de distintos criterios en distintos mercados que podrían favorecer los servicios de algunos transportistas aéreos respecto a otros. Este requisito de uniformidad se aplica dentro de una sola presentación principal. No es necesario aplicar el mismo criterio de no discriminación a distintas presentaciones principales; deberían suponerse criterios distintos dada la diversidad de preferencias de los usuarios del transporte aéreo.

Funcionalidad de las presentaciones principales [cláusula b)]

El requisito de que la presentación principal que se proporciona sea tan fácil de usar como otras presentaciones tiene el objetivo de instar a su utilización, particularmente respecto a la cláusula c), según lo que se explica más adelante.

Utilización de presentaciones principales [cláusula c)]

Con esta cláusula se trata de asegurar que los proveedores proporcionen siempre una presentación principal a menos que un usuario del transporte aéreo formule una solicitud que exija una presentación concreta, tal como la relativa a horarios, disponibilidad de asientos o tarifas de determinado transportista aéreo. A este respecto, todas las presentaciones de antemano establecidas deben satisfacer los criterios correspondientes a la presentación principal. Esta cláusula debe leerse teniendo en cuenta el Artículo 10, cláusula a) en el que se dispone que un suscriptor sólo puede usar otra presentación para satisfacer una preferencia no objetiva (tales como un transportista o transportistas aéreos en particular o determinado aeropuerto) manifestada por un usuario del transporte aéreo.

Criterios objetivos [cláusula d)]

En tanto que en los horarios impresos los editores pueden habitualmente presentar en una sola página las diversas opciones en materia de servicios entre dos puntos cualesquiera, los terminales de SRC que se utilizan en la actualidad permiten que se exhiba solamente un número limitado de opciones en la primera pantalla de una presentación. Cuando existen presiones respecto al tiempo y recursos limitados, los suscriptores suelen reservar una de las primeras opciones de servicios presentadas que cumplen con los requisitos conocidos del pasajero. Como consecuencia, el orden en el cual el proveedor del sistema clasifica las opciones de servicios puede influir en la probabilidad de que se hagan reservas para cada opción; esta situación tiene repercusiones comerciales significativas para los transportistas interesados.

Como consecuencia de este factor, los proveedores de sistemas han elaborado diversos métodos (a veces denominados "algoritmos") que procuran presentar las opciones de servicio en un orden que en su opinión representaría de la forma más adecuada las preferencias de los usuarios del transporte aéreo. Aunque algunos de

estos métodos son comparativamente simples, otros son complejos y toman en cuenta numerosos factores. Por ejemplo, algunos se basan en un sistema en el que se asignan “puntos negativos” a opciones de servicio de acuerdo con ciertos criterios; las opciones de servicio con menos puntos negativos se presentan en primer lugar. En ese sistema, las opciones de servicio obtienen puntos negativos si, por ejemplo, no salen a la hora solicitada, requieren un tiempo de viaje excesivo, exigen una conexión o escalas en ruta, o suponen transferencias entre líneas aéreas.

A fin de precaverse contra la posibilidad de que un proveedor de sistemas utilice un método que otorgue sistemáticamente mayor o menor importancia a un transportista o a un grupo de transportistas en particular, en esta cláusula se requiere que el orden de los servicios en una presentación principal de horarios y de información se base en criterios objetivos; se mencionan algunos ejemplos de tales criterios. Este requisito también se aplica a la selección y construcción de los servicios de conexión.

Presentaciones de opciones de vuelo [cláusula e)]

Basándose en su experiencia y en las medidas de reglamentación a nivel nacional e internacional, los proveedores de sistemas han elaborado métodos para poner en orden las opciones de viaje (vuelos o combinaciones de los mismos) concebidos para atender a las diversas demandas de los usuarios del transporte aéreo. El orden de clasificación en el inciso i) es el prescrito por los Códigos SRC de la UE y de la CEAC. Dicho orden se basa en la suposición de que los usuarios del transporte aéreo preferirán habitualmente un vuelo sin escala antes que uno directo, y ambos métodos antes que con un servicio de conexión que exija un cambio de aeronave, y que las pautas de servicio de los transportistas aéreos tenderán a hacerse eco de esta preferencia. En los SRC de la mayoría de las zonas del mundo se dispone ya de forma abundante de esta presentación UE/CEAC. Sin embargo, los usuarios tienen otras preferencias y también pueden variar notablemente las pautas de los servicios de los transportistas aéreos. Por consiguiente, en el inciso ii) se reconoce que otras clasificaciones de opciones de vuelo que satisfagan también los criterios de este artículo pueden corresponder a tales preferencias o a mercados con distintas características y, por lo tanto, se autorizan. Sin embargo, deben tomarse medidas especiales para que las presentaciones de los vuelos basadas en el Artículo 7, e) ii) sean equitativas y no discriminatorias. Por último, por el inciso iii) se permite (pero no se requiere) que los proveedores de sistemas proporcionen una presentación principal basada en los criterios UE/CEAC y cualquier otra presentación principal que satisfaga los criterios indicados en el Artículo 7.

Se limita a los suscriptores el uso de las presentaciones de opciones de vuelo descritas en esta disposición para atender al hecho de que por su amplitud y complejidad, es poco probable que sean útiles si se proporcionaran directamente a los usuarios del transporte aéreo. Sin embargo, las demás disposiciones de este artículo relativas a las presentaciones se aplicarían a las que se proporcionan a los usuarios del transporte aéreo y a terceros que no sean suscriptores. Por ejemplo, la cláusula c) del Artículo 7 es pertinente a este respecto para indicar si deben proporcionarse presentaciones principales u otra clase de presentación tanto para los usuarios del transporte aéreo como para terceros.

Ventajas injustas [cláusula f)]

Por esta cláusula se exige que los proveedores de sistemas procuren, al poner en orden los servicios en una presentación principal, que ningún transportista gane una ventaja injusta. A este respecto, es necesario que los proveedores de sistemas sean conscientes de dos situaciones: la primera, cuando todos los vuelos con una sola aeronave (a veces denominados vuelos directos), que no exigen que el pasajero se traslade de una aeronave a otra, se presentan por delante de los servicios con conexiones que requieren tal traslado, algunos transportistas aéreos podrían tratar de obtener el lugar de la pantalla más arriba posible para sus servicios utilizando un solo número de vuelo para dos vuelos independientes (a veces denominados vuelos “fantasmas”) que están programados con un cambio de aeronave en ruta. Tales vuelos han de considerarse como vuelos de conexión y presentarse como tales, no solamente para evitar que tenga una ventaja injusta el transportista aéreo del caso, sino también para no causar confusiones en la presentación a los usuarios del transporte aéreo.

En segundo lugar, cuando los proveedores de sistemas aplican métodos por los que se distingue entre conexiones en línea y conexiones entre compañías, ya sea presentando las conexiones en línea antes de las conexiones entre compañías, o clasificando las opciones de servicio según fórmulas que favorecen a las primeras respecto a las segundas, cualquier preferencia para los vuelos en la misma compañía ha de basarse en factores objetivos (tales como el tiempo de viaje transcurrido) y aplicarse uniformemente.

Contenido de las presentaciones principales
[cláusula g)]

En cualquier presentación principal sobre horarios deben figurar los elementos enumerados en los dos incisos. El objetivo del inciso i) es proporcionar a los usuarios del transporte aéreo, ya sea directamente o por intermedio de un suscriptor, información que será probablemente de preocupación o interés general, por ejemplo, si se requiere un cambio de aeronave o si un vuelo no es regular, o para indicar el transportista aéreo que será el explotador al tratarse de un vuelo con compartición de código. [Un vuelo con compartición de código es aquél en que se “comparte” el código de designación de dos o más transportistas aéreos, enumerándose el mismo vuelo o combinación de vuelos por separado con el código de cada transportista. Por ejemplo, si el transportista aéreo A ha concertado un acuerdo de compartición de código con el transportista B para un vuelo desde la ciudad X a la ciudad Y, este vuelo podría presentarse en pantalla dos veces, una vez como A123 entre X e Y, otra como B456 entre X e Y, a pesar de que se trata de un solo vuelo explotado por uno de los dos transportistas. La presentación de los vuelos con compartición de código se examina en el Artículo 7 k)].

A fin de que los usuarios del transporte aéreo sean conscientes de la falta de información exhaustiva, en el inciso ii) se exige que si una presentación principal omite algunos servicios directos, debería indicarse claramente este hecho. Este requisito no se aplica a los servicios de conexión, debido a que no se prevé que los proveedores de sistemas incluyan todas las combinaciones posibles [como se explica en las notas referentes a la cláusula h) de este artículo]. Existen dos tipos de circunstancias con respecto a las cuales el inciso ii) resulta importante.

En primer lugar, la información sobre servicios directos de los transportistas participantes puede ser incompleta por motivos técnicos. Hasta que se corrija la situación, es necesario notificar a los usuarios del transporte aéreo que la información presentada es incompleta. En segundo lugar, también es preciso notificar a los usuarios siempre que un proveedor de sistemas omite información sobre alguno o sobre todos los servicios directos ofrecidos por transportistas no participantes cuya existencia sea conocida. La expresión “se sabe que existen” se añade en reconocimiento de que el Código no exige que un proveedor de sistemas presente, por ejemplo, los horarios completos de los transportistas aéreos no participantes, especialmente porque un proveedor de sistemas tal vez ignore la existencia de determinados servicios.

El requisito de “indicar claramente” respecto a información incompleta no tiene por objetivo exigir que se dé un aviso en cada una de las pantallas; es suficiente que se notifique el aviso en la primera.

Puntos de conexión [cláusula h)]

A fin de precaverse contra la posibilidad de que un proveedor de sistemas pueda seleccionar u omitir deliberadamente puntos de conexión explotados por un transportista determinado, en esta cláusula se requiere que se utilicen tantos puntos de conexión (únicos o múltiples), seleccionados en forma no discriminatoria, como sea necesario para asegurar una amplia gama de opciones. La palabra “necesario” se ha incluido debido a que el número de puntos de conexión requeridos puede variar de un mercado a otro, debido a factores tales como la distancia correspondiente y las características de las redes de rutas de los transportistas. La expresión “una amplia gama de opciones” no tiene por objeto indicar un requisito de incluir otros itinerarios que sean poco prácticos. En realidad, en algunos mercados de cortas distancias en los cuales los servicios sin escalas son muy frecuentes podría no ser razonable, desde la perspectiva del pasajero, seleccionar puntos de conexión. Sin embargo, esto no impide que un órgano de

reglamentación defina un número mínimo concreto de puntos de conexión destinados a ser utilizados en todos los casos, si lo desea. Este procedimiento se ha adoptado en Canadá, Estados Unidos y en los Códigos SRC de la UE y de la CEAC.

Exactitud de la información presentada

[cláusula i)]

Aunque el transportista aéreo que proporciona información a un proveedor del sistema es responsable de que ésta sea exacta [Artículo 9 a)], se espera que el proveedor del sistema aplique la diligencia necesaria para que la información proporcionada se presente exactamente en pantalla y sin que induzca a errores a los usuarios del transporte aéreo. El criterio aplicado para este fin es que un proveedor del sistema no debe presentar, intencionalmente o por negligencia, información inexacta o que induzca a errores, por ejemplo al no incluir en las presentaciones parte de la información que ha recibido de los transportistas participantes.

Cumplimiento por parte de los suscriptores

[cláusula j)]

Como ya se explicó en las notas relativas al Artículo 4, cláusula a), las facultades coercitivas de algunos órganos de reglamentación pueden ser limitadas, especialmente con respecto a los suscriptores y su cumplimiento de las obligaciones del Código (Artículo 10). En los casos en los cuales los Estados no estiman factible asegurar el cumplimiento del Artículo 10, en la presente cláusula se solicita al proveedor del sistema que incluya disposiciones apropiadas relativas a dicho cumplimiento en su contrato con cada suscriptor. Esta medida tiene por objeto evitar toda discriminación respecto a los suscriptores en diversas jurisdicciones, sometiendo a todos los suscriptores a las mismas obligaciones sea cual fuere el lugar en que se encuentran.

Presentación de los vuelos con compartición de código

[cláusula k)]

La prohibición de presentar un mismo vuelo o combinación de vuelos más de un máximo de tres veces se relaciona con los vuelos con compartición de código. [En la nota relativa al Artículo 7 g) i) figura una descripción de vuelo con compartición de código]. El hecho de presentar tales vuelos más de tres veces puede llevar a la práctica indeseable llamada “relleno de la pantalla” (cuando la presentación excesiva de la misma opción de viaje “empuja” a otras opciones a pantallas sucesivas, lo que requiere más tiempo y esfuerzo por parte del suscriptor o del usuario del transporte aéreo para examinar todas las opciones de viaje respecto a un par de ciudades en particular). En cambio, el límite impuesto al número de veces en que puede presentarse un vuelo con compartición de código significa que en determinadas circunstancias el servicio de un transportista que participe en tal práctica no aparecerá en la presentación de un SRC bajo su propio designador, mientras que el designador de los demás transportistas aéreos participantes aparecerá en la presentación. A pesar de que el hecho de permitir que cada transportista aéreo que participe en un arreglo de compartición presente el servicio con su propio designador eliminaría el aspecto discriminatorio del límite impuesto, llevaría también a un nivel indeseable de “relleno de la pantalla”.

El límite de tres transportistas será adecuado para casi todos los arreglos de compartición de código. Sin embargo, cuando se considere que el “relleno de la pantalla” constituye un problema particular, puede aplicarse un límite inferior. En la mayoría de los arreglos de compartición participan dos transportistas; los códigos de conducta de la UE y de la CEAC limitan la presentación de los vuelos con compartición de código con un mismo vuelo o combinación de vuelos a un máximo de dos veces. Para respetar ese límite en los casos en que más de dos transportistas participan en un servicio con compartición, puede aplicarse el proceso de selección de opciones de viaje de la IATA.

Artículo 8 — Otras obligaciones del proveedor del sistema*Transparencia*

[cláusula a)]

A fin de garantizar transparencia, en esta cláusula se exige al proveedor del sistema que ponga a disposición de cualquier parte interesada ciertos datos sobre su SRC. Aunque esto incluye los métodos utilizados para elaborar las presentaciones de información, el proveedor del sistema no está obligado a proporcionar información de carácter exclusivo, tal como los soportes lógicos concretos utilizados en el sistema.

Prácticas que impiden o desvirtúan la competencia

[cláusula b)]

Por esta cláusula se exige que los proveedores de sistemas no participen en prácticas que disminuirían la competencia entre los proveedores de sistemas o los transportistas aéreos. Se expresa en términos generales porque tales prácticas estarían sometidas a las leyes y políticas nacionales en materia de competencia que son distintas de un Estado a otro. Como ejemplo de prácticas que podrían impedir o desvirtuar la competencia pueden citarse, aunque no sean las únicas, la de colusión entre proveedores sobre la fijación de precios, la de concertar un acuerdo con otros proveedores de sistemas respecto a cualquiera de los aspectos de los servicios SRC, cuyo objetivo o efecto sería la subdivisión de mercados basándose en criterios geográficos o de otra índole.

Artículo 9 — Obligaciones de los transportistas aéreos*Exactitud de la información proporcionada a los proveedores de sistemas*

[cláusula a)]

Esta cláusula establece que un transportista aéreo es responsable de la exactitud de la información que proporciona a un proveedor del sistema para incorporarla a un SRC, directa o indirectamente (por lo tanto, se incluye el suministro de información por un intermediario, tal como otro transportista o una editorial independiente que recopila y publica la información relativa a horarios y tarifas de transportistas). La cláusula está redactada de modo que el transportista no sea responsable de la exactitud de la información sobre sus servicios que no proporciona al proveedor del sistema, como podría ocurrir en el caso de transportistas no participantes.

Contenido de la información proporcionada a los proveedores de sistemas

[cláusula b)]

Los transportistas aéreos participantes presentan un volumen importante de información en forma electrónica a uno o más proveedores de sistemas y, por ser la fuente original de dicha información, son los que de forma óptima pueden asegurar que no se desfiguran los servicios.

En cuanto a la desfiguración de un servicio, los vuelos llamados “fantasmas” [descritos en las notas correspondientes al Artículo 7 f)] han de presentarse de forma que aparezca claro que se trata de un cambio de aeronave.

A fin de que los proveedores de sistemas puedan cumplir con el Artículo 7 apartado g), inciso i), y los suscriptores con el Artículo 10 d) y e), el inciso ii) de esta disposición exige que el transportista aéreo indique claramente en la información que proporciona sobre sus servicios de transporte aéreo, determinados elementos tales como el hecho de que un vuelo no sea regular o la identidad del transportista aéreo que es el explotador al tratarse de un vuelo con compartición de código.

Negativa a participar en determinados SRC [cláusula c)]

A veces los transportistas optan por no participar en determinados SRC. En algunos casos, esto se debe a que el transportista no desea distribuir sus servicios por medio de determinado SRC por motivos comerciales justificables (por ejemplo, cuando los costos correspondientes se estiman excesivamente elevados). Sin embargo, se han registrado casos en los cuales un transportista que es a su vez proveedor del sistema (o está afiliado a uno) ha rehusado participar en un SRC rival a fin de que ese SRC resulte menos atractivo para los suscriptores. En los mercados en los cuales el transportista desempeña un papel importante, las medidas de este tipo pueden tener repercusiones adversas en las opciones SRC al alcance de los suscriptores y, en última instancia, en la calidad de la información que se proporciona a los pasajeros.

Por medio de esta cláusula se trata de impedir que un transportista se niegue a participar en cualquier SRC; esta cláusula se aplica únicamente en un Estado en el cual el transportista posee una posición dominante en el mercado y está financieramente vinculado o afiliado de algún otro modo a cualquier otro SRC como, por ejemplo, un agente de comercialización, salvo si la vinculación o afiliación es el resultado de un acuerdo de participación con el proveedor del sistema. En este contexto, la participación ha de caracterizarse por el mismo grado y nivel de funcionalidad que la del transportista predominante en su propio SRC, incluido, por ejemplo, el suministro de toda la información sobre horarios y reservas, y permitiéndose reservas, confirmación y entrega de billetes de manera equitativa y oportuna. En esta cláusula se permite una excepción en los casos en que existan motivos técnicos o comerciales legítimos para no participar en determinado SRC; se prevé que tales casos serán muy raros y excepcionales.

Negativa a proporcionar información a determinados SRC [cláusula d)]

A veces los transportistas optan por no proporcionar información sobre sus servicios a determinados SRC. Por ejemplo, un transportista no participante puede optar por no proporcionar información alguna a un SRC, por ser éste un competidor del SRC con el que el transportista tiene un vínculo financiero o una afiliación. Sin embargo, como en el caso de la negativa a participar en un SRC (véase la cláusula anterior), esta decisión podría tener una repercusión adversa en la competencia entre los proveedores SRC en función de las opciones SRC al alcance de los suscriptores y, en última instancia, en la calidad de la información que se proporciona a los usuarios del transporte aéreo. En el caso de transportistas participantes, la información que se proporciona a los proveedores de sistemas (e inversamente la que puede retirarse) estará normalmente regida por el contrato de participación entre el proveedor y el transportista aéreo.

Por medio de esta cláusula se trata de impedir que un transportista se niegue a proporcionar información sobre horarios o tarifas a un proveedor de sistemas; esta cláusula se aplica exclusivamente en el Estado de domicilio del transportista y solamente si ya proporciona dicha información a otro proveedor de sistemas cuyo SRC es utilizado por suscriptores en ese Estado. La excepción "a menos que la ley lo permita" se incluye para tener en cuenta la legislación que permita tal negativa. Algunos Estados también podrían ampliar el campo de aplicación de esta cláusula para incluir información sobre disponibilidad de asientos, así como horarios o tarifas.

La obligación de la cláusula d) puede representar una carga para algunos transportistas, particularmente los más pequeños. Sin embargo, ninguna cláusula del Código impide a un transportista imponer derechos a los proveedores de sistemas a fin de recuperar los costos adicionales en que incurre al proporcionar dicha información (que, sin embargo, no deberían ser excesivos puesto que la información se limita a la que se proporciona a otro proveedor). En muchos casos los proveedores de sistemas pueden también obtener información sobre horarios, por ejemplo a partir de fuentes públicas.

Relaciones con los suscriptores [cláusula e)]

El objeto de esta cláusula consiste en garantizar que los transportistas procurarán no intervenir en la selección o la utilización de un SRC por un suscriptor y evitar que las dos prácticas que se describen allí obstaculicen la competencia entre los proveedores de sistemas. Se asemeja considerablemente a dos de las obligaciones de los proveedores

respecto a los suscriptores [Artículo 6, cláusulas d) y e)]. El inciso i) se aplica a los transportistas aéreos que tienen un interés financiero o están afiliados con determinado SRC (p. ej., actuando como su agente exclusivo); obligar o incitar a los suscriptores a utilizar únicamente dicho SRC podría traerle una ventaja competitiva desleal respecto a otros SRC. A fin de que este requisito no sea discriminatorio, el inciso ii) se aplica a los transportistas aéreos que no tienen un interés financiero ni están afiliados de otro modo con determinado SRC, pero cuyas acciones podrían aventajar deslealmente a dicho SRC respecto a los demás. Sin embargo, el inciso ii) no tiene por objeto impedir que los transportistas aéreos exijan el uso de determinado SRC por motivos comerciales legítimos. Por ejemplo, los transportistas aéreos que participan en un solo SRC podrían exigir o incitar a los suscriptores a utilizarlo; asimismo, los transportistas aéreos podrían preferir el uso de determinado SRC porque ofrece mejores precios y servicios o mejor funcionamiento, sin favorecerlo de manera desleal.

Artículo 10 — Obligaciones de los suscriptores

Utilización de presentaciones principales y manipulación de la información [cláusulas a) y b)]

En el Artículo 7 a) y c) se dispone que el proveedor del sistema ponga a disposición de los suscriptores una o más presentaciones principales que sean tan imparciales y neutrales como sea posible y proporcionará siempre tales presentaciones a no ser que se haya formulado otra solicitud. Sin embargo, esto resulta insuficiente para garantizar que los suscriptores utilizarán dichas presentaciones al proporcionar información a los usuarios del transporte aéreo. Tal vez al suscriptor no le convenga proporcionar información neutra a estos últimos, especialmente si ciertos transportistas ofrecen incentivos especiales (tales como el pago de comisiones adicionales) para persuadir a los suscriptores que hagan reservas en sus servicios. Por lo tanto, por la cláusula a) se obliga al suscriptor a utilizar o proporcionar una presentación principal que cumpla con las cláusulas aplicables del Artículo 7 para cada transacción, excepto en los casos en que resulte necesaria otra presentación a fin de satisfacer una preferencia señalada por un usuario (es decir, un pasajero o alguien que actúe en su nombre). Sin embargo, debido a que muchos suscriptores podrían considerar necesario utilizar diversas presentaciones para responder a las necesidades de sus clientes o las suyas propias, y es probable que se registre diariamente un volumen considerable de transacciones, resultará difícil hacer cumplir esta cláusula, aun cuando los proveedores de sistemas incluyan dicha obligación en sus contratos con los suscriptores.

Mediante soportes lógicos adecuados, los suscriptores que lo deseen pueden extraer los datos de uno o varios SRC y reagruparlos en un formato de presentación de su propio diseño. Si bien esto puede beneficiar a los pasajeros, permitiendo que las presentaciones se adapten a sus necesidades individuales, existe el peligro de que los suscriptores reagrupen los datos a fin de lograr sus propios objetivos comerciales. Aun reconociendo que los suscriptores pueden desear manipular la información suministrada por un SRC, por medio de la cláusula b) se trata de evitar que esto se lleve a cabo en una forma que genere información inexacta o engañosa para los usuarios del transporte aéreo. Podría ser muy difícil hacer cumplir también esta cláusula en la práctica.

Exactitud de la información [cláusula c)]

En esta cláusula se exige a los suscriptores que se hagan responsables de la exactitud de toda información que introducen en un SRC, tales como los datos relativos a un pasajero o a sus requisitos. Sin embargo, es probable que al menos parte de esta información será proporcionada por el pasajero; en esas circunstancias, los suscriptores generalmente estarían en condiciones de responsabilizar a los pasajeros por la exactitud de la información.

Información para los usuarios del transporte aéreo [cláusulas d) y e)]

Cuando se incluyen en un SRC vuelos no regulares, los suscriptores tienen la responsabilidad de informar a los usuarios del transporte aéreo cuando un vuelo no sea regular y acerca de cualesquiera requisitos especiales respecto

al mismo, tales como la compra de otros servicios o el hecho de que los asuntos relativos a arreglos de transporte aéreo han de concertarse con el correspondiente organizador del viaje, por ejemplo, en lugar de hacerlo con el transportista aéreo que explota el vuelo [cláusula d)]. La responsabilidad que tiene el suscriptor de comunicar a los pasajeros, o a los posibles pasajeros, la información indicada en la cláusula e) tiene una contrapartida en las responsabilidades que asumen el transportista aéreo y los proveedores de sistemas para indicar claramente estos datos en la información que proporcionan y presentan. Esta responsabilidad es particularmente importante respecto a los vuelos con compartición de código. Si en el itinerario se incluye un vuelo con compartición de código, los suscriptores deben informar a los usuarios del transporte aéreo acerca de este hecho y comunicarles el nombre del explotador de tal vuelo.

Reservas prohibidas [cláusula f)]

Para los fines del presente Código, una reserva ficticia es aquella que no se hace a solicitud de un consumidor, por ejemplo las que se hacen para fines de capacitación utilizándose nombres seleccionados aleatoriamente. Aunque las reservas ficticias pueden efectuarse por varios canales (directamente con el transportista aéreo, por terceros, etc.), en esta cláusula se prohíben tales reservas cuando se hacen por medio de los SRC, porque pueden dar lugar a dos problemas. El primero es que tales reservas pueden dar una indicación falsa de la demanda real de un servicio, dificultando la comparación de la capacidad con la demanda para determinados vuelos. En segundo lugar, dado que los proveedores imponen derechos a los transportistas aéreos por las reservas, este método puede dar lugar a costos adicionales para el transportista aéreo. En el Código no se establece la igualdad entre reservas ficticias y duplicadas (aunque estas últimas pueden llevar a problemas similares) puesto que no hay un consentimiento en la industria ni normas establecidas respecto a la admisibilidad de reservas duplicadas. Sin embargo, pueden disminuirse tanto las reservas ficticias como las duplicadas que los transportistas aéreos no deseen hacer, mediante lo siguiente: el transportista aéreo somete a auditoría las facturas para el pago de derechos de reserva; el desarrollo de una tecnología de computadoras que impida determinadas reservas duplicadas con el mismo SRC; el uso de programas de soporte lógico para la capacitación de los suscriptores en lugar de utilizarse los propios SRC; y controles más rigurosos de los programas de incentivos por los que se exija que los suscriptores satisfagan objetivos de reserva (razón aducida para algunas de las reservas ficticias).

Artículo 11 — Protección del carácter confidencial de los datos personales

En el presente Código se dedica un artículo distinto a la protección del carácter confidencial de los datos personales dada su importancia y porque todos los interesados (Estados, transportistas aéreos, proveedores de sistemas, suscriptores y otras partes que se ocupan del transporte aéreo internacional) comparten la responsabilidad de asegurar la protección de los datos que tengan bajo su control.

Medidas apropiadas [cláusula a)]

Existen numerosas medidas jurídicas y normativas (de índole nacional e internacional) relativas a la protección de los datos personales. Los Estados se atendrán a estas fuentes para determinar las medidas que habrán de aplicarse a las operaciones de los SRC en sus territorios respectivos, entre otras, si se justifica, el uso de sanciones cuando no respete el carácter confidencial de los datos personales.

Un método para determinar si se trata de “datos personales” consiste en verificar si la información puede relacionarse con una persona en particular. No se proporciona aquí ninguna definición precisa de lo que constituye “datos personales” ya que esto puede variar de un Estado a otro, en función de las leyes y prácticas nacionales e internacionales.

Respecto a las prácticas de la industria del transporte aéreo, los Estados pueden orientarse según la práctica recomendada 1774 de la IATA (“Protection of Privacy and Transborder Data Flows of Personal Data used in International Air Transport of Passengers and Cargo”).

Partes interesadas, consentimiento del pasajero [cláusula b)]

Para hacer una reserva mediante un SRC, el suscriptor debe introducir en el SRC datos personales relativos al pasajero. Esto podría incluir la edad, nacionalidad, requisitos de dieta por razones religiosas y otros datos que el transportista interesado necesita, que si caen en manos ilegítimas podrían poner en peligro el bienestar o la propiedad del pasajero. Por lo tanto, todas las partes interesadas deben proteger el carácter confidencial de tales datos personales. En este contexto, la expresión “todas las partes interesadas” significa en primer lugar los proveedores de sistemas [que tienen la responsabilidad concreta respecto a la información de una sola reserva según el Artículo 5 j)], los transportistas aéreos y los suscriptores, pero también se refiere a otras partes que pueden tener acceso a los datos personales, tales como las empresas que preparan los datos que se introducen en los SRC, o que procesan la información para fines de facturación.

El requisito de que no se divulguen los datos personales sin el consentimiento del pasajero interesado es un principio general que ha de aplicarse de forma razonable en lugar de constituir una norma inflexible. Por ejemplo, al proporcionar datos personales a un suscriptor para hacer una reserva o comprar un billete de transporte aéreo, puede considerarse que un pasajero usuario aprueba implícitamente la transferencia de los datos a terceros que los necesitan para completar la transacción. Así, los bancos de liquidación no exigen el consentimiento específico de los pasajeros para tramitar los pagos que pudieran contener datos personales, y tampoco lo exigiría una empresa que tramita información de facturación para determinado transportista aéreo. De modo semejante, entre las partes interesadas en el transporte aéreo se incluirían, por ejemplo, las autoridades aeroportuarias a las que podría pedirse que proporcionaran una silla de ruedas para un pasajero.

Los Estados que se comprometan a adherirse al Código deben notificar este hecho a la OACI. Esta declaración unilateral de intención, comunicada a la OACI y [de conformidad con la cláusula e)] difundida por la OACI, permite informar a otros Estados y a todas las partes interesadas acerca de dicha decisión. No obstante, un Estado que haya notificado que se ha adherido al Código puede poner fin a dicho compromiso notificando a la OACI, que, a su vez, difundirá dicha decisión. Los Estados pueden, naturalmente, comprometerse a adherirse al Código de otros modos, mediante acuerdos y arreglos internacionales bilaterales o multilaterales con otros Estados o mediante una práctica constante y uniforme en su aplicación.

Artículo 12 — Aplicación, revisión y excepciones*Aplicación y revisión [cláusula a)]*

Teniendo en cuenta la experiencia de los Estados con el Código adoptado por el Consejo el 17 de diciembre de 1991, su aceptación por un número importante de Estados y la necesidad de que los Estados dispongan del tiempo necesario para examinar la versión revisada del mismo antes de informar a la OACI acerca de su compromiso de adherirse al mismo, en esta cláusula se indica que el Código revisado se aplicará y surtirá efecto a partir del 1 de noviembre de 1996.

La comercialización de servicios de transporte aéreo por medio de los SRC es un aspecto de la industria del transporte aéreo en rápida evolución. Por consiguiente, es necesario revisar el Código cuando las circunstancias lo justifiquen para tener en cuenta los nuevos acontecimientos. Para simplificar los procedimientos y para que un solo Código se aplique en un momento dado, todo Código revisado adoptado por el Consejo reemplazará al Código anterior en su totalidad.

Adhesión al Código [cláusula b)]

Se entiende por “adherirse al Código” que un Estado procura aplicar los principios generales de conducta que figuran en el Código en su reglamentación de los SRC o aplica criterios o normas que concuerdan con el Código en su territorio

y en sus relaciones con otros Estados que también se adhieren al Código. En la práctica, podrá variar la manera en que los Estados se adhieren al Código. Algunos podrán utilizar el mismo directamente; otros podrán tener reglamentos nacionales o regionales más pormenorizados sobre los SRC; otros podrán tener disposiciones relativas a los SRC en los acuerdos bilaterales o multilaterales que deben tenerse en cuenta al aplicar el Código.

Excepciones para los países en desarrollo [cláusula c)]

Los SRC tuvieron su origen en algunos países desarrollados, particularmente en los Estados Unidos y en varios Estados de Europa. Aunque la utilización de los SRC se ha extendido ahora por todo el mundo, tal vez algunos países en desarrollo opten por demorar la introducción de los SRC en sus territorios hasta que, por ejemplo, exista en sus propios mercados nacionales una estructura de reglamentación o un sistema de distribución de servicios apropiados. Por lo tanto, en el Código se dispone que tales Estados puedan abstenerse de aplicar el Artículo 4 c) hasta el 31 de diciembre de 2000, siempre que se satisfagan las condiciones que se explican a continuación. Es obvio que muchos de los países en desarrollo no tienen interés en aplicar esta excepción ni tienen la intención de hacerlo; sin embargo, dado que no existe ningún modo eficaz de determinar a priori los Estados en desarrollo que pudieran optar por la excepción, es preferible un procedimiento que se base en decisiones individuales.

La primera condición i) consiste en que el Estado que se valga de la excepción del Artículo 4 c) lo notifique a la OACI. Por la segunda condición ii) se exige que la exclusión de los SRC esté en armonía con los acuerdos o arreglos bilaterales o multilaterales en los que sea parte el Estado que se vale de la excepción. Esto tiene como objetivo asegurar la uniformidad entre las obligaciones del Estado en virtud de este Código y cualquiera de las demás obligaciones que pudiera tener en relación con los SRC, por ejemplo respecto a acuerdos bilaterales de servicios aéreos y al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS).

Excepciones por falta de reciprocidad o por controversias [cláusula d)]

Puede dar lugar a otra excepción respecto a un Estado que se adhiera al Código la falta de reciprocidad en los SRC o cuando no se resuelva una controversia intergubernamental relativa al SRC según lo previsto en el Artículo 4 g). Para asegurar plena transparencia en la aplicación del Código, el Estado que permita o requiera medidas que no sean conformes al Código ha de notificar este hecho a la OACI y proporcionar suficiente información relativa a los proveedores, transportistas aéreos y Estados interesados para indicar el alcance y la naturaleza de los efectos de tales medidas.

Transparencia [cláusula e)]

Para mantener informados a todos los Estados respecto a aquellos Estados que no se adhieran al Código, en su totalidad o en parte, en cualquiera de las situaciones descritas en las cláusulas b) a d) inclusive del presente Artículo, el Consejo de la OACI publicará informes periódicos relativos a las notificaciones recibidas. Se prevé que el primero de tales informes se publicaría poco después de la fecha de entrada en vigor del Código, a medida que los Estados adoptan su decisión inicial de estar o no dispuestos a adherirse al Código. Otros informes se expedirán cuando corresponda.

Exenciones [cláusula f)]

Según lo explicado en las notas correspondientes al Artículo 2, por su carácter, los SRC de acceso múltiple no pueden satisfacer algunas obligaciones de los proveedores de sistemas indicadas en el Código y, por consiguiente, están exentos de los requisitos del Artículo 5 en materia de introducción y manipulación de datos y la distribución de determinada información, así como de los requisitos del Artículo 7 relativos al arreglo y al suministro de las

presentaciones principales. Tales sistemas están sometidos a las demás disposiciones del Código de manera que, en la medida de lo posible, todos los SRC estarán sometidos a las mismas obligaciones y requisitos.

Debido a su carácter, los sistemas de acceso múltiple dan lugar a discriminación que favorece a los transportistas dominantes en un mercado dado, situación que puede subsanarse de dos modos: primero, utilizando otros SRC que proporcionen presentaciones objetivas, en los mismos mercados a los que presta servicio el sistema de acceso múltiple; segundo, adoptando los Estados medidas, en virtud del Artículo 4 g), para contrarrestar el aspecto discriminatorio de los sistemas de acceso múltiple en los casos en que determinen la ausencia de reciprocidad en materia de SRC.

E. CLÁUSULAS MODELO PARA SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA

5.3 Las dos alternativas de cláusulas modelo que se indican a continuación se han elaborado para que los Estados las utilicen a su discreción en sus acuerdos bilaterales o multilaterales para reforzar o complementar el Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, y a fin de tener en cuenta la existencia de reglamentos nacionales y regionales relativos a los SRC, los cuales, respecto a determinadas disposiciones, pueden tener mayor alcance que el propio Código.

Cuando ninguna de las Partes en un acuerdo tiene reglamentación SRC nacional o regional ni prevé tenerla, se aplica la Cláusula modelo A; cuando una o varias de las Partes en un acuerdo tienen o prevén tener reglamentación SRC nacional o regional, se aplica la Cláusula modelo B. Estas cláusulas modelo también se han incorporado en los Modelos de acuerdos de servicios aéreos de la OACI (MASA) (véase el Apéndice 5 del presente documento).

Cláusula modelo A relativa a los SRC

Cada una de las Partes aplicará el Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora dentro de su territorio.

Cláusula modelo B relativa a los SRC

Cada una de las Partes aplicará el Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora dentro de su territorio en armonía con otros reglamentos y obligaciones aplicables a los sistemas de reserva por computadora.

Parte 6

ASUNTOS COMERCIALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS

6.1 La Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 produjo cuatro arreglos de reglamentación sobre las actividades comerciales de las líneas aéreas en la explotación de servicios internacionales: servicios de escala, conversión de divisas y transferencia de ganancias, empleo de personal no nacional y, por último, venta y comercialización de servicios de transporte aéreo. En respuesta a la recomendación de la Conferencia de continuar el trabajo para dar a dichos arreglos una estructura más formal, el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo formuló, en su novena reunión de febrero de 1997, la Recomendación ATRP/9-5 que contiene cláusulas modelo sobre cuatro aspectos comerciales, además de uno nuevo sobre el pago de gastos locales, con las notas explicativas correspondientes. Estas cláusulas modelo, que reemplazan los arreglos sobre los mismos temas elaborados anteriormente por la Conferencia, fueron aprobadas por el Consejo en mayo de 1997 y enviadas a los Estados como orientación.

Las cláusulas modelo, que se reproducen en las secciones siguientes, podrían utilizarse en un acuerdo bilateral o multilateral. Las notas proporcionadas para cada cláusula modelo constituyen parte integrante de dichos arreglos de reglamentación y se utilizarán para negociar, interpretar y aplicar estos últimos. Estas cláusulas modelo también se han incorporado en los Modelos de acuerdos de servicios aéreos de la OACI (MASA) (véase el Apéndice 5 del presente documento).

Recomendación ATRP/9-5

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA:

que, siempre que resulte apropiado, se aliente a los Estados a utilizar en sus arreglos bilaterales y multilaterales sobre servicios aéreos las cláusulas modelo y notas explicativas sobre los aspectos comerciales siguientes, las cuales tienen por finalidad ayudar a las autoridades normativas a eliminar las restricciones y pasar a un entorno más competitivo.

A. SERVICIOS DE ESCALA

Cláusula modelo

Cada Parte autorizará a los transportistas aéreos de las otras Partes a elección de cada transportista a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- b) prestar servicios a uno o varios transportistas aéreos;
- c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

NOTAS

- i) Las opciones enunciadas anteriormente deben utilizarse de conformidad con las obligaciones internacionales, la orientación que figura en el Anexo 9 (Facilitación) al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como en las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082), las leyes y reglamentos nacionales y en consulta con el explotador del aeropuerto.
- ii) Se permitirá a los transportistas aéreos escoger libremente entre las posibilidades disponibles y cambiar o combinar su opción, excepto cuando se demuestre que ello no es posible, y también cuando estén limitados por las consideraciones pertinentes en materia de protección y seguridad de la aviación y [salvo en el caso a), o sea, servicios llevados a cabo por el propio transportista] el nivel demasiado reducido de las operaciones aeroportuarias para permitir la competencia entre proveedores. En determinados aeropuertos, el número de transportistas aéreos y la limitación de instalaciones quizá no permitan que los transportistas aéreos realicen sus propios servicios de escala en la parte aeronáutica; en tales casos, los transportistas que pueden realizarlos deberían seleccionarse con arreglo a procedimientos objetivos, transparentes y no discriminatorios y deberían estar disponibles otros proveedores de la competencia.
- iii) Se exigiría siempre que las Partes adopten las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonables basada en los costos y un trato justo y uniforme para todos los transportistas aéreos de las otras Partes.
- iv) Dependiendo de sus circunstancias específicas, los Estados deberían considerar la introducción gradual y por etapas del suministro de sus propios servicios de escala o de múltiples proveedores, basado, cuando corresponda, en el tamaño del aeropuerto.

B. CONVERSIÓN DE DIVISAS Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS**Cláusula modelo**

Cada Parte permitirá a los transportistas aéreos de las otras Partes, a petición, convertir y transferir al extranjero, al Estado que seleccione, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que sobrepase las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia, sin restricciones ni cobro de impuestos, al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

NOTAS

- i) Este arreglo de reglamentación está supeditado a acuerdos internacionales [como aquéllos en los que participa el Fondo Monetario Internacional y el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS)] que permite el control de cambios en ciertas situaciones para proteger la balanza de pagos de un Estado así como a los procedimientos establecidos en las leyes y reglamentos nacionales aplicables. Los Estados deben tener en cuenta la disposición del AGCS que permite que una parte contratante considere el transporte aéreo como esencial en su programa económico o de desarrollo al considerar los controles de cambios.
- ii) La expresión “actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo” comprende actividades estrechamente relacionadas con el suministro de servicios aéreos, tales como el servicio de autobuses entre el aeropuerto y los hoteles y en los lugares donde está permitido, el suministro de servicios de

escala a otros transportistas aéreos. La expresión no incluiría actividades tales como los ingresos provenientes de hoteles, alquiler de automóviles, inversiones en propiedades locales o acciones y bonos que serían objeto de otro tipo de régimen para la conversión y transferencia.

- iii) La expresión “sin cobro de impuestos” se refiere a los impuestos sobre la conversión y la transferencia, y no a los impuestos nacionales sobre el ingreso que tienen un mejor tratamiento basados en tratados de doble tributación, o algún otro arreglo en el que los ingresos provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo por líneas aéreas extranjeras están exentos del impuesto nacional sobre el ingreso por reciprocidad. Sin embargo, en caso de no contar con un tratado de doble tributación u otro arreglo, los Estados pueden utilizar esta cláusula para exonerar en forma recíproca a los transportistas aéreos de los impuestos sobre ingresos extranjeros pero esta intención debería quedar claramente establecida.

C. PAGO DE GASTOS LOCALES

Cláusula modelo

Cada Parte permitirá que los transportistas aéreos de las otras Partes paguen en la divisa local los gastos locales realizados en su territorio, incluida la compra de combustible, o bien a discreción de los transportistas aéreos y siempre que estuviera autorizado, en cualquier otra divisa de libre conversión.

NOTAS

- i) De conformidad con las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*¹ (Doc 9082), este arreglo no impide que las autoridades aeroportuarias expresen los derechos por servicios aeroportuarios en divisas de libre conversión, cuando ello sea necesario para dar estabilidad a dichos derechos y para pagar el equipo y los servicios importados. Tales derechos no deberán discriminar entre los transportistas aéreos extranjeros y los que tengan la nacionalidad del Estado del aeropuerto y que participen en operaciones internacionales similares, ni entre dos o más usuarios extranjeros.
- ii) En circunstancias normales, los derechos a los usuarios deberían expresarse y pagarse en la divisa local. Con todo, en circunstancias especiales, por ejemplo, cuando las condiciones económicas no sean estables y un Estado proponga o permita expresar los derechos a los usuarios en otra divisa que no sea la local, las líneas aéreas podrían aplicar la misma divisa a sus ventas locales de billetes, utilizando el mismo tipo de cambio.

D. PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

Cláusula modelo

Cada una de las Partes permitirá a los transportistas aéreos de las otras Partes el derecho de:

- a) traer a sus territorios y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras labores especializadas que se requieren para el suministro de servicios de transporte aéreo de forma compatible con las leyes y reglamentos del Estado que los reciben en materia de entrada, residencia y empleo; y

1. El título actual de este documento es *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*.

- b) utilizar los servicios y el personal de toda otra organización, compañía o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada para prestar esos servicios.

NOTAS

- i) El párrafo a) de este arreglo de reglamentación tiene por objeto facilitar la residencia en el extranjero del personal del transportista aéreo que desempeña funciones de dirección, comerciales, técnicas y operacionales. El personal que desempeña funciones operacionales no incluye a la tripulación de vuelo ni al personal auxiliar de a bordo cuya movilidad está regida por lo dispuesto en el Anexo 9 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Este arreglo está supeditado a las obligaciones internacionales y a las leyes nacionales del país que los reciben en materia de entrada, residencia y empleo que, en la mayoría de los casos, deberían ser lo suficientemente flexibles para abarcar las obligaciones de una parte en virtud de este arreglo.
- ii) El arreglo está basado en la reciprocidad general en términos de tipo de personal que un transportista aéreo puede mantener en un Estado extranjero y no debe interpretarse en términos cuantitativos, p. ej., permitiendo únicamente el mismo número de este tipo de personal que los transportistas aéreos nacionales pueden mantener en el Estado del transportista aéreo extranjero.
- iii) El párrafo b) tiene por objeto responder a la necesidad de dar cabida a la utilización más frecuente de personal de terceros países por parte de los transportistas aéreos, como consecuencia del número creciente de alianzas y del carácter mundial de las actividades de las líneas aéreas comerciales. En consecuencia, incluiría la facultad de utilizar personal y servicios de una línea aérea que fuera socia de una alianza o de un acuerdo de compartición de códigos.

E. VENTA Y COMERCIALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Cláusula modelo

Cada una de las Partes otorgará a cada transportista aéreo de las otras Partes el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios a discreción del transportista), incluyendo el derecho de establecer oficinas tanto dentro de la red como fuera de la red.

NOTAS

- i) Este arreglo permite establecer una norma sencilla pero justa para autorizar a los transportistas aéreos a vender y a comercializar sus servicios en el extranjero teniendo en cuenta al mismo tiempo las obligaciones de los Estados que han contraído un compromiso específico a brindar un trato nacional por este servicio de conformidad con el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). Esta cláusula modelo es consecuente con la norma de trato nacional del AGCS en el sentido de que, como cuestión práctica, el trato acordado a los transportistas aéreos extranjeros no sería normalmente menos favorable que el otorgado a los transportistas aéreos nacionales. Con todo, en algunas circunstancias, la norma de trato nacional puede redundar en condiciones más restrictivas para los transportistas aéreos extranjeros y nacionales que las exigidas en la cláusula modelo y en estos casos el trato de la cláusula modelo será más liberal.
- ii) esta cláusula no se aplica a la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo por intermedio de sistemas de reserva por computadora (SRC) para los cuales los Estados pueden utilizar el *Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora* de la OACI, y las normas nacionales o regionales, según corresponda.

- iii) La expresión “oficina dentro de la red” describe una situación en la que la oficina está ubicada en una ciudad o país en que el transportista aéreo ofrece sus servicios directamente; una “oficina fuera de la red” está ubicada en una ciudad o país en que el transportista aéreo no presta servicios directamente.

F. ASPECTOS DE LA COMPARTICIÓN DE CÓDIGOS RELATIVOS AL CONSUMIDOR

6.2 En la década de 1990, la compartición de códigos, una práctica que supone el uso del designador de vuelo de una línea aérea para un servicio efectuado por otra, ha pasado a ser una forma cada vez más popular de arreglo cooperativo entre líneas aéreas. La Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 consideró esta cuestión como uno de los aspectos cuyas repercusiones deberían examinarse con respecto a los futuros arreglos de reglamentación relativos al acceso a los mercados. En consecuencia, el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo, basándose en un estudio realizado por la Secretaría sobre el tema (publicado como Circular 269-AT/110), consideró los aspectos económicos y los aspectos relativos al consumidor en lo concerniente a la compartición de códigos y, en su novena reunión, elaboró la recomendación que se reproduce a continuación (ATRP/9-6) que trata sobre el segundo aspecto de esta cuestión. Esta recomendación fue aprobada por el Consejo en mayo de 1997 y enviada a los Estados como orientación.

Al adoptar esta recomendación, el grupo de expertos convino en que la información necesaria que se proporcionaría a los consumidores debería incluir los vuelos, los explotadores, las escalas intermedias y los cambios de aeronave, líneas aéreas y aeropuertos. A este respecto, se incluían varios elementos del transporte aéreo internacional, además de los propios transportistas aéreos, tales como agentes de viaje, sistemas de reserva por computadora, aeropuertos y otros participantes en los aspectos de facilitación.

En marzo de 2003, la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) también trató la cuestión más general de los intereses de los consumidores en el proceso de liberalización y adoptó algunas conclusiones que figuran en el Apéndice 4 del presente documento.

Recomendación ATRP/9-6

EL GRUPO DE EXPERTOS RECOMIENDA:

Que los Estados adopten las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido que operan hacia o desde su territorio y que, como mínimo se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- b) en forma escrita, en el propio billete o (de no ser posible) en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que remplace este último, como la confirmación por escrito, incluyendo información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicándose claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- c) verbalmente, de nuevo, por parte del personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Parte 7

ENTORNO GENERAL DE REGLAMENTACIÓN

A. COMERCIO DE SERVICIOS

7.1 El tema del comercio de servicios se suscitó por primera vez en 1985 en la Tercera Conferencia de transporte aéreo y desde entonces la OACI se ha ocupado de este asunto. La Organización ha seguido de cerca su evolución, en particular la elaboración de un Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) en el marco de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales que se inició en 1986 y dio lugar, entre otras cosas, al establecimiento de la Organización Mundial del Comercio, en enero de 1995, así como al examen subsiguiente del Anexo del AGCS sobre servicios de transporte aéreo. La postura de la OACI sobre el asunto figura en la Resolución A36-15 de la Asamblea que se reproduce a continuación.

A36-15: Apéndice A, Sección IV —Comercio de servicios

Considerando que, respecto a la incorporación de aspectos del transporte aéreo internacional en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;
2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían crear un entorno en el que el transporte aéreo pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados contratantes y su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;
3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;
4. *Insta* a los Estados contratantes que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:
 - a) aseguren la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;

- b) se aseguren de que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
 - c) tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
 - d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
 - e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
 - f) registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.
5. *Pide* a la Organización Mundial del Comercio, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:
- a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización que está teniendo lugar a escala bilateral, subregional y regional;
 - b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad operacional y protección; y
 - c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera; y
6. *Pide al Consejo que:*
- a) siga ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
 - b) participe activamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y
 - c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la Organización Mundial del Comercio y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

B. LEYES SOBRE COMPETENCIA

7.2 Este asunto se examinó por primera vez en el 24º período de sesiones de la Asamblea, que adoptó la Resolución A24-14 sobre medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional (refundidas ahora en la Resolución A36-15), y posteriormente en la Tercera Conferencia de transporte aéreo, que adoptó una recomendación sobre la aplicación de la Resolución A24-14. En 1994, la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) examinó también el asunto y formuló arreglos de reglamentación para presentarlos a la consideración de los Estados. En la Circular 215, que ahora se reproduce en el Apéndice 2 del presente documento, figura un texto de orientación detallado relativo a las leyes sobre competencia. En 2003, la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) examinó la cuestión más general de la competencia equitativa y salvaguardias en el proceso de liberalización. La Conferencia llegó a varias conclusiones y convino en una cláusula modelo sobre salvaguardias contra prácticas competitivas desleales para uso discrecional por los Estados en sus acuerdos de servicios aéreos (véase el Apéndice 4 del presente documento). Las cláusulas modelo sobre salvaguardias y leyes sobre competencia se han incorporado en los Modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) de la OACI (véase el Apéndice 5).

Resolución de la Asamblea

A36-15: Apéndice A, Sección II (extractos)

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas unilateralmente a escala nacional afectan la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales injustas y discriminatorias y pueden ser incompatibles con los principios fundamentales del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

...

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y a que se cercioren de que las políticas y legislaciones nacionales no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta las características especiales del mismo;

...

Recomendación 5 de la ATConf/3

1. RECOMIENDA que el Consejo en cumplimiento de la Resolución A24-14 de la Asamblea:

- a) prepare con carácter de suma prioridad un texto de orientación apropiado destinado a evitar o resolver los conflictos que puedan surgir entre los Estados contratantes respecto a la aplicación al transporte aéreo internacional de las leyes nacionales en materia de competencia, especialmente si repercuten en las disposiciones de acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo, y cuando se pretende aplicarlas extraterritorialmente; y

- b) examine la evolución de las leyes en materia de competencia e informe al respecto al 26º período de sesiones de la Asamblea.
2. RECOMIENDA que los Estados contratantes, en cumplimiento de la Resolución A24-14 de la Asamblea:
- a) cooperen entre sí con el fin de desalentar la adopción de medidas unilaterales y aseguren el establecimiento y mantenimiento de servicios entre los Estados, de tal forma que existan oportunidades justas y equitativas para que cada uno de los Estados y sus transportistas aéreos compartan los beneficios;
- b) aseguren que sus leyes nacionales en materia de competencia no se aplican al transporte aéreo internacional de tal forma que entre en conflicto con las obligaciones que les imponen los acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo o el Convenio de Chicago, ni de tal forma que tengan aplicación extraterritorial que no haya sido convenida entre los Estados interesados;
- c) consulten con otros Estados contratantes cuyos transportistas aéreos puedan verse afectados antes de tomar cualquier decisión que pueda considerarse comprendida en la Resolución A24-14 de la Asamblea; y
- d) traten de convenir bilateralmente, antes de que surja cualquier problema, acerca de métodos que garanticen relaciones armoniosas de transporte aéreo entre aquellos Estados contratantes, cuyas políticas en materia de competencia difieren notablemente.

Arreglo de reglamentación recomendado por la ATConf/4

Cada una de las partes convendrá en:

- a) aplicar un mecanismo eficaz y apropiado de salvaguardia elaborado específicamente para el transporte aéreo internacional, como medio principal para evitar y eliminar los abusos anticompetitivos; y
- b) a falta de dicho mecanismo o cuando el mismo no pueda aplicarse, utilizar las directrices de la OACI o la cláusula modelo sobre la aplicación de leyes en materia de competencia (Circular 215) para evitar o resolver controversias que puedan surgir al aplicarse dichas leyes al transporte aéreo internacional.

C. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

7.3 Durante años, la OACI ha elaborado políticas y textos de orientación para tratar cuestiones generales y específicas relativas a la protección del medio ambiente, centrándose en el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de aeronave. Algunas de estas políticas se relacionan con los aspectos económicos de la reglamentación del transporte aéreo internacional, y están comprendidas en varios documentos, a saber:

- Resolución A36-22 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente* (Doc 9902);
- Resolución del Consejo sobre derechos e impuestos ambientales (adoptada el 9 de diciembre de 1996);
- Orientación sobre políticas en materia de derechos relacionados con el ruido de las aeronaves [*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082)];

- Orientación sobre políticas en materia de derechos relacionados con las emisiones de los motores de aeronave que afectan la calidad del aire local en los aeropuertos y en sus cercanías (Doc 9082 y Doc 9884), y Orientación sobre el comercio de derechos de emisión (Doc 9885); y
- Arreglo de reglamentación recomendado por la ATConf/4.

En las siguientes subsecciones se reproducen los textos relevantes de los documentos antes citados.

7.4 En su 31º período de sesiones, la Asamblea adoptó la Resolución A31-11 en la que se refundía en una sola declaración las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente. Esta declaración refundida se actualizó posteriormente y se reemplazó por resoluciones ulteriores de la Asamblea, siendo la última la Resolución A36-22, cuyo texto se reproduce a continuación.

A36-22: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

Considerando que en la Resolución A35-5 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

Considerando que la Resolución A35-5 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados;

Considerando la necesidad de reflejar la evolución posterior al 35º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo nuevos textos de orientación de la OACI sobre medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de la aviación; y

Considerando la necesidad de definir apéndices en los que se refleje específicamente la política de la OACI para evaluar el impacto de la aviación en la calidad del aire local (Apéndice H) y en el clima mundial (Apéndices I, J, K y L);

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 36º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Apéndice C — Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Apéndice E — Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Apéndice H — Repercusiones de la aviación civil en la calidad del aire local

Apéndice I — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Conocimiento científico

Apéndice J — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos

Apéndice K — Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático

Apéndice L — Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente para examinarla; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A35-5.

APÉNDICE A

Generalidades

Considerando que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo...”, y que el Artículo 44 de dicho Convenio dice que la OACI debe “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

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

Considerando que todos los Estados contratantes de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medio ambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos, y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

Considerando que otras organizaciones internacionales están destacando la importancia de contar con políticas ambientales que abarquen al transporte aéreo;

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

Considerando que para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren criterios es indispensable contar con la mejor y más fiable información disponible sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente;

Considerando que siempre que se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, como el ruido y las emisiones de los motores, dichas interdependencias deben tenerse en cuenta al definir las políticas de control en la fuente y de mitigación a nivel operacional;

Considerando que la gestión y el diseño del espacio aéreo pueden estar presentes al considerarse las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es necesario que los Estados aborden, en forma individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

Considerando que la cooperación con otras organizaciones internacionales es importante para avanzar en el conocimiento de los impactos de la aviación en el medio ambiente y a fin de definir criterios apropiados para tratar estos impactos; y

Reconociendo la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética y de los combustibles alternativos para la aviación que permitan que las operaciones del transporte aéreo internacional tengan un menor impacto en el medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la de sus Estados contratantes de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados contratantes procurarán:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
- b) limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local; y
- c) limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases con efecto invernadero de la aviación en el clima mundial;

2. *Destaca* la importancia de que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medio ambiente y *pide* al Consejo que siga tomando la iniciativa en la elaboración de orientación en materia de políticas sobre dichos aspectos, iniciativa con la que se reconoce la gravedad de los desafíos que enfrenta el sector;

3. *Pide* al Consejo que evalúe regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y que continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente para optimizar la toma de decisiones;

5. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;

6. *Pide* al Consejo que difunda información sobre los efectos actuales y futuros del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronave y sobre las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente, utilizando medios adecuados tales como informes periódicos y seminarios prácticos;

7. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente e *insta* a los Estados contratantes a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;
8. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información científica necesaria para permitir que la OACI realice su labor en este campo;
9. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medio ambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y
10. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Considerando que el problema del ruido de las aeronaves en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo, que sigue causando preocupación al público y limita el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, requiere medidas apropiadas;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de despegue y aterrizaje cortos/despegue y aterrizaje verticales) y ha comunicado a los Estados contratantes esta medida;

Reconociendo que en algunos aeropuertos se aplican derechos relacionados con el ruido y la calidad del aire local y que existen criterios de orientación de la OACI sobre este asunto (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082);

Considerando que las emisiones de los motores de las aeronaves tienen consecuencias ambientales tanto a nivel local como mundial que, aunque no enteramente comprendidas, son causa de preocupación;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, que contiene normas de certificación con respecto a las emisiones para los nuevos motores de aeronaves y ha comunicado a los Estados esta medida;

Considerando que el Consejo ha constituido un Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para ayudar en la preparación de nuevas normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores; y

Tomando nota de la Resolución A35-14 (Apéndice Q) en que se señala a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves que los futuros tipos de aeronaves deben diseñarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves de reacción;

La Asamblea:

1. *Acoge* con satisfacción la adopción por el Consejo, en junio de 2001, de la nueva norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y las nuevas normas más estrictas respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno para aplicarlas a partir del 1 de enero de 2008;

2. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;
3. *Acoge* con satisfacción la adopción por el Consejo en marzo de 2007 de las metas tecnológicas de mediano y largo plazos para los óxidos de nitrógeno (NO_x);
4. *Pide* al Consejo que, con la asistencia y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, establezca metas tecnológicas y operacionales de mediano y largo plazo en relación con el ruido y el consumo de combustible, además de la reciente preparación de metas de NO_x;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) prosiga rápidamente su programa de trabajo en materia de ruido y de emisiones con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible, y que se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;
6. *Insta* a los Estados contratantes de las regiones del mundo actualmente subrepresentadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;
7. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medio ambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;
8. *Insta* a los Estados contratantes a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula 2 de este apéndice; y
9. *Pide* al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medio ambiente y que coopere con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a este respecto.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Considerando que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluidos los reglamentos sobre el medio ambiente;

Considerando que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para mitigar el ruido de las aeronaves podría afectar negativamente a la función de la aviación civil en el desarrollo económico;

Considerando que la gravedad del problema del ruido de las aeronaves en numerosos aeropuertos ha dado lugar a la adopción de medidas que limitan las operaciones de aeronaves y a una vigorosa oposición a la ampliación de los aeropuertos existentes o a la construcción de otros nuevos;

Considerando que la OACI ha aceptado la responsabilidad total de proceder de forma que se logre un máximo de compatibilidad entre el desarrollo seguro, económicamente eficaz y ordenado de la aviación civil y la preservación del medio ambiente, y que procura activamente llevar adelante el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y la orientación a los Estados para su aplicación;

Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, a saber, reducción en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica;

Considerando que la evaluación de la repercusión presente y futura del ruido de las aeronaves constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren políticas;

Considerando que la aplicación del enfoque equilibrado y las decisiones relativas a sus elementos incumben a los Estados contratantes y que, en definitiva, es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos, tomando en cuenta las normas y políticas de la OACI;

Considerando que la orientación de la OACI elaborada para ayudar a los Estados a aplicar el enfoque equilibrado [*Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829)] se ha actualizado ulteriormente;

Reconociendo que las soluciones a los problemas del ruido deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión, lo que requiere un enfoque para cada aeropuerto, y que podrían aplicarse soluciones semejantes si en los aeropuertos se observan problemas de ruido semejantes;

Reconociendo que las medidas para solucionar los problemas del ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros interesados, particularmente los de los países en desarrollo;

Reconociendo que los Estados tienen obligaciones jurídicas, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en su aplicación del “enfoque equilibrado” de la OACI;

Reconociendo que algunos Estados tal vez tengan también políticas más amplias sobre la gestión del ruido; y

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen los requisitos del Capítulo 2 (aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Capítulo 3) por aeronaves más silenciosas deberían protegerse teniendo en cuenta la sostenibilidad del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;
2. *Insta* a los Estados a que:
 - a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden los problemas del ruido en sus aeropuertos internacionales;
 - b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluya:
 - 1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;

- 2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medio ambiente del modo más eficaz en función del costo; y
 - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con los interesados y la solución de controversias;
3. *Alienta* a los Estados a:
- a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y desarrollo tecnológico dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios;
 - b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible con áreas sensibles al ruido y medidas de atenuación para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el Apéndice F de esta resolución;
 - c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional; y
 - d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta resolución y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;
4. *Pide* a los Estados que:
- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
 - b) se aseguren de que la aplicación de toda medida para mitigar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago; y
 - c) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;
5. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;
6. *Pide* al Consejo que:
- a) evalúe continuamente la evolución de los efectos del ruido de las aeronaves;
 - b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado en el Doc 9829 está actualizada y responde a los requisitos de los Estados; y
 - c) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo mediante seminarios prácticos; y
7. *Pide* a los Estados que presten el debido apoyo a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

APÉNDICE D**Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas
que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I**

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I, se establecen normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas;

Considerando que, para los fines de este apéndice, eliminación gradual se define como el retiro de las operaciones internacionales de una categoría de aeronaves basada en el ruido, en todos los aeropuertos de uno o más Estados;

Considerando que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que impusieron una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficio;

Considerando que algunos Estados han implantado o iniciado eliminaciones graduales de las aeronaves que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, o están considerando la posibilidad de hacerlo;

Reconociendo que las normas sobre el ruido que figuran en el Anexo 16 no están dirigidas a introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Reconociendo que las restricciones a las operaciones de las aeronaves existentes quizá aumenten los costos de las líneas aéreas y podrían imponer una pesada carga económica, especialmente a los explotadores de aeronaves que tal vez no dispongan de los recursos financieros para reequipar sus flotas, tales como los de los países en desarrollo; y

Considerando que la solución de los problemas que causa el ruido de las aeronaves debe basarse en el reconocimiento mutuo de las dificultades que enfrentan los Estados y en el equilibrio entre sus diferentes intereses;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que no introduzcan ninguna eliminación gradual de las aeronaves que sobrepasen los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, sin considerar primero:
 - a) si la renovación normal de las flotas actuales de dichas aeronaves proporcionará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
 - b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentos que impidan a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de sus flotas;
 - c) si se puede obtener la protección requerida por medio de restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso los propios Estados hayan determinado y declarado que generan problemas de ruido, y limitadas a los períodos en que sea mayor la perturbación por el ruido; y
 - d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable;
2. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 1, decidan eliminar gradualmente las aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica establecidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, a que:

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que sean conformes al Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de siete años;
 - b) no restrinjan, antes del término del período mencionado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años después de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
 - c) no restrinjan, antes del término del período, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; y
 - d) informen a la OACI y a otros Estados interesados de toda restricción impuesta;
3. *Exhorta encarecidamente* a los Estados a seguir colaborando bilateral, regional e interregionalmente, a fin de:
- a) reducir el ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos sin crear problemas económicos serios a los explotadores de aeronaves; y
 - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países en desarrollo con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente en sus países, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de arrendamiento para sustituirlas por aeronaves que satisfagan las disposiciones del Capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;
4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que cumplen, por homologación original o rehomologación, las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4;
5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que sean conformes al Capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI y de conformidad con los Apéndices C y E de esta resolución; y
6. *Insta* además a los Estados a que asistan a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende a evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplen los requisitos del Capítulo 3, incluyendo la asistencia técnica multilateral cuando corresponda.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I se especifican las normas de homologación acústica para aeronaves subsónicas de reacción;

Considerando que para los fines de este apéndice una restricción a las operaciones se define como toda medida relacionada con el ruido que limite o reduzca el acceso de una aeronave a un aeropuerto;

Considerando que en el Apéndice C de la presente resolución se insta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales;

Considerando que el alcance de ulteriores reducciones del ruido en la fuente es limitado en el sentido de que se están asimilando gradualmente en las flotas las mejoras anteriores de la tecnología de reducción del ruido pero no se esperan importantes avances tecnológicos en el futuro previsible;

Considerando que en muchos aeropuertos ya se están empleando la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la eliminación gradual de aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, (como se prevé en el Apéndice D de esta resolución) se completó en algunos Estados y que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, si no se adoptan otras medidas podría aumentar el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados;

Considerando que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituirá un problema en los próximos dos decenios y que, en consecuencia, algunos Estados han considerado la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3;

Considerando que si se introducen restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 en ciertos aeropuertos, esto debería basarse en el enfoque equilibrado y la orientación pertinente de la OACI (Doc 9829) y adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto en cuestión;

Considerando que estas restricciones podrían tener importantes repercusiones económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan estas restricciones;

Reconociendo que estas restricciones van más allá de la política establecida en el Apéndice D de esta resolución y otros criterios de orientación pertinentes de la OACI;

Reconociendo que la OACI no obliga a los Estados a imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3;

Reconociendo que la finalidad de las normas del Anexo 16 sobre el ruido no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, es para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, acuerdos vigentes y políticas establecidas que pueden regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar a la aplicación de este apéndice;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas previstas y las repercusiones perjudiciales posibles;
2. *Insta* a los Estados a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 antes de:
 - a) completar el retiro gradual de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, en el aeropuerto en cuestión; y

- b) evaluar plenamente todas las medidas aplicables para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C;
3. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 2, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:
- a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
 - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
 - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
 - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (p. ej., servicios de larga distancia);
 - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países en desarrollo, a fin de evitar dificultades excesivas, otorgando exenciones;
 - f) introduzcan esas restricciones gradualmente, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
 - g) den a los explotadores un preaviso razonable;
 - h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales para la aviación civil; e
 - i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas; y
4. *Insta* además a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Considerando que la planificación y gestión de la utilización de los terrenos es uno de los cuatro elementos principales del enfoque equilibrado para la gestión del ruido;

Considerando que la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves depende mucho de la manera en que se hace la planificación y gestión de la utilización de los terrenos que rodean un aeropuerto y, en particular, de la medida en que se controlan la construcción de viviendas y otras actividades que pueden verse afectadas por el ruido;

Considerando que la actividad podría aumentar considerablemente en la mayoría de los aeropuertos y que existe el riesgo de que el futuro crecimiento pueda resultar limitado por la utilización inapropiada de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos;

Considerando que la eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas que definen las áreas en que la población está expuesta a niveles de ruido inaceptables, así como para reducir la cantidad total de personas expuestas al ruido;

Considerando fundamental que estas mejoras se conserven en la mayor medida posible para beneficio de las comunidades locales;

Considerando que también se prevé que la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 aumentará las oportunidades para que los explotadores replacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que, si bien la gestión de la utilización de los terrenos incluye actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente la responsabilidad de las autoridades locales, afecta sin embargo a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones en la aviación civil; y

Considerando que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, que se actualizó recientemente, figuran textos de orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el ruido;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el Apéndice D de esta resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzcan una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas;
2. *Insta* a los Estados a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas, que podrían evitarse;
3. *Insta* a los Estados, cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
 - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o en la ampliación de un aeropuerto existente;
 - c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico, y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
 - d) sancionen leyes, den orientación y dispongan otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
 - e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos; y

4. *Pide* al Consejo:

- a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
- b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G**Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico**

Considerando que desde la introducción de las aeronaves supersónicas en el servicio comercial se han tomado medidas para evitar crear situaciones inaceptables para el público debido al estampido sónico, tales como los efectos molestos del estampido sónico en el sueño y los efectos perjudiciales que la amplificación de dicho estampido puede tener en las personas y los bienes, tanto en tierra como en el mar; y

Considerando que los Estados que participan en la fabricación de estas aeronaves supersónicas, así como otros Estados, siguen investigando los efectos físicos, fisiológicos y sociológicos del estampido sónico;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. *Encarga* al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público”, y el establecimiento de los límites correspondientes; y
3. *Invita* a los Estados que participan en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

APÉNDICE H**Repercusiones de la aviación civil en la calidad del aire local**

Considerando que hay una creciente preocupación por el impacto de la aviación en la atmósfera en relación con la calidad del aire local y los efectos conexos en la salud y bienestar humanos;

Considerando que en los últimos decenios muchos contaminantes de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y regional han disminuido drásticamente;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de NO_x (óxidos de nitrógeno), la materia particulada y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

Considerando que la repercusión de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forma parte de las repercusiones debidas a las emisiones totales producidas en la zona afectada y que deberían tenerse en cuenta en el contexto más amplio de todas las fuentes que contribuyen a los problemas de la calidad del aire;

Considerando que las repercusiones reales de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y la salud dependen de diversos factores, entre los que se cuentan la contribución a las concentraciones totales y el número de personas expuestas en el área de que se trate;

Considerando que la OACI ha establecido normas técnicas y promovido el desarrollo de procedimientos operacionales que han reducido significativamente la contaminación que afecta a la calidad del aire local y que procede de las aeronaves;

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados contratantes en materia de derechos (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido y los derechos relacionados con las emisiones que afectan a la calidad del aire local;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en una resolución en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado textos de orientación y sobre políticas relativos al uso de derechos por emisiones para abordar la cuestión del impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en los aeropuertos y sus cercanías; y

Tomando nota de que el Consejo ha convenido en que sería útil preparar un informe que considere la aplicación de todas las medidas relacionadas con las emisiones que afectan a la calidad del aire local, usando los enfoques tecnológico, operacional y el basado en criterios de mercado, y que la OACI trabaja actualmente en esta cuestión;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras entidades internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la materia particulada, los óxidos de nitrógeno y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;
2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medio ambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
3. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para fijar metas tecnológicas y operacionales de largo plazo en relación con los problemas ambientales de la aviación, incluido el relativo a los óxidos de nitrógeno procedentes de las aeronaves;

4. *Pide* al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
5. *Alienta* a los Estados contratantes y a otras partes interesadas a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional que afectan a la calidad del aire local, y a que mantengan informada a la OACI;
6. *Acoge* con satisfacción la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos y pide al Consejo que prosiga activamente esta labor, teniendo como meta la conclusión, en 2010, de la orientación sobre calidad del aire en los aeropuertos;
7. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y los interesados para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
8. *Acoge* con satisfacción la elaboración de la orientación sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local, pide al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados contratantes a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; y
9. *Insta* a los Estados contratantes a que aseguren el mayor grado de compatibilidad posible y tengan plenamente en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local.

APÉNDICE I

Repercusiones de la aviación en el clima mundial — Conocimiento científico

Considerando que en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI y en colaboración con el Grupo de expertos de evaluación científica del Protocolo de Montreal sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

Considerando que en el informe especial del IPCC se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono;

Considerando que la OACI ha pedido que el IPCC incluya información actualizada sobre las principales conclusiones del informe especial en su Cuarto informe de evaluación, publicado en 2007;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que:
 - a) continúe emprendiendo iniciativas que promuevan la información sobre el conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y sobre las medidas tomadas para mitigar sus emisiones y siga proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones para tratar el problema de las emisiones de la aviación; y

- b) continúe cooperando estrechamente con el IPCC y otras organizaciones que participen en la evaluación de la contribución de la aviación a las repercusiones ambientales en la atmósfera.
2. *Insta* a los Estados a:
- a) promover la investigación científica para seguir enfrentando las incertidumbres detectadas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en el Cuarto informe de evaluación publicado recientemente; y
 - b) asegurarse de que en las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático que lleven a cabo el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas se incluya información actualizada sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
3. *Alienta* al Consejo a promover un mayor entendimiento del posible uso de combustibles alternativos de aviación y sus repercusiones en cuanto a las emisiones; y
4. *Alienta* al Consejo y a los Estados a mantenerse actualizados, y a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación.

APÉNDICE J

Repercusiones de la aviación en el clima mundial — Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida que se produzca una interferencia antropogénica peligrosa con el sistema climático;

Reconociendo los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamado a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir los gases de efecto invernadero que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional, trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2);

Considerando que en el Protocolo de Kyoto se estipulan diferentes instrumentos flexibles (como el Mecanismo de desarrollo limpio – MDL) que podrían ser de beneficio para los proyectos en los que participan Estados en desarrollo;

Considerando que el primer período de compromiso del Protocolo de Kyoto expira en 2012 y que se delibera sobre el seguimiento de ese instrumento, y que la OACI necesitará seguir asumiendo su responsabilidad y ejerciendo el liderazgo para limitar o reducir las emisiones de GEI de la aviación civil internacional;

Considerando que todos los interesados esperan que la OACI asuma su liderazgo en reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación y desarrolle una visión para su integración y la de los objetivos ambientales en el Plan de actividades y otros programas de la OACI;

Reconociendo la importancia del cambio climático y el desarrollo económico en el contexto de los Objetivos de desarrollo del milenio (ODM) de las Naciones Unidas y de la función que desempeña la aviación en ayudar a alcanzarlos;

Tomando nota de que es importante ocuparse de las emisiones de las aeronaves sin perder de vista su debido contexto al evaluar todas las emisiones de GEI de la aviación, el sector del transporte y la actividad económica en general; y

Tomando nota de que las distintas regiones del mundo experimentan grandes diferencias en los niveles absolutos de emisiones de la aviación y en las tasas de aumento de dichas emisiones tanto a escala internacional como nacional;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, prepare propuestas concretas y proporcione, lo antes posible, asesoramiento a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT);

APÉNDICE K

Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático

Considerando que la OACI y sus Estados contratantes reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Considerando que el rápido crecimiento de la aviación civil generalmente se ha traducido en un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) atribuibles a la industria de la aviación;

Reconociendo los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

Considerando que el Consejo de la OACI ha elaborado opciones de políticas para limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves de la aviación civil y que se está trabajando en el desarrollo de tecnologías y normas, en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo de tecnologías y normas y en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;

Tomando nota de que debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

Reconociendo que se han logrado avances significativos en el sector de la aviación, que las aeronaves actuales son un 70% más eficientes en cuanto al consumo de combustible por pasajero kilómetro que las aeronaves de hace 40 años, que las líneas aéreas de algunos Estados contratantes han logrado reducciones netas en sus emisiones en los últimos años a pesar del aumento simultáneo de las operaciones, y que el sector de las líneas aéreas internacionales se ha comprometido a mejorar en un 25% adicional la eficiencia en cuanto al consumo de combustible entre 2005 y 2020;

Tomando nota de que se prevé que las tecnologías de aeronaves de próxima generación y la modernización de los sistemas de tránsito aéreo permitan mejoras adicionales en los vuelos y en la eficiencia respecto al consumo de combustible, que la OACI puede fomentar mediante su Plan mundial de navegación aérea;

Reconociendo que, si bien están destinadas a mejorar la calidad del aire local, las normas y metas de la OACI respecto de los NO_x también ayudarán a reducir el impacto de la aviación en el clima;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que facilite las acciones de los Estados elaborando activamente opciones de políticas para limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, preparando propuestas concretas y brindando asesoramiento, a la mayor brevedad posible, a la Conferencia de las Partes de la CMNUCC que abarque soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, sin perder de vista las posibles repercusiones de esas medidas para los países desarrollados y en desarrollo;

2. *Pide* al Consejo que:

a) forme un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático, compuesto por funcionarios de gobierno de alto rango representativos de todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los países desarrollados y en desarrollo y el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, con el propósito de elaborar y recomendar al Consejo la adopción de un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basado en el consenso y que refleje la visión en común y la firme voluntad de todos los Estados contratantes, que incluya:

1) un marco de implantación constituido por estrategias y medidas eficientes desde una perspectiva económica y factibles desde el punto de vista tecnológico, que puedan aplicar los Estados contratantes para reducir las emisiones y que comprendan, entre otros elementos:

- medidas voluntarias (p. ej., compensación);
- una divulgación eficaz de los avances tecnológicos, tanto respecto de las aeronaves como de los equipos basados en tierra;
- medidas operacionales más eficientes;
- mejoras en la gestión del tránsito aéreo;
- incentivos económicos positivos; y
- medidas basadas en criterios de mercado;

- 2) identificación de los medios para medir el progreso alcanzado;
 - 3) identificación de posibles objetivos mundiales a los que podría aspirar la aviación internacional en cuanto a la eficiencia en el consumo de combustible, y posibles opciones de implantación; y
 - 4) informe de los progresos resultantes de las medidas aplicadas por los Estados contratantes y otras partes interesadas;
- b) convocar oportunamente, teniendo en cuenta que la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes (COP15) de la CMNUCC se celebrará en diciembre de 2009, una reunión de alto nivel para examinar el Programa de acción recomendado por el grupo;
3. *Pide* al Consejo que, por medio del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación y el cambio climático;
4. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluidos los impactos potenciales para el mundo en desarrollo, evalúen o sigan evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de mitigar las emisiones de los motores de aeronave del modo más eficaz en función de los costos;
5. *Pide* al Consejo que proporcione la orientación y guía necesarias a las Oficinas regionales de la OACI para asistir a los Estados en estudios, evaluaciones y desarrollo de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse a través de sus diferentes programas;
6. *Pide* a los Estados que alienten a la industria a fijarse metas ambiciosas para mejorar constantemente su actuación con respecto a la reducción de las emisiones de la aviación;
7. *Pide* a los Estados contratantes que aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020;
8. *Pide* a los Estados que elaboren un conjunto de medidas y planes para reducir, para 2020, la congestión del espacio aéreo que actualmente contribuye a que se ocasionen demoras y a un consumo innecesario de combustible, y presenten informes al respecto;
9. *Pide* a los Estados que alienten a los explotadores de aeropuertos a que mejoren la eficiencia de las operaciones de la parte aeronáutica y apliquen medidas tendientes a la eficiencia de la parte pública, con miras a reducir la intensidad del carbono;
10. *Pide* al Consejo que, por intermedio del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación:
- a) presente un informe anual sobre el progreso alcanzado, en promedio, respecto de la reducción del consumo de combustible de la flota en servicio y sobre el consumo de combustible total anual en la aviación civil internacional, trabajando en estrecha cooperación con la industria;
 - b) realice un pronóstico del potencial de reducción total de las emisiones de la aviación de la flota en servicio; y
 - c) evalúe y cuantifique las oportunidades adicionales de reducción de emisiones para que las considere el próximo período de sesiones de la Asamblea;

11. *Pide* al Consejo que realice las acciones necesarias en apoyo de la iniciativa de emisiones de la OACI, incluida la prosecución de los objetivos de la Organización para limitar o reducir el impacto de las emisiones de las aeronaves, fomente la colaboración entre sus Estados contratantes, siga de cerca el progreso logrado en esta área e informe al respecto. En particular, el Consejo debería:

- a) explorar parámetros pertinentes y definir metas tecnológicas de mediano y largo plazos para el consumo de combustible de aeronaves e informar al respecto a la próxima Asamblea;
- b) seguir creando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios asociados a las mejoras de la ATM y promover el uso de las medidas operacionales descritas en la orientación de la OACI (Cir 303) como medio de limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves;
- c) poner énfasis en aumentar los ahorros de combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea de la OACI;
- d) fomentar, según convenga, iniciativas regionales, interregionales y mundiales entre los Estados contratantes para mejorar la eficiencia del tránsito aéreo con miras a reducir el consumo de combustible;
- e) alentar a los Estados contratantes a que mejoren la eficiencia del tránsito aéreo, con la consiguiente disminución de las emisiones, e informen sobre el progreso en esta área;
- f) pedir a los Estados contratantes que presenten un inventario de las medidas que estén tomando para reducir las emisiones de la aviación en sus respectivos países; y
- g) promover la aplicación de nuevos procedimientos y tecnologías que tengan el potencial de ofrecer beneficios ambientales en las operaciones de aeronaves;

12. *Pide* al Consejo que aliente a los Estados e interesados a promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación civil;

13. *Pide* al Consejo que aliente a los Estados e interesados a desarrollar modelos de control de flujo y gestión del tránsito aéreo para optimizar los beneficios ambientales;

14. *Pide* a los Estados que:

- a) promuevan la investigación y desarrollo necesarios para proporcionar diseños de motores y aeronaves más eficientes en términos ambientales;
- b) aceleren la creación e implantación de encaminamientos y procedimientos más eficientes para reducir las emisiones de la aviación;
- c) aceleren las iniciativas para lograr beneficios ambientales a través de la aplicación de tecnologías basadas en satélites para mejorar la eficiencia de la navegación aérea y colaborar con la OACI para que estos beneficios lleguen a todas las regiones y Estados;
- d) promuevan la coordinación efectiva entre sus autoridades dedicadas a la aviación para diseñar rutas aéreas más beneficiosas para la protección del medio ambiente y mejores procedimientos operacionales de la aviación civil internacional;

- e) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas y otras de índole institucional para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de ATM para un uso eficiente del espacio aéreo desde el punto de vista ambiental; y
- f) cooperen en la creación de medios de medición y supervisión a escala regional que permitan evaluar los beneficios ambientales obtenidos de la aplicación de las medidas descritas precedentemente;

15. *Alienta* a los Estados contratantes, y a otras partes interesadas, a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional y a que mantengan informada a la OACI, y pide al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga actualizadas las directrices que la OACI preparó para tales medidas, incluido un acuerdo voluntario modelo, y que transmita dicha experiencia a todas las partes interesadas.

APÉNDICE L

Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión

Considerando que las medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión, son instrumentos de política destinados a lograr objetivos ambientales a un costo inferior y de manera más flexible que las medidas de reglamentación tradicionales;

Reconociendo que los Estados contratantes son responsables de tomar decisiones respecto de las metas y las medidas más apropiadas que permitan resolver el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación teniendo en cuenta las orientaciones de la OACI;

Reconociendo los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

Reconociendo que la mayoría de los Estados contratantes avala la aplicación del comercio de derechos de emisión en la aviación internacional sólo si se basa en acuerdos mutuos entre los Estados, y que otros Estados contratantes consideran que cualquier sistema abierto de comercio de derechos de emisión debería establecerse de conformidad con el principio de no discriminación;

Reconociendo la necesidad de participar de manera constructiva para lograr un alto grado de armonía en las medidas que se están tomando y que se prevé adoptar para dar una respuesta apropiada al reto de la aviación y el cambio climático respetando los principios enunciados;

Considerando que las políticas de la OACI hacen una distinción conceptual entre derechos e impuestos, dado que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados contratantes en materia de impuestos (*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632), en que se recomienda, entre otras cosas, la exención recíproca de todos los impuestos cobrados sobre el combustible cargado a bordo de las aeronaves para servicios aéreos internacionales, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta a los Estados contratantes a que reduzcan o eliminen en la

medida más amplia posible los impuestos relacionados con la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en un resolución en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes se apliquen en forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Tomando nota de que siguen pendientes varias cuestiones de naturaleza jurídica y de definición de políticas en torno a la aplicación de los derechos por emisiones de GEI y la integración de la aviación en sistemas de comercio de derechos de emisión existentes;

Tomando nota de que la OACI ha publicado un *Proyecto de texto de orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación* (Doc 9885);

Considerando que los Estados contratantes tienen obligaciones jurídicas, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas; y

Considerando que el establecimiento de planes de compensación de carbono ha ayudado a despertar conciencia entre el público respecto del cambio climático y que puede contribuir a reducir las emisiones en el corto plazo;

La Asamblea:

1. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente:

a) Derechos e impuestos relacionados con las emisiones

- 1) *Afirma* que sigue en vigor la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;
- 2) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación internacional de derechos por emisiones de gases de efecto invernadero, si bien no se excluye la aplicación de tales derechos por acuerdo mutuo de Estados miembros de una organización regional de integración económica a los explotadores de esos Estados; y
- 3) *Insta* a los Estados contratantes a que se abstengan de aplicar unilateralmente derechos relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero;

b) Comercio de derechos de emisión

- 1) *Insta* a los Estados contratantes a no implantar un sistema de comercio de derechos de emisión aplicable a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes, excepto mediante el mutuo consentimiento entre esos Estados;
- 2) *Pide* a los Estados que comuniquen sus novedades, resultados y experiencias en esta área; y

- 3) *Pide* al Consejo que:
 - a) finalice y mantenga actualizado, para uso de los Estados contratantes, según convenga, y con arreglo a esta resolución y a las subsiguientes, el texto de orientación preparado por la OACI para incluir las emisiones de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados contratantes, conforme al proceso de la CMNUCC;
 - b) realice otros estudios, según convenga, sobre los diferentes aspectos de la implantación de los sistemas de comercio de derechos de emisión y evalúe la eficacia en función del costo de cualquier sistema que se ponga en marcha, teniendo en cuenta el efecto en la aviación y su crecimiento en las economías en desarrollo, de conformidad con los principios antes enunciados; y
 - c) realice un análisis económico de las repercusiones financieras de incluir la aviación internacional en los planes de comercio actuales y lleve a cabo un examen de la literatura relativa al análisis de costo-beneficio de los sistemas de comercio actuales, con especial énfasis en cómo se han aplicado a otros sectores, a fin de extraer conclusiones para el sector de la aviación;
- c) Compensación de carbono
 - 1) *Pide* al Consejo que examine el potencial de los mecanismos de compensación de carbono como otro medio de mitigar el efecto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y el cambio climático; y
 - 2) *Pide* al Consejo que recopile y difunda información sobre los resultados de los programas de compensación de carbono que pongan en marcha Estados y otras organizaciones con respecto a las emisiones de la aviación;
- d) Mecanismo de desarrollo limpio (MDL)
 1. *Invita* a los Estados contratantes a que exploren el uso del Mecanismo de desarrollo limpio (MDL) en la aviación internacional.

7.5 A continuación figura la declaración de políticas en forma de resolución, adoptada por el Consejo el 9 de diciembre de 1996 respecto a los derechos e impuestos de emisión mencionados en el Apéndice L de la Resolución A36-22 de la Asamblea que figura más arriba.

Resolución del Consejo sobre derechos e impuestos ambientales

Considerando que las emisiones de los motores de las aeronaves contribuyen a la contaminación del aire y a problemas atmosféricos mundiales como el cambio climático y el agotamiento del ozono estratosférico, según lo han revelado evaluaciones científicas internacionales recientes, y que la comunidad científica está esforzándose por determinar mejor la amplitud de las repercusiones de la aviación;

Considerando que en los últimos años los gobiernos han reconocido cada vez más la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona;

Considerando que el 31º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 1995 pidió al Consejo que considerara la aplicación de derechos o impuestos ambientales a la aviación y volviese a informar al período ordinario de sesiones siguiente de la Asamblea, en 1998;

Reconociendo que el asunto de los derechos o impuestos ambientales sobre el transporte aéreo se ha planteado también en otros organismos internacionales normativos, en el contexto no sólo de controlar las emisiones de gases de efecto invernadero sino también de movilizar los recursos financieros para el desarrollo sostenible, y que es necesario aclarar ahora la postura de la OACI sobre los derechos e impuestos ambientales;

Tomando nota de que en los criterios de la OACI se distingue entre un derecho y un impuesto, y que en los mismos los derechos se consideran como gravámenes para sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil, mientras que los impuestos son gravámenes para recaudar ingresos generales para los gobiernos nacionales y locales, y que se utilizan con fines que no son aeronáuticos;

Considerando que, una vez que se definan mejor los problemas relacionados con la emisión de los motores de aeronaves, la evolución de la tecnología y nuevos enfoques para las operaciones de aeronaves quizá ofrezcan un medio para mitigar a largo plazo estos problemas;

Teniendo en cuenta:

- a) que la OACI ha establecido normas sobre la emisión de los nuevos motores de aeronaves y que el programa de trabajo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo está dirigido a abordar problemas relacionados con las emisiones y a identificar las soluciones apropiadas, teniendo presente la factibilidad técnica, la conveniencia económica y la eficacia desde el punto de vista del medio ambiente;
- b) que las tareas relativas a los derechos relacionados con las emisiones están en curso en el CAEP y que los resultados hasta la fecha indican que el efecto de las emisiones de las aeronaves en el medio ambiente debe entenderse y cuantificarse antes de determinar el mejor método para reducir su incidencia y que tanto las medidas de reglamentación como los derechos pueden constituir instrumentos eficaces para disminuir los niveles de las emisiones, pero que no es posible formular ahora una conclusión general en cuanto a la mejor opción;
- c) que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos de aeropuertos y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados en materia de derechos (*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*, Doc 9082/4); y
- d) que la OACI ha elaborado criterios independientes para dar orientación a los Estados en materia de impuestos (*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632), en que se recomienda, entre otras cosas, la exención recíproca de todos los impuestos cobrados sobre el combustible cargado a bordo de las aeronaves para servicios aéreos internacionales, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de servicios aéreos, y exhorta también a los Estados a que reduzcan o eliminen en la medida más amplia posible, los impuestos relacionados con la venta o uso del transporte aéreo internacional;

El Consejo

1. *Toma nota* de que el empleo de gravámenes que reflejen los costos ambientales relacionados con el transporte aéreo es considerado deseable por ciertos Estados, mientras que otros no lo consideran apropiado en las circunstancias actuales;

2. *Considera* que la creación de un derecho o impuesto ambiental sobre el transporte aéreo, acordado internacionalmente y que impusieran todos los Estados, al parecer no sería practicable por ahora, dadas las distintas opiniones de los Estados y los importantes problemas de organización y aplicación práctica que probablemente surgirían;
3. *Reafirma* que la OACI está tratando de determinar una base racional común para que los Estados que deseen introducir gravámenes ambientales sobre el transporte aéreo puedan hacerlo;
4. *Recomienda* firmemente que todo gravamen ambiental sobre el transporte aéreo que los Estados puedan introducir sea únicamente en la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones en el medio ambiente de las emisiones de los motores de aeronaves, por ejemplo para:
 - a) hacer frente a los daños concretos causados por estas emisiones, si pueden identificarse;
 - b) financiar la investigación científica sobre sus repercusiones en el medio ambiente; o
 - c) financiar la investigación dirigida a disminuir las repercusiones en el medio ambiente de las emisiones, mediante adelantos de la tecnología y nuevos enfoques para las operaciones de aeronaves;
5. *Insta* a los Estados que están considerando la introducción de derechos relacionados con las emisiones a que tengan en cuenta el principio de no discriminación del Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la labor que está desarrollando la OACI y que, en el ínterin, se guíen por los principios generales de las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082/4) y los siguientes principios adaptados de los convenidos por el 31º período de sesiones de la Asamblea de la OACI:
 - a) los derechos no deberían tener fines fiscales;
 - b) los derechos deberían guardar relación con los costos; y
 - c) los derechos no deberían discriminar contra el transporte aéreo en comparación con otros medios de transporte.

7.6 El Consejo elaboró la siguiente orientación sobre políticas para que los Estados traten específicamente la cuestión de los derechos relacionados con el ruido de las aeronaves, que también figura en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*. El Doc 9562, *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* comprende textos de orientación suplementarios sobre la aplicación de esta política.

Derechos relacionados con el ruido

El Consejo reconoce que aunque está logrando reducir el ruido de las aeronaves en su fuente misma, numerosos aeropuertos tendrán que seguir aplicando medidas para atenuar o evitar el ruido. El Consejo considera que los gastos correspondientes a la aplicación de dichas medidas pueden, a discreción de los Estados, imputarse a los aeropuertos y recuperarse de los usuarios y, asimismo, que los Estados gozan de la latitud necesaria para determinar el método de recuperación de costos y de imposición apropiado a las circunstancias locales. Cuando sea necesario imponer derechos relacionados con el ruido, el Consejo recomienda que se celebren consultas respecto a las partidas de gastos que deben recuperarse de los usuarios y que se apliquen al respecto los principios siguientes:

Que los derechos relacionados con el ruido sólo se cobren en los aeropuertos en que haya problemas de ruido y que se destinen a recuperar únicamente los gastos en que se haya incurrido para mitigarlos o evitarlos.

Que los derechos relacionados con el ruido se relacionen con los derechos de aterrizaje, por ejemplo como recargos o rebajas, teniéndose en cuenta las disposiciones sobre homologación en cuanto al ruido del Anexo 16 – *Protección del medio ambiente*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la OACI, por lo que se refiere a los niveles de ruido de las aeronaves.

Que los derechos relacionados con el ruido no se impongan discriminando entre los usuarios, ni sean tan elevados que resulten prohibitivos para la explotación de determinadas aeronaves.

7.7 En marzo de 2007 el Consejo adoptó la siguiente orientación en materia de política, recomendada por su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), para tratar específicamente la cuestión de los derechos relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves que afectan la calidad del aire local en los aeropuertos y en sus cercanías, que también figura en el Doc 9082. En el Doc 9884, *Orientación sobre derechos por emisiones de las aeronaves relacionados con la calidad del aire local*, figuran orientaciones adicionales sobre los derechos de emisión.

Además, la OACI ha elaborado por separado orientación en materia de política sobre el comercio de derechos de emisión para la aviación, que figura en el Doc 9885, *Orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación*.

Derechos de emisión para solucionar problemas relativos a la calidad del aire local en los aeropuertos o en sus cercanías

El Consejo reconoce que, aunque se está logrando reducir la cantidad de ciertos contaminantes emitidos por los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local (LAQ) mediante diversas medidas de orden técnico u operacional, algunos Estados podrían optar por imponer derechos de emisión para reducir los problemas relacionados con la calidad del aire local en los aeropuertos o en sus cercanías. El Consejo considera que los costos correspondientes a la mitigación o prevención del problema pueden, a discreción de los Estados, imputarse a los aeropuertos y recuperarse de los usuarios y que los Estados gozan de la flexibilidad necesaria para determinar el método de recuperación de costos y de imposición apropiado a las circunstancias locales. Cuando sea necesario imponer derechos por emisiones que afectan a la LAQ, el Consejo recomienda que se apliquen todos los principios siguientes:

- i) Que los derechos por emisiones que afectan a la LAQ se impongan únicamente en los aeropuertos en que se haya determinado que existen o se prevén problemas en la calidad del aire local y que se destinen a recuperar únicamente los costos inherentes a las medidas aplicadas para mitigar o prevenir el daño causado por las aeronaves.
- ii) Que la base de costos para fijar los derechos se establezca con transparencia y que se calcule con precisión la parte directamente atribuible a las aeronaves.
- iii) Que se realicen consultas con las partes interesadas antes de imponer cargos a los transportistas aéreos.
- iv) Que los derechos por emisiones que afectan a la LAQ se destinen a solucionar el problema de la calidad del aire local en forma eficaz en función del costo.

- v) Que los derechos por emisiones que afectan a la LAQ apunten a recuperar de los usuarios, de manera justa y equitativa, los costos de la solución de los problemas de la calidad del aire local en los aeropuertos; que no se apliquen en forma discriminatoria respecto de los usuarios, ni sean tan elevados que resulten prohibitivos para la explotación de determinadas aeronaves.
- vi) Se recomienda que, al imponer los derechos por emisiones que afectan a la LAQ, se preste atención especial a la necesidad de reducir su impacto potencial en el mundo en desarrollo.
- vii) Que los derechos por emisiones que afectan a la LAQ puedan relacionarse con los derechos de aterrizaje; por ejemplo, mediante recargos o rebajas, o como derechos independientes respecto a los cuales se puedan identificar adecuadamente los costos.
- viii) Se recomienda que el plan de derechos de emisión impuestos a las aeronaves se base en datos que reflejen de manera más exacta la situación de explotación real de las mismas. En caso de no contar con dichos datos, deberá utilizarse el tiempo en modo del ciclo LTO normalizado de la OACI (Anexo 16 – *Protección del medio ambiente*, Volumen II – *Emisiones de los motores de las aeronaves*, del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la OACI).
- ix) Que los Estados que impongan derechos por emisiones que afectan a la LAQ a las aeronaves que realizan operaciones internacionales, notifiquen anualmente a la OACI la existencia de dichos planes de derechos de emisión. La autoridad recaudadora llevará registros de los derechos recaudados y de la utilización de los fondos, que se pondrán a disposición de todos los usuarios.

7.8 La Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994 examinó, entre otras cosas, la cuestión de las leyes ambientales y convino en recomendar el siguiente arreglo de reglamentación para que lo examinen los Estados.

Arreglo de reglamentación recomendado por la ATConf/4

Cada una de las partes:

- a) reconocerá el papel de la OACI como foro mundial para la elaboración de medidas ambientales para el transporte aéreo internacional;
- b) reconocerá la importancia y la necesidad de medidas apropiadas para la protección del medio ambiente teniendo en cuenta los posibles efectos de los servicios aéreos internacionales;
- c) se comprometerá a examinar debidamente los eventuales efectos económicos adversos que las correspondientes medidas de protección del medio ambiente puedan tener sobre el suministro de servicios aéreos internacionales;
- d) se asegurará de que las medidas de protección del medio ambiente que adopte no sean discriminatorias para los transportistas aéreos de otros Estados; y
- e) tratará de asegurarse de que sus medidas de protección del medio ambiente no sean discriminatorias para el transporte aéreo.

D. IMPUESTOS

7.9 Si bien el Convenio de Chicago no contiene disposiciones sobre el tema de los “impuestos” propiamente dicho, en su Artículo 24 se establece el principio de la exención de determinados derechos para artículos como el combustible o los repuestos utilizados para el transporte aéreo internacional. Para complementar el Artículo 24, la OACI ha elaborado una orientación para los Estados, en la que se les incita a exonerar de impuestos, sobre todo en forma recíproca, ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional; dicha política figura en el Doc 8632 — *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*. La Asamblea examinó también este asunto y su postura figura en el Apéndice E de la Resolución A36-15.

En las políticas de la OACI se hace una distinción entre derechos e impuestos: los derechos son gravámenes encaminados a cubrir los costos que supone proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil, mientras que los impuestos tienen por objeto producir ingresos generales para el gobierno nacional o local, los cuales se utilizan para fines ajenos a la aviación. La OACI ha elaborado una orientación distinta para los Estados en lo que atañe a los derechos, que figura en el Doc 9082 — *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*. (Véase también la Parte 8, Sección C, del presente documento).

Artículo 24

Derechos de aduana

- a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.
- b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

Resolución de la Asamblea

A36-15: Apéndice E — Impuestos

Considerando que el transporte aéreo internacional desempeña una función importante en el progreso y expansión del comercio y de los viajes internacionales y que los impuestos aplicables a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos semejantes que se utilizan en el transporte aéreo internacional, los impuestos sobre la renta de las empresas de transporte aéreo internacional y sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional, y los impuestos sobre su venta y uso, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que en los criterios de la OACI contenidos en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que es sumamente preocupante que algunos Estados contratantes imponen cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los derechos sobre el tráfico aéreo, de los que algunos pueden catalogarse como impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo internacional, están proliferando;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A36-22 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*; y

Considerando que la resolución que figura en el Doc 8632 complementa el Artículo 24 del Convenio y tiene la finalidad de reconocer el carácter particular de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. Insta a los Estados contratantes a que cumplan las resoluciones del Consejo contenidas en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*; y
2. Pide al Consejo que se cerciore de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 8632 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

7.10 La Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 examinó también la cuestión de los impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo internacional por vía aérea y convino en recomendar el siguiente arreglo de reglamentación para que lo examinen los Estados.

Arreglo de reglamentación recomendado por la ATConf/4

Cada una de las partes se comprometerá a reducir, en la mayor medida posible, y a hacer planes para eliminar, tan pronto como sus condiciones económicas lo permitan, todas las formas de impuestos sobre la venta o utilización del transporte internacional por vía aérea, incluyendo los impuestos:

- a) sobre ingresos brutos de los explotadores y los impuestos directos cobrados a los pasajeros o los expedidores;
- b) que representan derechos cobrados por funciones o servicios que no se requieren para la aviación civil internacional; y
- c) que son discriminatorios para el transporte aéreo o los transportistas aéreos.

Parte 8

OTRAS CUESTIONES DE REGLAMENTACIÓN

A. REGISTRO DE ACUERDOS Y ARREGLOS

8.1 Los Artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago tratan del registro de acuerdos y arreglos por los Estados contratantes. Dichos artículos se reproducen a continuación y les siguen extractos de la Resolución A36-15 de la Asamblea relativa a las políticas de la Organización al respecto.

Artículo 81

Registro de acuerdos existentes

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

Artículo 83

Registro de nuevos arreglos

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

Resolución de la Asamblea

A36-15: Apéndice A, Sección I (extractos)

...

Considerando que la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*;

...

La Asamblea:

...

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que registren en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y arreglos aeronáuticos*;

...

8. *Pide* al Consejo que revise periódicamente el reglamento aplicable al registro con miras a simplificar el procedimiento de registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;

9. *Pide* al Secretario General que recuerde a los Estados contratantes la importancia de registrar sin demoras indebidas los acuerdos y arreglos aeronáuticos y que proporcione a los Estados contratantes la asistencia que necesiten para registrar sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo; y

...

B. ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES

8.2 El Artículo 83 *bis*, que constituye una enmienda del Convenio de Chicago que fue aprobada por la Asamblea en su Resolución A23-2, trata de la transferencia de ciertas responsabilidades de los Estados en virtud del Convenio en relación con el arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves. Otras dos resoluciones de la Asamblea, A23-3 y A23-13, se refieren también al mismo asunto, centrándose en la ratificación del artículo y ciertas medidas para facilitar la transferencia de las funciones correspondientes. El Artículo 83 *bis* entró en vigor el 20 de junio de 1997 respecto a aquellos Estados que lo han ratificado y, al 21 de julio de 2008, lo habían ratificado 156 Estados.

En los últimos años, junto con la tendencia a la liberalización del transporte aéreo, ha estado aumentando el uso de aeronaves arrendadas para operaciones internacionales, lo cual ha suscitado un creciente interés en materia de reglamentación. La OACI ha tratado esta cuestión y ha elaborado algunas orientaciones dirigidas a los Estados, incluida una cláusula modelo sobre arrendamiento (véase el Apéndice 4 sobre las conclusiones, cláusulas modelo y recomendaciones de la ATConf/5, y el Apéndice 5 sobre el Modelo de Acuerdos de servicios aéreos), así como directrices relativas a la aplicación del Artículo 83 *bis* (comprendidas en la Cir 295). En el Capítulo 4.7 del Doc 9626 figura información adicional sobre el arrendamiento de aeronaves.

Artículo 83 *bis*

Transferencia de ciertas funciones y obligaciones

- a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.
- b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.
- c) Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

Resolución de la Asamblea

A23-3: Ratificación del Protocolo que incorpora el Artículo 83 bis al Convenio de Chicago

La Asamblea:

Habiendo adoptado la Resolución A23-2 por la que se enmienda el Convenio de Chicago mediante la inserción de un nuevo Artículo 83 bis;

Insta a todos los Estados contratantes a introducir las modificaciones necesarias en sus leyes nacionales y a ratificar la enmienda cuanto antes.

A23-13: Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales (extractos)

...

La Asamblea:

...

3. *Insta* a que, en los casos en que se facilitara la ejecución de arreglos para el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves — especialmente sin tripulación — el Estado de matrícula de tales aeronaves, en la medida en que estime necesario, delegue en el Estado del explotador las funciones que le competen en virtud del Anexo 6 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

4. *Insta* a que, en tales casos, el Estado del explotador modifique, si es necesario, sus reglamentos nacionales en la medida requerida para facultar la aceptación de tal delegación de funciones y obligar al explotador a cumplir las obligaciones impuestas por el Anexo 6;

5. *Invita* a todos los Estados contratantes, en cuya legislación existan disposiciones que se opongan al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, a que revisen oportunamente tales disposiciones, con miras a eliminar dichos obstáculos y ampliar su competencia, con objeto de poder asumir las nuevas funciones y obligaciones que le pudieran ser atribuidas en calidad de Estado del explotador; y

...

C. DERECHOS POR EL USO DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

8.3 En el Artículo 15 del Convenio de Chicago se exponen los principios básicos sobre derechos aeroportuarios y otros similares. Se proporciona orientación detallada adicional elaborada por la Organización al respecto en el Doc 9082 — *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, mientras que en el Doc 9562 — *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* y en el Doc 9161 — *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* figura orientación práctica suplementaria. Se reproduce a continuación una declaración refundida de políticas permanentes de la OACI sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, que figura en el Apéndice F de la Resolución A36-15 de la Asamblea.

En las políticas de la OACI se hace una distinción entre derechos e impuestos en el sentido de que los primeros son gravámenes para cubrir los costos que supone proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil, mientras que los segundos son gravámenes cuyo objeto consiste en producir ingresos generales para el gobierno nacional o local, los cuales se destinan a objetivos ajenos a la aviación. La OACI ha elaborado también una orientación distinta para los Estados en materia de impuestos, que figura en el Doc 8632 y que se trata también en la Parte 6, Sección D del presente documento.

Artículo 15

Derechos aeroportuarios y otros similares

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

- a) respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;
- b) respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Resolución de la Asamblea

A36-15: Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que en las políticas de la OACI contenidas en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves y las opciones basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la Resolución A36-22 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*;

Considerando que en el Artículo 15 del Convenio se establece la base para la aplicación y publicación de los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados contratantes con respecto a los principios conforme a los cuales los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional pueden imponer derechos para recuperar los costos del suministro de dichos servicios y obtener otros ingresos de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a dicho efecto; y

Considerando que el Consejo adoptó y revisó en la medida necesaria y publicó el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que se respeta plenamente el Artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados contratantes a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el Artículo 15 del Convenio y en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados contratantes a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen exclusivamente a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;
4. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que un Estado contratante imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado contratante; y
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 9082 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Aspectos económicos y de gestión

Considerando que, al atender los crecientes volúmenes de tráfico, los costos globales de suministrar aeropuertos y servicios de navegación aérea siguen aumentando;

Considerando que los Estados contratantes ponen cada vez más énfasis en mejorar la eficiencia financiera del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que debería mantenerse un equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios por la otra que debería estar basado en el fomento de la cooperación entre proveedores y usuarios;

Considerando que los Estados contratantes han pedido a la Organización que proporcione asesoramiento y orientación destinados a promover la recuperación equitativa de los costos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;

Considerando que los Estados contratantes ceden cada vez más la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades comercializadas y privatizadas que podrían tener menos conciencia y conocimientos de las obligaciones de los Estados estipuladas en el Convenio y sus Anexos y de los criterios y textos de orientación de la OACI en la esfera económica, y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio; y

Considerando que el Consejo adoptó directrices provisionales sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todos los usuarios reciban un trato equitativo;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han asumido en virtud del Artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;
2. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices provisionales sobre políticas de asignación de costos del GNSS;
3. *Pide* al Consejo que continúe elaborando criterios y textos de orientación de la OACI con miras a contribuir a aumentar la eficiencia y mejorar la relación costo-eficacia en el suministro y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea, incluyendo la base para una sólida cooperación entre proveedores y usuarios;
4. *Pide* al Consejo que continúe perfeccionando sus directrices sobre políticas de asignación de costos del GNSS y la coordinación de los aspectos técnicos, jurídicos y económicos, incluido su interfuncionamiento eficiente en función de los costos;
5. *Pide* al Consejo que promueva los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios y los textos de orientación conexos, incluyendo asesoramiento en organización y gestión, a fin de que los Estados, los aeropuertos privatizados explotados con criterios comerciales, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea los conozcan mejor y tomen mayor conciencia sobre ellos;
6. *Pide* al Consejo que mantenga en estudio la situación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y presente los correspondientes informes a los Estados contratantes a intervalos adecuados; y
7. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible por proporcionar con la menor demora posible los datos financieros relativos a sus aeropuertos y servicios de navegación aérea para permitir que el Consejo proporcione dicho asesoramiento y prepare dichos informes.

D. AYUDAS Y SUBSIDIOS ESTATALES

8.4 La Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 (ATConf/4) examinó esta cuestión y recomendó el siguiente arreglo de reglamentación para que lo examinen los Estados. La quinta Conferencia mundial de transporte aéreo de 2003 (ATConf/5) también consideró esta cuestión en el contexto más general de la sostenibilidad y garantía de los servicios y llegó a algunas conclusiones (véase el Apéndice 4 del presente documento).

Arreglo de reglamentación recomendado por la ATConf/4

Cada parte:

- a) reconocería que las ayudas y subsidios estatales que otorgan a uno o varios transportistas aéreos nacionales beneficios financieros de los cuales no disponen los competidores en los mismos mercados internacionales pueden distorsionar el comercio de servicios aéreos internacionales y pueden constituir prácticas de competencia desleal o apoyarlas; y
- b) por consiguiente, convendría en adoptar medidas transparentes y eficaces para asegurar que sus ayudas y subsidios estatales a ciertos transportistas aéreos no tengan efectos perjudiciales para otros transportistas aéreos de la competencia.

E. CORREO AÉREO INTERNACIONAL

8.5 La política de la Organización por lo que respecta al correo aéreo internacional se ha refundido en el Apéndice H de la Resolución A36-15 de la Asamblea.

Resolución de la Asamblea**A36-15: Apéndice H — Correo aéreo**

Considerando que la Asamblea ha dado instrucciones permanentes respecto a la labor de la OACI en la esfera del correo aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta los efectos en la aviación civil internacional cuando se formulen criterios en la esfera del correo aéreo internacional, especialmente en las reuniones de la Unión Postal Universal (UPU); y
2. *Encarga* al Secretario General que suministre a la UPU, previa solicitud, la información fáctica de que disponga.

F. COMBUSTIBLE PARA LA AVIACIÓN

8.6 La Segunda Conferencia de transporte aéreo elaboró las tres recomendaciones siguientes relativas a la disponibilidad y conservación del combustible. La primera trata del efecto de la disponibilidad y distribución del combustible sobre la capacidad y la segunda del reconocimiento de la relación que existe entre los costos de las líneas aéreas, la viabilidad de éstas y el cambio tecnológico; la tercera recomendación (Recomendación 28 de la ATConf/2), que fue actualizada en 1997 por el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo, tiene por objeto mejorar la consulta entre los Estados contratantes sobre disponibilidad de combustible y difusión de la información sobre métodos de conservación del mismo.

Recomendaci3n 5 de la ATConf/2

RECONOCIENDO que el suministro de combustible para la aviaci3n civil internacional podr3a ser cr3tico y que quiz3 sea necesario establecer m3todos de racionamiento entre los usuarios; y

RECONOCIENDO que las distribuciones hechas con arreglo a todo sistema de racionamiento pueden restringir el suministro de la capacidad de las l3neas a3reas en forma tal que ponga en tela de juicio el principio de la "justa e igual oportunidad";

RECOMIENDA que todos los Estados contratantes aseguren, en la medida de lo posible, el suministro adecuado de combustible para las operaciones aprobadas, sobre una base justa y no discriminatoria, a los precios vigentes en sus respectivos mercados nacionales.

Recomendaci3n 27 de la ATConf/2

1. RECOMIENDA que, en inter3s general, los Estados contratantes tengan en cuenta la importancia de la necesidad de la viabilidad permanente de la industria aeron3utica cuando consideren las solicitudes de aumentos de tarifas presentadas por las l3neas a3reas, incluyendo los aumentos relacionados con el combustible, a fin de que se mantengan, entre otras, las ventajas que suponen para el usuario los progresos de la t3cnica, como, por ejemplo, la concepci3n de material m3s eficiente; y

2. RECOMIENDA que se aliente a los Estados contratantes para que contin3en aplicando pr3cticas, compatibles con las normas de seguridad, que tengan como fin el uso econ3micamente eficiente, por parte de las l3neas a3reas, de los recursos de combustible, en particular por lo que se refiere a las instalaciones y servicios aeroportuarios, al control del tr3nsito a3reo y a otros procedimientos normativos t3cnicos que influyan en los costos de las l3neas a3reas y, por consiguiente, en las tarifas.

Recomendaci3n 28 de la ATConf/2

RECOMIENDA que el Consejo fomente el incremento de las consultas entre los Estados contratantes, a fin de:

- a) pronosticar, y en lo posible mitigar, los problemas relacionados con la disponibilidad del combustible de aviaci3n para las l3neas a3reas; y
 - b) asegurar la mayor divulgaci3n posible de la informaci3n y la experiencia en relaci3n con los m3todos de conservaci3n del combustible de aviaci3n y reducci3n de sus precios, asegurando, al mismo tiempo, que tales pr3cticas de conservaci3n se apliquen en una forma que no resulte discriminatoria para la aviaci3n en comparaci3n con otros usuarios.
-

Apéndice 1

Directrices para los servicios aéreos no regulares

Por lo que respecta a la reglamentación de los servicios aéreos internacionales no regulares, en el Artículo 5 del Convenio de Chicago se permite que los Estados impongan reglamentaciones, condiciones o restricciones en relación con el embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo realizados por dichos servicios en su territorio. La Conferencia especial de transporte aéreo (1977) convino en que el objetivo final, en este aspecto, era llegar a formular criterios tendentes a lograr que las operaciones internacionales regulares y no regulares satisficieran conjuntamente las necesidades del público, de modo que permitieran la explotación eficaz y económica de ambas categorías de servicios. Con todo, a pesar de las intensas actividades realizadas por el Grupo de expertos sobre la reglamentación de los servicios de transporte aéreo, no pudo llegarse a un acuerdo sobre dichos criterios para su aplicación mundial. En consecuencia, el grupo de expertos decidió establecer directrices que comprendieran una amplia gama de criterios y objetivos nacionales. La Tercera Conferencia de transporte aéreo (1985) recomendó que las directrices para la reglamentación de los servicios no regulares elaboradas por el grupo de expertos se incluyeran en el Doc 9440 en forma apropiada. En consecuencia, se reproducen aquí las 28 directrices siguientes. (El orden en que se presentan no es el de su importancia relativa).

Sin embargo, cabe señalar que junto con la evolución de la industria del transporte aéreo y la liberalización de la reglamentación, especialmente desde los años noventa, un número creciente de Estados ha adoptado una política liberal en relación con las operaciones no regulares; algunos han eliminado efectivamente la distinción normativa entre servicios aéreos regulares y no regulares. En el Capítulo 4.6 del Doc 9626 figura información adicional sobre la reglamentación de los servicios aéreos no regulares.

1. Los recursos normativos aplicables a los servicios de transporte aéreo no regular pueden propiciar, si los Estados los utilizan, el logro de diversos objetivos nacionales, especialmente la debida protección económica de los servicios regulares y la viabilidad de los transportistas regulares que operan con la obligación de prestar un servicio público. Ahora bien, los Estados deben evitar las situaciones en que los recursos normativos demasiado restrictivos tiendan a hacer imposible, ineficiente o antieconómica la explotación de servicios no regulares (vuelos chárter), ya que, en conjunto, ambos tipos de servicio satisfacen, de diversas maneras, la demanda del público.
2. Dada la importancia que tienen para el público y su vulnerabilidad a las tarifas de la competencia y a las condiciones inherentes a las mismas en los servicios regulares, debe garantizarse la viabilidad económica de los vuelos chárter y de los transportistas no regulares, pero sin aplicar recursos o medidas normativas que puedan perjudicar seriamente los servicios regulares, con objeto de garantizar el desarrollo seguro, equitativo y ordenado del mercado en su conjunto.
3. El objetivo de mantener una relación aceptable entre los servicios aéreos regulares y los vuelos chárter (teniendo en cuenta la Nota núm. 6 revisada de la definición de "servicio aéreo internacional regular" adoptada por el Consejo en 1952) debe suponer el reconocimiento del Consejo de que cuando se aplican recursos normativos rigurosos pueden disminuir los vuelos chárter. Ahora bien, aplicando medios de reglamentación menos rigurosos o mínimos puede obtenerse el resultado opuesto.

4. Cuando el objetivo consiste en ofrecer a los transportistas a3reos de los pa3ses de origen y destino de los vuelos ch3rter oportunidades razonables de obtener una parte del tr3fico disponible, debe evitarse la imposici3n unilateral de recursos normativos discriminatorios y las pr3cticas predatorias en materia de fijaci3n de precios. Los Estados tambi3n deber3an evitar todas las pr3cticas que sean perjudiciales para el desarrollo del transporte a3reo, entre ellas exigir que se hagan pagos al transportista nacional (p. ej., derechos para que no se suscite objecci3n alguna).

5. Las diferencias que puedan existir entre ciertos recursos normativos en materia de vuelos ch3rter y las condiciones que se aplican a las tarifas comparables de los servicios a3reos regulares deben, siempre que sea posible y se considere necesario, reducirse o suprimirse, sobre todo durante los per3odos de mayor intensidad de tr3fico o en determinadas regiones en que no existen servicios regulares.

6. A nivel multilateral, los Estados deben hacer todo lo posible para establecer y armonizar recursos normativos aceptables por lo que respecta a los diversos tipos de vuelo ch3rter, sin dejar por ello de garantizar suficiente margen de latitud para que los Estados hagan frente a sus prioridades y necesidades nacionales. Cuando existe una reglamentaci3n internacional armonizada (p. ej., en organismos regionales de aviaci3n civil), los Estados deben hacer todo lo posible para aplicarla.

7. Siempre que sea posible, las actividades de transporte a3reo no regular a las que no tiene acceso el p3blico en general deben estar supeditadas a recursos normativos m3nimos como cuesti3n de pol3tica econ3mica o simplificaci3n administrativa. Los vuelos de car3cter humanitario o de emergencia, as3 como los de taxi a3reo y ambulancia a3rea deben estar, de ser posible, exentos, en r3gimen de reciprocidad, de toda medida de control aparte de la notificaci3n anticipada del plan de vuelo.

8. Para garantizar la eficacia de los recursos normativos en el caso de los vuelos ch3rter, los Estados deben tomar las medidas oportunas con objeto de fiscalizar la observancia y controlar la aplicaci3n de dichos medios de reglamentaci3n, as3 como para la actualizaci3n necesaria del mecanismo de control. Por lo que respecta al control de la aplicaci3n, la Comisi3n Europea de Aviaci3n Civil (CEAC), por ejemplo, recomienda, entre otras cosas, que las siguientes medidas se impongan progresivamente seg3n la gravedad o frecuencia de las infracciones:

- a) investigaci3n diligente de las causas de los abusos;
- b) denegaci3n de la solicitud de autorizaci3n;
- c) suspensi3n de la autorizaci3n;
- d) imposici3n de multas;
- e) denegaci3n del derecho de embarque en caso de infracci3n flagrante; o
- f) otras sanciones que se consideren apropiadas.

9. En vista de que los denominados ch3rter "programados" o "regularizados" pueden tener desde el punto de vista de la competencia mayor influencia en los servicios regulares que en cualquier otro tipo de servicio no regular, convendr3a que los Estados establecieran una distinci3n entre los recursos normativos que aplican a dichos vuelos ch3rter y los que aplican a otras categor3as de servicios no regulares de transporte a3reo.

10. La competencia que presentan los denominados ch3rter "programados" o "regularizados" no debe impedir que, si los Estados lo consideran indispensable, los servicios regulares directos que presten con suficiente frecuencia alcancen o conserven su viabilidad econ3mica.

11. Se considerar3 que los recursos normativos aplicados a los servicios a3reos no regulares comprenden "restricciones fundamentales" si, en determinado mercado, dan lugar a que una proporci3n considerable del p3blico en general no pueda o no est3 dispuesto a utilizar dichos servicios o a cumplir con las condiciones impuestas.

Generalmente las “restricciones fundamentales” son de tal naturaleza que obligan a que el transporte aéreo no regular se limite de hecho a los viajes de placer o de conveniencia personal a precio reducido o al transporte especializado de pasajeros y carga. Los tipos de chárter especializados comprenden, entre otros los siguientes:

- a) grupo de afinidad
- b) grupo de interés común o eventos especiales
- c) estudiantes
- d) trabajadores migratorios
- e) traslado de civiles y militares
- f) religiosos (peregrinaje)
- g) humanitarios/de emergencia
- h) taxi aéreo/ambulancia
- i) uso propio/para entidades/una sola entidad
 - refugiados
 - equipos deportivos
 - tripulaciones de buques
 - incentivo (ventas/productividad)
 - venta de terrenos.

12. Las restricciones en las condiciones del viaje y de otro tipo impuestas a los vuelos no regulares (chárter) no deben ser más restrictivas de lo necesario para mantener la distinción entre el transporte aéreo regular y el no regular y para preservar el necesario equilibrio entre ambos, según lo determinen los Estados y en interés del público.

13. Sin “restricciones fundamentales” la distinción entre transporte aéreo regular y el no regular (chárter) puede tender a desaparecer. En tales circunstancias, los servicios no regulares (chárter) podrían reclasificarse como servicios regulares de conformidad con las Notas enmendadas de la definición de servicios regulares adoptadas en 1952 por el Consejo, o bien los Estados podrían aplicar recursos normativos similares a ambos tipos de transporte aéreo.

14. A reserva de lo dispuesto en el Artículo 5 del Convenio de Chicago, en caso de que se considere necesario, el control directo de la capacidad de los servicios no regulares (chárter), no debería ser impuesto por un Estado a otro sin consulta previa y sin examinar debidamente todos los factores pertinentes, incluso la conveniencia de preservar en la mayoría de las circunstancias un sector no regular (chárter) viable.

15. En un marco normativo unilateral, los Estados podrán reservarse siempre el derecho de autorizar o no autorizar los vuelos chárter por razones de interés público sin detrimento de lo dispuesto en el Artículo 5 del Convenio. No obstante, los Estados pueden limitar esta facultad discrecional por acuerdo internacional, por ejemplo, el Acuerdo multilateral sobre los derechos comerciales de los servicios de transporte aéreo no regular en Europa, de 1956.

16. Siempre que se impongan, los recursos normativos relativos a los vuelos ch3rter deben ser justos, razonables, no discriminatorios, claros y f3cilmente asequibles por escrito, sin duplicaci3n de finalidad, y deben poder aplicarse con requisitos y demoras m3nimas de tramitaci3n. (En los p3rrafos 2.41 y 2.42 del Anexo 9, d3cima edici3n, se da un ejemplo de los requisitos m3nimos de tramitaci3n para autorizar la explotaci3n de un vuelo no regular).
17. Siempre que se establezcan recursos normativos con respecto a los vuelos ch3rter, o siempre que haya divergencia entre los Estados con respecto a su aplicaci3n, la celebraci3n de consultas entre 3stos o, de ser posible, la concertaci3n de acuerdos bilaterales o multilaterales, puede permitir establecer o aumentar la coordinaci3n y armonizaci3n con objeto de evitar, en la medida de lo posible, los problemas planteados por reglamentos contradictorios.
18. Cuando los Estados consideran que lo ideal es aplicar recursos normativos m3nimos o, siempre que sea posible, no aplicar ninguno, se comprueba que los recursos normativos que pueden limitar el n3mero o los tipos de vuelos ch3rter ofrecidos, resultan innecesarios en gran medida. Por ejemplo, la aplicaci3n de recursos normativos m3nimos o la no aplicaci3n de los mismos puede ocurrir en diversas situaciones tales como para autorizar los vuelos de aeronaves peque1as o vuelos humanitarios. Asimismo, puede ocurrir cuando tanto el Estado de origen como el de destino de los vuelos evitan su aplicaci3n, o acuerdan entre ambos no aplicar los recursos normativos. Sin embargo, es muy posible que sea necesario recurrir a otros medios de reglamentaci3n como, por ejemplo, los que se aplican para proteger los fondos del consumidor, dar cumplimiento a los acuerdos intergubernamentales o proteger la cortes3a y reciprocidad internacionales.
19. Los Estados deber3an tener presente que todo recurso normativo aplicado a los servicios a3reos no regulares puede influir en la demanda y volumen de dichos servicios, al igual que el precio, los itinerarios, el acceso al mercado y otros factores an3logos pueden influir en la demanda y el suministro de capacidad en los servicios regulares.
20. A fin de proteger a los usuarios del transporte a3reo no regular (vuelos ch3rter) contra la actuaci3n deficiente de los transportistas a3reos, los fletadores o los agentes de ambos, debe recurrirse a la supervisi3n y fiscalizaci3n de dichos explotadores con objeto de cerciorarse de que est3n capacitados para actuar con el car3cter con que se presentan, recurriendo en parte al dep3sito de fianzas de cumplimiento y otras garant3as y a pruebas de que se han asegurado debidamente contra las responsabilidades, como se exige en los convenios y los acuerdos o la legislaci3n nacional aplicables.
21. Al fomentar la competencia en materia de transporte a3reo es preciso obrar con sumo cuidado para evitar la posibilidad de que se recurra a medios indeseables como las pr3cticas predatorias o de inundaci3n del mercado que puedan dar lugar a su vez a una competencia enconada o a una situaci3n oligopol3stica o monopol3stica en el mercado internacional del transporte a3reo en conjunto y, en particular, en el mercado internacional del transporte no regular.
22. Al tratar de ampliar los mercados de pasajeros y carga, es preciso tener en cuenta las limitaciones de recursos, como las aerov3as y los aeropuertos, y las restricciones ambientales, principalmente cuando los Estados consideran que la prestaci3n de servicios no regulares reviste menor importancia que la de servicios regulares.
23. Cuando se permita, si no existe ninguno, prestar servicios directos de punto a punto mediante vuelos no regulares, no debe omitirse la posibilidad de ofrecer un servicio regular razonable de enlace a fin de proteger debidamente la econom3a de los servicios regulares.
24. Al estudiar la minimizaci3n de los recursos normativos aplicables a los vuelos no regulares, debe examinarse cuidadosamente el objetivo que se persigue con la imposici3n de determinados recursos de este tipo, y 3stos deben mantenerse si son los 3nicos medios que permiten alcanzar el objetivo fijado.
25. Teniendo en cuenta la variedad de objetivos de los Estados y la diversidad de mercados, la publicaci3n y divulgaci3n de la reglamentaci3n nacional vigente en materia de vuelos no regulares ser3a de gran ayuda para otros Estados, transportistas y usuarios.

26. Los Estados pueden valerse de la minimización o, en algunos casos, la eliminación de los recursos normativos por los que se rigen los servicios de vuelos chárter, si desean fomentar la generalización de los precios bajos y se han fijado como objetivo principal la protección de los servicios regulares pero se interesan en:

- a) incrementar considerablemente el turismo hacia el país;
- b) favorecer a los usuarios del país con los precios más bajos posibles;
- c) ampliar los mercados de pasajeros y carga;
- d) reducir al mínimo las restricciones por razones de política económica general o de simplificación administrativa; o
- e) hacer frente a las demandas periódicas de carácter estacional u ocasional.

Aunque puede parecer que con la supresión de los recursos normativos la diferenciación entre servicios regulares y servicios no regulares pierde todo sentido, no por ello debe interpretarse que estos tipos de servicio terminarán necesariamente por ser indistinguibles.

27. Los Estados que deseen fomentar el turismo hacia el país y proteger al mismo tiempo los servicios regulares nacionales, podrán autorizar la prestación de vuelos chárter si los puntos de salida de éstos en el extranjero son distintos a los de sus líneas aéreas regulares.

28. Las diferencias entre ciertos recursos normativos de los vuelos chárter y las condiciones aplicadas al tráfico de los servicios aéreos regulares pueden conservarse con objeto de mantener la relación deseada entre servicios regulares y servicios no regulares y de garantizar tanto una protección económica adecuada a los servicios regulares como la viabilidad de los transportistas regulares.

Apéndice 2

Texto de orientación para evitar o resolver conflictos sobre la aplicación de leyes en materia de competencia al transporte aéreo internacional

En 1985, la Tercera Conferencia de transporte aéreo adoptó la Recomendación 5, en la que se pedía al Consejo que preparara “con carácter de suma prioridad un texto de orientación apropiado destinado a evitar o resolver los conflictos que puedan surgir entre los Estados contratantes respecto a la aplicación al transporte aéreo internacional de las leyes nacionales en materia de competencia, especialmente si repercuten en las disposiciones de acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo, y cuando se pretende aplicarlas extraterritorialmente”. El Consejo aprobó posteriormente la Recomendación 5 y la Secretaría emprendió un estudio, con asistencia de un grupo de expertos de diversos Estados contratantes y organizaciones internacionales.

El estudio llevó a formular textos de orientación, consistentes en varias directrices específicas para los Estados, acompañadas de comentarios explicativos, y un modelo de cláusula que podría incluirse en acuerdos bilaterales de transporte aéreo. Tras el examen que llevó a cabo el Comité de Transporte aéreo en septiembre de 1988, el Consejo decidió en noviembre de 1988 que se dieran a conocer a los Estados los textos de orientación. Si bien no impone obligaciones jurídicas a los Estados, la orientación los ayudaría a evitar o resolver conflictos sobre la aplicación de leyes, políticas y prácticas nacionales en materia de competencia al transporte aéreo internacional.

Se reproduce aquí el texto de orientación que se publicó inicialmente en 1989 en la Circular 215-AT/85 de la OACI.

INTRODUCCIÓN

Los Estados adoptan políticas y prácticas, y a menudo legislación, relativas a cómo debería fomentarse o restringirse la competencia en su comercio interior y exterior. Debido al amplio espectro de posturas nacionales involucradas, tienden a surgir conflictos entre los Estados con respecto a la aplicación efectiva o posible de leyes de competencia de una de las entidades comerciales a la otra. El transporte aéreo internacional es una actividad comercial en la que existen puntos de vista muy divergentes con respecto a los niveles convenientes de protección, competencia y cooperación industrial. En consecuencia, las medidas unilaterales con respecto a la competencia en esta esfera aumentan la posibilidad de conflictos entre los Estados y dentro de ellos. La reglamentación unilateral por parte de un Estado de las actividades de servicios aéreos de una línea aérea de otro Estado recurriendo a leyes o prácticas en materia de competencia no aceptadas por ese otro Estado, aumenta la probabilidad de controversias entre ellos, que podrían afectar negativamente al transporte aéreo internacional.

Los textos de orientación destinados a evitar y resolver conflictos que se exponen a continuación constan de varias directrices concretas, acompañadas de comentarios explicativos, y de un modelo de cláusula que podría incluirse en acuerdos bilaterales de transporte aéreo. Están destinados a asistir a los Estados toda vez que la aplicación efectiva o posible de las leyes en materia de competencia de un Estado o grupo de Estados al transporte aéreo internacional, en particular con carácter extraterritorial, suscite o pueda suscitar un conflicto en las relaciones de transporte aéreo con otro Estado o Estados. Cabe señalar que toda referencia que se haga en lo sucesivo a “la aplicación de leyes en materia de competencia” debería considerarse que abarca también la aplicación de políticas y prácticas en materia de competencia, que forman parte de los procedimientos más amplios de la gestión gubernamental.

Varias organizaciones internacionales, entre ellas la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y la Asociación de Derecho Internacional (ILA) han producido textos de recomendaciones sobre el problema general de la aplicación extraterritorial de leyes nacionales en materia de competencia. Además, existen varios acuerdos bilaterales sobre procedimientos y cooperación legislativos en materia de competencia. Si bien esas actividades, con aplicaciones que trascienden la esfera del transporte aéreo, han sido útiles y pertinentes para la preparación de los textos de orientación aquí incluidos, las directrices de la OACI están orientadas en particular a las situaciones conflictivas que afecten concretamente al transporte aéreo internacional. Además, se pretende que sean abarcadoras en la esfera del transporte aéreo internacional y se trata de tener en cuenta una amplia gama de puntos de vista nacionales entre los Estados contratantes de la OACI al respecto.

DIRECTRICES

Cada una de las directrices siguientes está acompañada de un comentario destinado a destacar los puntos más importantes o a aclarar su alcance o intención. Ya que la distinción entre evitar conflictos y resolver conflictos puede no ser siempre muy clara, no se han separado las dos categorías de orientación sino que se han dispuesto en orden lógico de progresión, empezando por los principios y procedimientos para evitar los conflictos y terminando con los principios y procedimientos para resolverlos.

DIRECTRIZ A

Los Estados deberían asegurarse de que sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia, así como cualquier aplicación de las mismas al transporte aéreo internacional, son compatibles con las obligaciones que han contraído en virtud de los acuerdos internacionales pertinentes; por lo que respecta a la adopción de tales leyes, políticas y prácticas, o modificaciones de las mismas, los Estados deberían ofrecer a cualquier parte extranjera interesada la oportunidad de expresar sus opiniones y, a solicitud de otro Estado, aclarar hasta qué punto dichas leyes, políticas y prácticas o modificaciones de las mismas pueden afectar a las actividades de las empresas de transporte aéreo internacionales de dicho Estado.

Comentarios. Un aspecto que produce una inquietud generalizada en la industria de las líneas aéreas es la certidumbre jurídica acerca de sus actividades cooperativas. En los últimos años diversos Estados han revisado sus leyes en materia de competencia y en algunos casos han incluido el transporte aéreo en el ámbito de dichas leyes. Una consecuencia de ello ha sido un período de incertidumbre para las líneas aéreas y la necesidad de tomar iniciativas para aclarar cualquier aplicación real o propuesta de dichas leyes a las líneas aéreas internacionales y a sus actividades. La Directriz A comprende principios y procedimientos destinados a regularizar tales situaciones. En ella se hace hincapié en la compatibilidad con la reglamentación vigente en materia de transporte aéreo internacional, especialmente con la reglamentación bilateral. Se supone que los Estados procuran llegar a una armonía entre su legislación nacional y sus compromisos internacionales. La expresión “leyes, políticas y prácticas en materia de competencia”, utilizada en ésta y en las siguientes directrices, es deliberadamente amplia, ya que algunos regímenes jurídicos en materia de competencia pueden comprender algunos o todos los estatutos, reglamentos, directrices, declaraciones de principios, orientaciones y procedimientos administrativos.

DIRECTRIZ B

Cuando un Estado esté aplicando sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia, debería considerar con detenimiento y comprensión las opiniones expresadas por cualquier otro Estado cuyos intereses importantes dentro del transporte aéreo internacional puedan verse afectados y debería tomar en consideración la cortesía, moderación y comedimiento internacionales.

Comentarios. En esta directriz se enuncian algunos principios y prácticas internacionales pertinentes destinados a orientar a los Estados en la aplicación de sus leyes en materia de competencia cuando puedan verse afectados los intereses del transporte aéreo internacional. La “cortesía” es un concepto que se encuentra frecuentemente en el transporte aéreo internacional y es también un aspecto destacado de las reglas, doctrinas y procedimientos judiciales que se han ido reuniendo en torno a la aplicación extraterritorial de la legislación nacional y a las cuestiones jurisdiccionales. Significa la deferencia de un Estado o de su organismo hacia los actos de otro Estado o de su organismo. Por lo general no se considera una obligación ineludible en el derecho internacional, sino más bien una cuestión de urbanidad y su pertinencia y aplicación dependen de las circunstancias.

DIRECTRIZ C

Cuando las leyes, políticas o prácticas en materia de competencia de los Estados sean tales que puedan suscitar conflictos reales o posibles en sus relaciones sobre transporte aéreo internacional, deberían celebrarse consultas entre dichos Estados para llegar a un acuerdo sobre las leyes, políticas y prácticas en materia de competencia que se aplicarán a tales relaciones, de modo que, en la medida de lo posible, las líneas aéreas tengan la mayor certeza jurídica y que se eviten posibles conflictos.

Comentarios. La Directriz C hace hincapié en la cooperación y certidumbre jurídica y fomenta que los Estados concierten entre sí acuerdos sobre las leyes en materia de competencia que, de haberlas, deberían aplicarse a sus relaciones sobre cuestiones aeronáuticas. Un “acuerdo” podría ser un convenio o instrumento de menor categoría en el que posiblemente podría tratarse la cuestión de exenciones concretas.

DIRECTRIZ D

Cuando la aplicación al transporte aéreo internacional de las leyes, políticas y prácticas en materia de competencia pueda ocasionar controversias entre los Estados sobre cuestiones de jurisdicción o de política, los Estados deberían tomar en consideración sus compromisos internacionales pertinentes y las prácticas seguidas en las relaciones internacionales tales como la notificación, la consulta, la cortesía y la cooperación; los Estados deberían ponderar detenidamente los intereses de otros Estados en tales cuestiones.

Comentarios. Esta directriz trata de la resolución de conflictos y completa la Directriz B relativa a las formas de evitar conflictos. En ella se insta a seguir determinadas prácticas propias de las relaciones internacionales cuando la aplicación de las leyes en materia de competencia pueda conducir a una controversia. La aplicación a que se hace referencia puede ser en el plano público o privado. Análogamente, los intereses que se ponderan pueden ser públicos o privados aunque la idea de que un tribunal nacional pondere intereses extranjeros resulta discutible.

DIRECTRIZ E

Cualquier conflicto dimanante de la aplicación al transporte aéreo internacional de las leyes en materia de competencia, que haya sido suscitado por otro Estado y que afecte a intereses o políticas nacionales importantes de dicho Estado debería, en la medida en que lo permitan las leyes y las políticas nacionales y como cuestión atinente a las relaciones internacionales entre los dos Estados, ser tratado por el sector o rama ejecutivos del gobierno.

Comentarios. Un conflicto debido a la aplicación de leyes en materia de competencia al transporte aéreo internacional es esencialmente una cuestión que atañe a las relaciones internacionales, pero también puede afectar a distintos

sectores o ramas de un Estado. En esta directriz se insiste en que el sector ejecutivo del gobierno debería ser la entidad en que se concentre la resolución del conflicto siempre que entren en juego intereses o políticas importantes de otros Estados en materia de transporte aéreo nacional. Con la frase “en la medida en que lo permitan las leyes y las políticas nacionales” se reconoce en esta directriz que puede haber limitaciones constitucionales o administrativas que hagan que un litigio entre particulares pueda escapar al control del poder ejecutivo nacional.

DIRECTRIZ F

Sin perjuicio del derecho de cada Estado a proteger sus intereses, cuando se suscite un posible conflicto a resultas de que un Estado haya aplicado sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia a cuestiones relacionadas con la validez de un acuerdo sobre transporte aéreo suscrito con otro Estado, los Estados interesados deberían hacer uso de los procedimientos de consulta bilaterales que hayan acordado, antes de tomar cualquier medida unilateral que pueda agravar el conflicto.

Comentarios. Durante los últimos 40 años, los acuerdos bilaterales sobre servicios de transporte aéreo han permitido la evolución, en distintos grados, de las prácticas cooperativas de las líneas aéreas. Dichos acuerdos han incluido invariablemente una característica importante y constante, a saber, el procedimiento de consulta. En una época en que se están volviendo a evaluar las políticas nacionales y en que el ámbito normativo está experimentando cambios y tensiones, esta directriz estipula que se conceda prioridad al procedimiento de consulta sobre cualquier medida unilateral cuando en un posible conflicto relativo a leyes en materia de competencia entren en juego cuestiones tratadas en un acuerdo bilateral. Con todo, dicha prioridad no excluye el derecho de un Estado a actuar en defensa de sus intereses. Ejemplos de estas cuestiones serían las actividades cooperativas de las líneas aéreas, tales como la coordinación multilateral de tarifas, que estén aprobadas o sancionadas por un acuerdo.

DIRECTRIZ G

Un Estado que, de conformidad con sus leyes en materia de competencia, lleve a cabo una investigación o procedimiento que pueda afectar a intereses o políticas importantes de otro Estado en el ámbito del transporte aéreo internacional, debería informar a este otro Estado, de ser posible con antelación, y celebrar consultas con él cuando se le soliciten. Las consultas deberían aclarar los intereses e inquietudes particulares de cada Estado y deberían estar destinadas a evitar, reducir al mínimo o resolver cualquier posible conflicto entre ellos.

Comentarios. No tiene por qué mediar un acuerdo bilateral sobre servicios de transporte aéreo para que un Estado considere que las medidas tomadas por otro Estado con arreglo a leyes en materia de competencia afectan a sus intereses o políticas. Esta directriz quiere abarcar cualquier situación en que las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia toman medidas destinadas al cumplimiento de dichas leyes. Si bien en esta directriz le incumbe al Estado que toma las medidas notificar al otro Estado posiblemente afectado, la iniciativa de la consulta le corresponde a este último. El Estado que toma las medidas deberá informar lo antes posible de modo que el mecanismo de consulta pueda utilizarse para los fines especificados en la directriz.

DIRECTRIZ H

Cuando un Estado tenga conocimiento de un litigio entre particulares entablado con arreglo a sus leyes en materia de competencia, y dicho litigio pueda afectar a intereses o políticas importantes de otro Estado en el ámbito del transporte aéreo internacional, debería informar al otro Estado y celebrar consultas con él cuando se le soliciten.

Comentarios. Esta directriz complementa la Directriz G y abarca los litigios entre particulares. También incorpora las nociones de notificación y consulta, pero difiere de la Directriz G por cuanto la notificación es, necesariamente, posterior al hecho (*ex post facto*), ya que sería muy poco probable que se notificara con antelación un litigio entre particulares. Además, esta directriz no expone los propósitos de la consulta como lo hace su complementaria. Con todo, se infiere que la consulta es un mecanismo destinado a aclarar intereses y a evitar o resolver posibles conflictos.

DIRECTRIZ I

Cuando se haya entablado un litigio entre particulares con arreglo a las leyes en materia de competencia de un Estado, y dicho litigio pueda afectar a intereses importantes de otro Estado en el ámbito del transporte aéreo internacional, el Estado donde se haya entablado el litigio debería facilitar al otro Estado el acceso al órgano judicial pertinente o, según convenga, proporcionar información a dicho órgano. Tal información podría versar sobre sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses notificados por el otro Estado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta entablada con el otro Estado en relación con el litigio.

Comentarios. Si bien los arreglos constitucionales y administrativos pueden excluir la intervención externa en un proceso judicial, diversos Estados aceptan que sea necesario permitir el acceso al sistema judicial a las partes u organismos que tengan un interés indirecto en el procedimiento pero que puedan al mismo tiempo prestar asistencia al poder judicial ofreciendo opiniones o información pertinentes. En algunos sistemas judiciales, este tipo de entidad se denomina *amicus curiae*, “amigo del tribunal”. En otros Estados se permiten variantes de esta idea. En la directriz se hace referencia a ella pero la responsabilidad de utilizarla incumbe al Estado cuyos intereses puedan verse afectados. Si el Estado en el que se haya entablado el litigio se dirige a su poder judicial, la directriz indica las cuestiones que puedan presentarse. Cabe suponer que, si se permite que el Estado afectado se dirija al poder judicial, dicho Estado presentará sus propios intereses.

DIRECTRIZ J

Los Estados deberían cooperar, de conformidad con cualesquiera obligaciones internacionales aplicables y en la medida en que lo permitan sus leyes o políticas nacionales, autorizando a sus empresas de transporte aéreo u otros nacionales a revelar a las autoridades competentes de otro Estado información pertinente al litigio relativo a leyes en materia de competencia, siempre que dicha cooperación o revelación no perjudique a intereses nacionales importantes.

Comentarios. Los procedimientos jurídicos de descubrimiento o revelación de información, especialmente cuando se trata de litigios sobre leyes en materia de competencia entablados entre particulares, son objeto de grandes controversias y fuente de conflictos. En algunos Estados han proliferado las “leyes preventivas” en respuesta a los procedimientos de investigación muy completos llevados a cabo por otros Estados. Se debería fomentar la cooperación en las investigaciones cuando éstas están acordes con las obligaciones internacionales y no contravienen los intereses nacionales. La finalidad de esta directriz es simplemente establecer algunos parámetros para utilizar una práctica que puede ser fuente de estos conflictos. Por “obligaciones internacionales” se entienden no sólo los acuerdos bilaterales sino también las obligaciones y requisitos que afectan a los Estados que son partes en el Convenio de La Haya de 1970 relativo a la obtención de pruebas en el extranjero en materia civil o comercial. Este tratado se refiere a la tramitación y aplicación nacionales de las solicitudes de investigación formuladas por órganos judiciales de otro Estado; en él se permite también que un Estado se niegue a prestar asistencia o a que se lleve a cabo una investigación cuando ello pueda menoscabar a su soberanía.

DIRECTRIZ K

Cuando un litigio entablado por las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia de un Estado sea objeto de consultas con otro Estado, el Estado donde se esté entablado el litigio debería abstenerse de exigir que se revele información situada en el otro Estado y el otro Estado debería abstenerse de aplicar cualquiera de las llamadas “leyes preventivas” que pueda existir en relación con dicha revelación.

Comentarios. Esta directriz está también destinada a controlar una situación de conflicto y trata de la utilización de los procedimientos de investigación por una de las partes y de las “leyes preventivas” por la otra. En ella se insta a ambas partes a abstenerse de tomar medidas en cualquiera de estos dos sentidos, hasta que se entablen las consultas, a fin de dar a este procedimiento las máximas oportunidades de resolver la cuestión. La directriz se aplica únicamente a las consultas relativas a los litigios entablados por las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia de un Estado. Esta directriz no se extendió a los litigios entablados entre particulares, en parte porque el control sobre el procedimiento de investigación puede incumbir al órgano judicial.

DIRECTRIZ L

Cuando proceda, deberían aplicarse estas directrices, *mutatis mutandis*, a las relaciones entre Estados, cuando un grupo de Estados tenga leyes, políticas y prácticas comunes en materia de competencia o cuando existan acuerdos multilaterales.

Comentarios. La directriz final extiende la aplicación de todas las directrices que preceden, en la medida en que sean pertinentes, a los grupos de Estados que tienen regímenes jurídicos en materia de competencia que se aplican a sus miembros. Existen diversos grupos de este tipo, pero el más conocido es el constituido por las Comunidades Europeas, donde cada vez es mayor el número de normas comunitarias en materia de competencia, estipuladas en el Tratado de Roma y completadas por reglamentos y directrices de la Comisión, así como por decisiones del Tribunal europeo de justicia, que vienen aplicándose a las actividades del transporte aéreo desarrolladas dentro de las Comunidades. Todavía no se ve con claridad cuál será la incidencia a largo plazo de los explotadores no comunitarios en las actividades de transporte aéreo desarrolladas dentro de las Comunidades, pero existe la posibilidad de conflicto ya que en el régimen jurídico comunitario en materia de competencia se reconoce la “doctrina de las consecuencias”.

CLÁUSULA MODELO SOBRE LEYES EN MATERIA DE COMPETENCIA

La cláusula modelo que figura a continuación se propone como guía completa pero adaptable para cualquier par de Estados que cuente con un acuerdo bilateral y que haya experimentado dificultades en sus relaciones de transporte aéreo dimanantes de la aplicación de las leyes nacionales en materia de competencia. Su utilización por los Estados en sus acuerdos bilaterales es enteramente facultativa y sería poco pertinente, por ejemplo, cuando ambas partes aprobaran prácticas cooperativas de las líneas aéreas y ninguna de las partes contara con una ley en materia de competencia. Esta cláusula tampoco está destinada a suplantar un procedimiento vigente. En general, se propone fortalecer el mecanismo bilateral para evitar y resolver conflictos y llevar al marco bilateral los problemas relativos a la aplicación al transporte aéreo de las disposiciones de las leyes en materia de competencia. La cláusula se inspira principalmente en los conceptos y principios expuestos en las directrices.

CLÁUSULA MODELO**Artículo "X"****Leyes en materia de competencia**

- (1) Las partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar al funcionamiento de los servicios de transporte aéreo previstos en el presente acuerdo y determinarán las autoridades encargadas de su aplicación.
- (2) En la medida en que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las partes prestarán asistencia a las empresas de transporte aéreo de la otra parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una empresa de transporte aéreo es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.
- (3) Las partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y las cuestiones relativas a la validez del presente acuerdo; el procedimiento de consulta previsto en el presente acuerdo se utilizará, si así lo solicita cualquiera de las partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.
- (4) Las partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de incoar procedimientos contra una empresa de transporte aéreo de la otra parte o acerca de la iniciación de cualquier litigio pertinente entablado entre particulares con arreglo a sus leyes en materia de competencia y que pueda ponerse en su conocimiento.
- (5) Sin perjuicio del derecho a litigar de cada una de las partes, el procedimiento de consulta previsto en el presente acuerdo se utilizará siempre que una de las partes así lo solicite y debería estar destinado a determinar los intereses respectivos de las partes y las repercusiones probables dimanantes del litigio relativo a leyes en materia de competencia de que se trate.
- (6) Las partes procurarán alcanzar un acuerdo durante dichas consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada parte, así como otros medios que permitan lograr también los objetivos de dicho litigio relativo a leyes en materia de competencia.
- (7) En caso de no alcanzar un acuerdo, cada una de las partes, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia, considerará con detenimiento y comprensión las opiniones expresadas por la otra parte y tomará en consideración la cortesía, moderación y comedimiento internacionales.
- (8) La parte con arreglo a cuyas leyes en materia de competencia se haya entablado un litigio entre particulares, facilitará a la otra parte el acceso al órgano judicial pertinente o proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría versar sobre sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses notificados por la otra parte y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta entablada con ella en relación con el litigio.
- (9) Las partes cooperarán, en la medida en que lo permitan sus leyes o políticas nacionales y de conformidad con cualesquiera obligaciones internacionales aplicables, autorizando a sus empresas de transporte aéreo u otros nacionales a revelar a las autoridades competentes de la otra parte información pertinente al litigio relativo a leyes en materia de competencia, siempre que dicha cooperación o revelación no perjudique a sus intereses nacionales más importantes.
- (10) Mientras un litigio entablado por las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia de una parte sea objeto de consultas con otra parte, la parte en cuyo territorio se esté entablado el litigio deberá, en espera de los resultados de dichas consultas, abstenerse de exigir que se revele información situada en el territorio de la otra parte y esta última deberá abstenerse de aplicar cualquier ley preventiva.

Apéndice 3

Medidas preferenciales para los países en desarrollo en el marco de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional

La Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 recomendó que la OACI realizara estudios y preparara recomendaciones acerca de diversos asuntos de importancia, incluyendo “las medidas preferenciales que dentro del marco de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional asegurarían la participación efectiva de los países en desarrollo en dicho transporte”. Posteriormente el Consejo aprobó la recomendación y la Secretaría llevó a cabo un estudio en el que se presentaban, entre otras cosas, posibles medidas preferenciales con los comentarios correspondientes.

Después de su estudio por el Comité de Transporte aéreo en septiembre de 1996, el Consejo decidió en noviembre de 1996 que dicho estudio debería enviarse a los Estados para que lo examinaran y lo utilizaran en la medida de lo posible. Al adoptar esa decisión, el Consejo tomó nota de que correspondería a los Estados, según sus necesidades y circunstancias particulares, determinar si era necesario y cómo y cuándo aplicar cualquiera de esas medidas en sus relaciones de reglamentación. El 32º período de sesiones de la Asamblea examinó también la cuestión y convino en que debería incitarse a los Estados a prestar especial atención en sus relaciones relativas al transporte aéreo, a los intereses y las necesidades de los países en desarrollo y, si las circunstancias lo justifican, conceder medidas preferenciales apropiadas.

En el estudio llevado a cabo por la Secretaría, la expresión “medidas preferenciales”, en el contexto de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, se definió como “arreglos reglamentarios no recíprocos que por acuerdo de los Estados en una relación de reglamentación necesita un país en desarrollo en esa relación para participar de manera efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional”. Dichas medidas se consideran como un instrumento entre muchos otros que los países en desarrollo podrían utilizar para aumentar su participación.

En la tabla que sigue, que proviene del estudio llevado a cabo por la Secretaría (que se distribuyó con la comunicación EC 2/75-97/1 del 17 de enero de 1997), se enumeran posibles medidas preferenciales. Se trata de medidas puramente indicativas y no excluyentes; si las circunstancias lo exigen podría aplicarse más de una medida en un mercado en particular. Estas medidas pueden otorgarse unilateral o bilateralmente, o bien negociarse a escala regional. Cabe señalar que las medidas propuestas se aplicarían principalmente en situaciones en que la participación de un Estado en el transporte aéreo internacional tiene lugar mediante el suministro directo de servicios aéreos por sus líneas aéreas designadas.

Medidas preferenciales para su examen y posible aplicación por los Estados**ACCESO A LOS MERCADOS**

<i>Posibles medidas preferenciales</i>	<i>Comentarios</i>
<p>A. En una relación bilateral de transporte aéreo entre países desarrollados y en desarrollo, el acceso a los mercados podría liberalizarse asimétricamente en favor de los países en desarrollo (por lo menos cuando recién empiece a introducirse en etapas el acceso ampliado a los mercados), por ejemplo, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> — acordar a los transportistas aéreos de los países en desarrollo el derecho de prestar servicios a más ciudades; — concederles derechos de tráfico de “Quinta libertad” en las rutas que les interesan y que el Estado otorgante normalmente no concedería a otros países desarrollados; — permitirles que exploten servicios unilateralmente en determinadas rutas por un período convenido; — permitir que exploten mayor capacidad por un período fijo acordado. 	<p>Estas medidas podrían dar a las líneas aéreas beneficiarias la ventaja que necesitan para establecer una presencia viable en el mercado y ayudar al desarrollo del mismo. Un ejemplo de este tipo de arreglo es el acuerdo de transporte aéreo de 1980 entre China y los Estados Unidos en virtud del cual, entre otras cosas, la segunda línea aérea designada de los Estados Unidos iniciaría sus servicios dos años después de la primera.</p> <p>El acuerdo de 1995 entre el Canadá y los Estados Unidos es un ejemplo de la forma en que esto se ha realizado entre dos países desarrollados; según este acuerdo, el pleno acceso al mercado para los transportistas de los Estados Unidos en los tres aeropuertos canadienses más importantes (Montreal, Toronto y Vancouver) se introduciría tres años después que en las otras ciudades.</p>
<p>B. A los transportistas aéreos de los países en desarrollo podría acordárseles más flexibilidad que a aquellos de los países desarrollados para la explotación de sus servicios hacia y desde los países desarrollados, por ejemplo, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> — permitir un desplazamiento de la capacidad entre rutas en un mercado bilateral; — permitir la compartición de códigos en los mercados que les interesan, incluidas las rutas sin autoridad subyacente; — permitir el cambio ilimitado de capacidad operacional. 	<p>En general, estas medidas ayudarían a las líneas aéreas de los países en desarrollo que tendrían mejor acceso a los mercados y más flexibilidad operacional.</p> <p>La compartición de códigos de las líneas aéreas podría beneficiar a los países en desarrollo proporcionando a sus transportistas la posibilidad de ofrecer servicios en rutas con poco volumen de tráfico a un costo mínimo, y de esta manera utilizar mejor los derechos de tráfico. Por consiguiente, cuando las actividades conjuntas de líneas aéreas exigen aprobación en virtud de leyes de competencia nacionales, podría considerarse favorablemente la concesión de exenciones o inmunidad para esta forma de cooperación de las líneas aéreas entre países en desarrollo.</p>
<p>C. Podrían establecerse períodos de prueba para que los países en desarrollo introdujeran nuevos arreglos de servicios aéreos liberalizados con países desarrollados durante un período convenido.</p>	<p>De este modo se permitiría a los países en desarrollo poner a prueba el beneficio de cualquier nuevo arreglo liberal con la seguridad de que podrían remediar cualquier resultado no deseado o incluso cancelar el arreglo si no funciona.</p>
<p>D. A los países en desarrollo podrían concedérseles períodos más prolongados que los que existen entre países en desarrollo para la introducción gradual de arreglos más liberales de acceso a los mercados.</p>	<p>En general, la introducción gradual ayudaría a alcanzar el objetivo de participación, permitiría observar la presencia en el mercado y la competitividad y podría servir para una aplicación más amplia a escala regional e incluso multilateral.</p> <p>El arreglo de servicios aéreos convenido en 1995 entre los Estados Unidos y Filipinas en virtud del cual Filipinas tendría un acceso pleno a los mercados en 2003 es un ejemplo de la forma en que esto pueda hacerse bilateralmente. La introducción gradual del “mercado único” de la Unión Europea es un ejemplo comparable de introducción progresiva de pleno acceso a los mercados en los países desarrollados a escala regional.</p>

<i>Posibles medidas preferenciales</i>	<i>Comentarios</i>
E. Los países en desarrollo podrían otorgarse mutuamente un mayor acceso a los mercados a un ritmo más rápido que el que otorgarían a los países desarrollados.	Entre los ejemplos de la forma en que esto puede realizarse se incluyen: el Pacto Andino (en que los transportistas de los Estados miembros tienen pleno acceso a los mercados de los cinco Estados miembros de la subregión); la Comunidad y el mercado común del Caribe (Caricom) en que participan países de la región; y la Declaración de Yamoussoukro en que intervienen Estados africanos.

CRITERIOS DE PROPIEDAD Y CONTROL

<i>Posibles medidas preferenciales</i>	<i>Comentarios</i>
F. Con arreglos adecuados que garanticen la seguridad, los países desarrollados podrían renunciar a su derecho de exigir que los transportistas aéreos de un país en desarrollo sean propiedad sustancial y estén efectivamente bajo el control de ese país o de sus nacionales, para permitir, por ejemplo, que: <ul style="list-style-type: none"> — las líneas aéreas de dichos Estados de propiedad conjunta o en manos de extranjeros exploten el servicio convenido; — los países en desarrollo dentro del mismo grupo económico designen a una línea aérea de otro Estado para explotar los derechos de tráfico en su nombre hacia un tercer país. 	El concepto de “comunidad de intereses” de la Resolución A24-12 de la Asamblea se ideó como medida preferencial para los países en desarrollo (y posteriormente la Conferencia mundial de transporte aéreo lo adoptó para aplicarlo más ampliamente).
G. Con arreglos adecuados en materia de seguridad, los países desarrollados podrían renunciar a las cláusulas en los acuerdos de transporte aéreo que restringen el uso de aeronaves arrendadas de un tercero, a fin de permitir que las líneas aéreas de los países en desarrollo arrienden equipo moderno para la explotación de sus servicios aéreos.	De este modo podría ayudarse a las líneas aéreas de los países en desarrollo a introducir equipo más moderno pero de elevado costo y contribuir a mejorar la calidad, y por ende la competitividad de su servicio. (La ratificación del Artículo 83 <i>bis</i> del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por los Estados facilitaría el logro de este objetivo).

ASIGNACIÓN DE TURNOS

<i>Posibles medidas preferenciales</i>	<i>Comentarios</i>
H. En los aeropuertos en que la demanda de turnos excede la oferta, debería darse preferencia a los transportistas aéreos de países en desarrollo de dos maneras: <ol style="list-style-type: none"> 1) dar prioridad a sus peticiones cuando se dispone de nuevos turnos a raíz de aumentos en la capacidad aeroportuaria o cuando queden libres al aplicarse la regla de “usar o perder”; 	Los actuales comités de programación de horarios de la IATA para la asignación de turnos continúan proporcionando una forma viable de abordar los problemas de asignación de turnos en aeropuertos congestionados. No obstante, como la mayoría de los transportistas de países en desarrollo tienen flotas pequeñas y habitualmente realizan operaciones con menos frecuencia que los transportistas de países desarrollados, el otorgamiento de una determinada preferencia les ayudaría a atenuar las posibles dificultades en los horarios de sus operaciones y de esta manera se contribuiría al objetivo de participación.

<i>Posibles medidas preferenciales</i>	<i>Comentarios</i>
<p>2) cuando se aplica la regla de “usar o perder”, aplicar criterios menos estrictos para los turnos que actualmente tienen los transportistas aéreos de países en desarrollo.</p>	<p>La Unión Europea ha introducido un reglamento con respecto a la asignación de turnos, en virtud del cual, entre otras cosas, debe asignarse a los nuevos transportistas un determinado porcentaje de los turnos recientemente disponibles. En una situación análoga, podría darse un trato similar al que se otorga a los nuevos transportistas en el grupo a la petición de un transportista de país en desarrollo, en especial cuando pide turnos para iniciar un nuevo servicio.</p>

ASPECTOS COMERCIALES

<i>Posibles medidas preferenciales</i>	<i>Comentarios</i>
<p>I. A los países en desarrollo podrían concederse períodos más largos para introducir la liberalización respecto a algunos aspectos comerciales como servicios de escala, conversión de divisas y transferencia de beneficios, contratación de nacionales y sistemas de reserva por computadora [p. ej., medidas similares a la del Artículo 12 c) del Código de conducta SRC de la OACI].</p>	<p>La mayoría de los arreglos de reglamentación que la Conferencia de transporte aéreo recomendó con respecto a los aspectos comerciales se idearon en respuesta a situaciones concretas a fin de asegurar una competencia leal para todas las líneas aéreas. Es posible que en determinadas situaciones los países en desarrollo tengan que utilizar personal local en los servicios de escala, control de cambio extranjero, protección de oportunidades de trabajo en la industria de las líneas aéreas y salvaguardias para abrir los mercados SRC. Atendiendo a los objetivos de los arreglos de la Conferencia relativos a aspectos comerciales, debería evitarse que las excepciones a dichos arreglos, en forma de medidas preferenciales, den lugar a un trato injusto para otros transportistas. Con respecto al SRC, impedir la introducción de otros SRC no sólo restringiría el mercado sino también limitaría las oportunidades de los transportistas aéreos de países en desarrollo de competir en los mercados en crecimiento de terceros países.</p>

Apéndice 4

Conclusiones, cláusulas modelo y recomendaciones de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

La Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5), celebrada en Montreal del 24 al 28 de marzo de 2003, sobre el tema “Retos y oportunidades de la liberalización” consideró una gama de cuestiones de reglamentación relacionadas con el proceso de liberalización. Los aspectos esenciales de los resultados de la Conferencia se reflejan en el conjunto de conclusiones, cláusulas modelo, recomendaciones y una declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional, todas ellas adoptadas por consenso. Estos resultados proporcionan un amplio marco de políticas y orientaciones prácticas para la realización de una liberalización económica con salvaguardias, que los Estados pueden utilizar, a su discreción y de modo flexible. El Consejo examinó los resultados de la ATConf/5 en junio de 2003 y decidió que los mismos podían ser distribuidos a los Estados para orientación y para que tomen las medidas necesarias (comunicación SC 5/1-03/71 de fecha 25 de julio de 2003).

A continuación se presentan las conclusiones, cláusulas modelo y recomendaciones preparadas por la Conferencia en el marco de sus respectivas cuestiones del orden del día. El contexto en el cual fueron adoptadas figura en el Doc 9819, *Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo*. Las cláusulas modelo se han incorporado en el Modelo para los acuerdos de servicios de transporte aéreo (presentado en el Apéndice 5). La Declaración de la Conferencia se presenta por separado en la Parte 1, Sección E de este documento.

Cuestión 1.1 del orden del día: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto

CONCLUSIONES

De la documentación y debates realizados en el marco de la cuestión 1.1 del orden del día sobre los antecedentes y la experiencia de la liberalización, la Conferencia concluyó que:

- a) un enfoque sobre las experiencias de liberalización basado en estudios de casos, si bien tendrá necesariamente un alcance limitado, constituye un medio adecuado para el análisis y la divulgación de información sobre las experiencias de los Estados a escala nacional, subregional, regional o plurilateral. Los estudios de casos sobre la liberalización pueden ayudar a los Estados a desarrollar aún más sus enfoques y opciones de políticas respecto de la liberalización;
- b) la OACI debería seguir desarrollando y difundiendo estudios de casos e información sobre las experiencias de liberalización por los medios que estime adecuados. Se debería instar a los Estados a que presenten esa información a la OACI para su difusión general;
- c) durante más de un decenio, las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea han llegado a ser más comercializados en un entorno cada vez más competitivo. El desarrollo dinámico de la comercialización y la difusión de la liberalización continuarán teniendo efectos y consecuencias recíprocas;

- d) aunque las líneas aéreas, y los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea son interdependientes, su comercialización y privatización en un entorno liberalizado tiene varias consecuencias en la competencia y repercusiones financieras para ambas partes. La cooperación a largo plazo entre las líneas aéreas y los proveedores de servicios constituyen una forma de aportar estabilidad a este entorno. Aún más, la utilización de consultas debería constituir una parte esencial de sus relaciones;
- e) los Estados deberían evaluar previamente y prever, en la medida de lo posible, ciertos efectos de la liberalización en la infraestructura y el medio ambiente que pueda tener el proceso de liberalización del transporte aéreo; y
- f) la liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como importante parte interesada en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. Los Estados deben cumplir y respetar la *Declaración relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*¹ de la OIT, y su correspondiente seguimiento, y adoptar las medidas necesarias para promover el diálogo social con la participación activa de los trabajadores como medio para encontrar soluciones innovadoras y socialmente responsables.

Cuestión 1.2 del orden del día: Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) la liberalización económica acarrea consecuencias con respecto a la reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación que es preciso enfrentar debidamente a los niveles nacional, bilateral, regional y mundial, según corresponda, con el fin de garantizar el continuo desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil;
- b) el Convenio de Chicago impone a los Estados contratantes la responsabilidad de que se cumplan las normas y métodos relativos a la seguridad y la protección de la aviación. Independientemente de cualesquiera arreglos futuros para la reglamentación económica, la seguridad y la protección deben seguir siendo de importancia primordial en la operación y el desarrollo del transporte aéreo. En un medio económico liberalizado la reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación no solamente debe mantenerse sino también fortalecerse. Las medidas para garantizar el cumplimiento de las normas relativas a la seguridad y protección de la aviación aplicables y el mejoramiento de la supervisión normativa deben ser parte integral de las salvaguardias para la liberalización;
- c) al introducir la liberalización económica, los Estados deberían garantizar que la seguridad y la protección de la aviación no queden comprometidas por consideraciones comerciales, y que se establezcan claras líneas de responsabilidad para la seguridad y la protección de la aviación por lo que respecta a las partes correspondientes en cualesquiera arreglos liberalizados. Independientemente de la forma que adopten los arreglos de reglamentación económica, debería establecerse claramente a quién corresponde la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en un Estado contratante de la OACI claramente identificado o en otra autoridad normativa designada por ese Estado, con respecto a toda explotación de aeronaves;

1. Nota de la Secretaría — El texto de la *Declaración relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo* de la OIT se encuentra en el sitio web de la OIT, en: <http://www.ilo.org/public/english/standards/decl/declaration/index.htm>

- d) la OACI debería seguir desempeñando un papel de liderazgo en la elaboración de estrategias mundiales para la reglamentación y vigilancia de la seguridad y la protección de la aviación, tanto de manera definitiva como en el contexto de la facilitación de reformas de la reglamentación. El cambiante entorno normativo y operacional del transporte aéreo internacional exige la elaboración de nuevos métodos relacionados con la reglamentación, capaces de adaptarse a los cambios y enfrentar las correspondientes inquietudes. Mientras se preparan esos nuevos arreglos relativos a la reglamentación, deben adoptarse medidas para garantizar que el sistema de reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación vigente continúan funcionando de manera eficaz. Para enfrentar este desafío es preciso contar con una cooperación internacional continua y con los esfuerzos concertados de todos los Estados contratantes, organismos regionales de aviación, la industria y todos los participantes en la aviación civil;
- e) teniendo en cuenta los limitados recursos humanos y financieros disponibles en muchos países en desarrollo a los que se les exige que garanticen la protección y seguridad al llevar a cabo la liberalización, debería recurrirse a todos los medios posibles, comprendidas las contribuciones al mecanismo de seguridad de la aviación, de la OACI, al Programa de cooperación técnica de la OACI y al Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) y el apoyo de arreglos complementarios a nivel regional e internacional (comprendidos los proyectos COSCAP y otros proyectos de desarrollo cooperativo), con la finalidad de brindar asistencia a estos Estados para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación y subsanar las deficiencias identificadas por las auditorías de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, de la OACI; y
- f) la OACI debería estudiar la necesidad de asegurar la coherencia y exactitud de la definición del Estado o Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación y posiblemente para recomendar enmiendas a las disposiciones normativas en este campo.

Cuestión 2.1 del orden del día: Propiedad y control de los transportistas aéreos

CONCLUSIONES

De la documentación y del debate que siguió sobre la cuestión 2.1 del orden del día — Propiedad y control de los transportistas aéreos, la Conferencia llegó a las conclusiones siguientes:

- a) la creciente y generalizada liberalización, privatización y mundialización exige que se modernice la reglamentación respecto a las condiciones relativas a la designación y autorización de los transportistas aéreos para permitir que los transportistas se adapten al entorno dinámico. Si bien existen preocupaciones que deben resolverse, también habrá ventajas en liberalizar las disposiciones de propiedad y control de los transportistas aéreos. La experiencia pasada a este respecto indica que esto puede lograrse sin contradecir las obligaciones de las partes en virtud del Convenio de Chicago y sin perjudicar la naturaleza del transporte aéreo internacional;
- b) existe amplio apoyo de los Estados para la liberalización, en alguna forma, de las disposiciones que rigen la designación y autorización de los transportistas aéreos. Los diversos enfoques varían ampliamente, desde una ampliación considerable de las disposiciones más allá de la propiedad y el control nacionales en el corto plazo, pasando por una reducción gradual de proporciones específicas de propiedad nacional, hasta el cambio limitado por el momento respecto a ciertos tipos de explotaciones (p. ej., no regulares o de carga), aplicación dentro de ciertas regiones geográficas, o simplemente la consideración caso por caso;
- c) es necesaria, por consiguiente, la flexibilidad en los correspondientes arreglos normativos para permitir a todos los Estados seguir el enfoque de su elección a su propio ritmo, adaptándose al mismo tiempo a los enfoques adoptados por otros;

- d) cualquiera sea la forma y el ritmo de la liberalización, las condiciones para la designación y autorización de transportistas aéreos deberían asegurar que la seguridad y protección de la aviación siguen siendo de suprema importancia, y que en los acuerdos liberalizados para las partes se establecen líneas claras de responsabilidad y rendición de cuentas respecto a la seguridad y protección de la aviación;
- e) al liberalizar las condiciones relativas a la designación y autorización de los transportistas aéreos, los Estados deberían asegurarse de que se tienen debidamente en cuenta las repercusiones económicas y sociales, incluyendo las relativas a los trabajadores, y que también se tienen debidamente en cuenta otros posibles riesgos relacionados con las inversiones extranjeras (tales como fuga de capitales, incertidumbre respecto a la garantía de servicio);
- f) el arreglo normativo que figura más adelante en el párrafo 2.1.3.2 proporciona una opción práctica para los Estados que desean liberalizar las disposiciones relativas a la designación y autorización de transportistas aéreos en sus acuerdos de servicios aéreos; constituye un complemento a otras opciones ya elaboradas por la OACI (incluyendo la de “comunidad de intereses”), y permitiría a los Estados lograr el objetivo general de una liberalización progresiva de la reglamentación. Si bien incumbe a cada Estado determinar su método y orientación de liberalización basándose en su interés nacional, la aplicación del arreglo propuesto sería un factor eficaz para una mayor liberalización. No obstante, el hecho de que un Estado emplee el arreglo propuesto no exigiría que ese Estado cambie sus leyes o reglamentos relativos a la propiedad y el control de sus propios transportistas aéreos;
- g) dada la flexibilidad que ya existe en el marco de los acuerdos de servicios aéreos, en el corto plazo y a su discreción los Estados podrían adoptar métodos más positivos (inclusive una acción coordinada) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que tal vez no satisfagan los criterios tradicionales de propiedad y control nacionales;
- h) los Estados pueden optar por liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos de forma unilateral, bilateral, regional o multilateral; e
- i) la OACI ha desempeñado, y debería seguir desempeñando, una función de liderazgo para facilitar la liberalización en esta área, promover la orientación de la Organización, seguir de cerca la evolución y examinar más a fondo, de ser necesario, las cuestiones relacionadas con el contexto más amplio de la liberalización progresiva.

La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar debidamente el siguiente proyecto de cláusula modelo como una opción para usarla a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

“Artículo X: Designación y autorización

1. *Cada una de las partes tendrá derecho a designar por escrito ante la otra [una línea aérea] [una o más líneas aéreas] [el número de líneas aéreas que desee] para la provisión de los servicios acordados [en el marco del presente Acuerdo] y a retirar o modificar dicha designación.*
2. *Ante la recepción de tal designación y de la solicitud de la línea aérea designada, en la forma prescrita para el otorgamiento de la autorización de explotación [y del permiso técnico], cada una de las partes otorgará la autorización de explotación apropiada dentro de un plazo mínimo, siempre que:*
 - a) *la línea aérea designada tenga su oficina principal* [y residencia permanente] en el territorio de la parte designante;*
 - b) *la parte designante tenga y ejerza control de reglamentación efectivo** de la línea aérea;*

- c) *la parte designante cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo ____ (Seguridad operacional) y en el Artículo ____ (Seguridad de la aviación); y*
 - d) *la línea aérea designada sea apta para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la parte que recibe la designación.*
3. *Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a proveer los servicios para los que haya sido designada, siempre que cumpla las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.*

Notas integrantes:

- (i) **Las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se fundan en que: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; un volumen sustancial de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en la parte designante; paga impuesto sobre la renta y sus aeronaves están matriculadas y tienen sus bases en ese territorio, y emplea a una a cantidad considerable de ciudadanos de ese país en puestos de dirección, técnicos y operacionales.*

***Las pruebas que acreditan el control de reglamentación efectivo se fundan, entre otras cosas, en que: la línea aérea tiene licencia o permiso de explotación válidos otorgados por la autoridad competente, como por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); cumple los criterios de la parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como pruebas de buena situación financiera, capacidad para cumplir los requisitos de interés público y las obligaciones de la 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”.*

- (ii) *Las condiciones que figuran en el párrafo 2 de este artículo deberían incluirse también en el Artículo ____ sobre Revocación de la Autorización”.*

RECOMENDACIÓN**RECOMENDACIÓN 1 — LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y EL CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS****LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:**

- a) *la designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación relativa a la seguridad y protección de la aviación;*
- b) *al tratarse de la designación y autorización de las líneas aéreas en sus relaciones de transporte aéreo internacional los Estados apliquen, como una opción a su discreción y con flexibilidad, el criterio alternativo que figura en la cláusula modelo;*
- c) *los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización, aceptando a los transportistas aéreos designados que puedan no cumplir con los criterios tradicionales de propiedad y control nacionales, o con el criterio de oficina principal y el control reglamentario efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones con arreglo a las cuales*

aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero en los casos en que ese transportista no cumpla con las disposiciones sobre propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, puede hacerlo de la manera siguiente:

- i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
- ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
- iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio;

asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

- d) el Estado que designe el transportista aéreo proporcione o asegure la aplicación de una vigilancia adecuada de la seguridad operacional y la protección de la aviación respecto al transportista aéreo designado, de conformidad con las normas establecidas por la OACI;
- e) los Estados notifiquen a la OACI sus criterios, posturas y prácticas, incluyendo el mantenimiento de los criterios tradicionales, y las declaraciones individuales o conjuntas de criterios comunes, sobre las condiciones con arreglo a las cuales aceptan la designación de un transportista aéreo en virtud de un acuerdo de servicios aéreos;
- f) la OACI mantenga y dé a conocer públicamente la información sobre sus criterios, posturas o prácticas del Estado respecto a la propiedad y el control de los transportistas aéreos;
- g) la OACI asista a los Estados o grupos de Estados que solicitan que se elabore y se perfeccione la opción que figura en el párrafo c); y
- h) la OACI siga supervisando de cerca la evolución de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos y se ocupe de las cuestiones pertinentes, según corresponda.

Cuestión 2.2 del orden del día: Acceso a los mercados

PARTE 1. LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y en las consiguientes deliberaciones sobre la liberalización del acceso a los mercados en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) después de la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994, se ha progresado considerablemente en cuanto a la liberalización del acceso a los mercados, en particular a nivel bilateral, subregional y regional. Lo más importante es el hecho de que, en general, los Estados se han vuelto más abiertos y receptivos respecto a la liberalización, ajustando muchos de ellos sus políticas y prácticas para responder a los desafíos de la liberalización;
- b) la experiencia del último decenio ha confirmado que los regímenes de reglamentación bilaterales, regionales y multilaterales basados en el Convenio de Chicago pueden coexistir, y de hecho lo hacen, del

mismo modo en que pueden adaptarse a diferentes enfoques respecto a la reglamentación del transporte aéreo. Estos regímenes siguen proporcionando una plataforma viable y flexible para que los Estados persigan la liberalización de acuerdo con sus necesidades, objetivos y circunstancias. El número de acuerdos de cielos abiertos y otros acuerdos liberales son prueba de que estos regímenes han sido muy efectivos para el aumento de la liberalización, y el ímpetu logrado debería mantenerse;

- c) el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) es importante para la liberalización y la explotación de los servicios aéreos internacionales. Por consiguiente, los Estados deberían aspirar a la adhesión universal al IASTA y a su implantación, y la OACI debería continuar promoviéndola;
- d) la aplicación del principio básico de nación más favorecida (NMF) del AGCS a los derechos de tráfico sigue siendo un asunto complejo y difícil. Si bien la ampliación de la aplicación del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del AGCS para que incluya algunos de los denominados derechos comerciales y algunos aspectos de los derechos esenciales cuenta con cierto respaldo, no hay consenso mundial en cuanto a si dicha tarea debería emprenderse y en cuanto a la forma en que debe realizarse. Asimismo, en esta etapa no está definitivamente decidido si el AGCS constituye una opción eficaz para la liberalización del transporte aéreo;
- e) si bien el multilateralismo por lo que respecta a los derechos comerciales en la mayor medida posible sigue siendo un objetivo de la OACI, en esta etapa no están dadas las condiciones para un acuerdo multilateral mundial relativo al intercambio de derechos de tráfico. Al respecto, los Estados deberían continuar trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias preferencias y a su propio ritmo, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda. El Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización;
- f) hasta el momento la congestión en los aeropuertos no ha constituido un impedimento significativo para la concertación de acuerdos liberalizados de servicios aéreos por parte de los Estados. No obstante, al liberalizar el acceso a los mercados, deberían tenerse en cuenta las limitaciones de la capacidad aeroportuaria y las necesidades a largo plazo en materia de infraestructura. Los problemas de los transportistas aéreos que no pueden ejercer sus derechos de tráfico en un aeropuerto de capacidad limitada pueden resolverse, si es necesario, en el contexto de las deliberaciones sobre los acuerdos de servicios aéreos pertinentes. A este respecto, debería considerarse receptivamente a la solicitud de trato preferencial de aquellos Estados cuyos aeropuertos no tienen limitaciones en cuanto a la asignación de turnos pero cuyos transportistas aéreos no logran obtener turnos en los aeropuertos con limitaciones de capacidad, conforme a la legislación nacional y obligaciones internacionales pertinentes;
- g) todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible; y
- h) la OACI debería continuar vigilando de cerca la evolución de la reglamentación y de la industria y preparar un inventario de la experiencia práctica de los Estados con respecto a la liberalización y enviar la información pertinente a los Estados contratantes. Además, la OACI debería seguir manteniendo actualizados los textos de orientación vigentes en materia de reglamentación económica del transporte aéreo internacional y elaborar la nueva orientación que sea necesaria para facilitar la liberalización y mejorar la armonización, por ejemplo, mediante el MASA.

PARTE 2. ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y en sus deliberaciones sobre el arrendamiento de aeronaves, en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) el arrendamiento (tanto con tripulación como sin tripulación) ofrece considerables ventajas a los transportistas aéreos, permite servicios aéreos ampliados y más flexibles y brinda oportunidades para la creación de nuevos transportistas. No obstante, también plantea cuestiones normativas relacionadas con aspectos económicos y de seguridad operacional que es preciso abordar;
- b) cuando sea necesario, los Estados deberían examinar sus respuestas normativas en relación con la utilización de aeronaves arrendadas en servicios internacionales hasta y desde sus territorios y debería garantizar una responsabilidad clara por lo que respecta a la vigilancia de la seguridad operacional y el cumplimiento de normas mínimas de seguridad operacional, ya sea mediante la inclusión de las debidas disposiciones en sus acuerdos de servicios aéreos o mediante el establecimiento de Acuerdos con arreglo al Artículo 83 bis del Convenio de Chicago. En este sentido, pueden utilizarse la *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Circular 295, 2003) de la OACI; y
- c) la OACI debería poner a disposición de los Estados contratantes, como una opción para que se use a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la Secretaría después de su enmienda y añadidura de notas explicativas para:
 - i) aclarar el significado de “autoridad competente”;
 - ii) hacer una distinción clara con respecto a las aeronaves arrendadas con tripulación y sin tripulación; y
 - iii) tener en cuenta los arrendamientos con tripulación ad hoc a corto plazo.

PARTE 3. CARGA AÉREA

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes sobre la carga aérea en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) la carga aérea, y en particular las operaciones exclusivamente de carga, deberían tenerse en cuenta para una liberalización acelerada y una reforma de la reglamentación en vista de sus características distintivas, la naturaleza de la industria de la carga aérea y las posibles ventajas comerciales y económicas dimanantes de dicha reforma;
- b) los Estados deberían considerar la posibilidad de la liberalización de los servicios exclusivamente de carga valiéndose de uno o más de los siguientes elementos:
 - i) la liberalización unilateral del acceso a los mercados exclusivamente de carga sin el requisito de reciprocidad bilateral ni la negociación;
 - ii) la liberalización de los servicios exclusivamente de carga mediante acuerdos bilaterales y negociaciones para asegurar la reciprocidad; y

- iii) el empleo de un método progresivo multilateral/plurilateral para la liberalización de los servicios exclusivamente de carga.

Se propone a la Conferencia que examine el siguiente proyecto del modelo de anexo para que los Estados contratantes lo usen a su discreción en relación con los acuerdos de servicios aéreos:

ANEXO SOBRE LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA

Las Partes convienen lo siguiente:

1. *Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:*
 - a) *recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;*
 - b) *con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;*
 - c) *puede utilizar aeronaves arrendadas siempre que dicha explotación cumpla las normas de protección y seguridad de la aviación que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas;*
 - d) *puede concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos incluyendo, sin que esto sea limitativo, los códigos compartidos, la reserva de capacidad y los servicios entre líneas aéreas; y*
 - e) *puede determinar sus propias tarifas de carga que podrán tener que ser presentadas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.*
2. *Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cada (cualquiera de la(s) Parte(s), sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.*

Cuestión 2.3 del orden del día: Competencia equitativa y salvaguardias

PARTE 1. SALVAGUARDIAS PARA GARANTIZAR LA COMPETENCIA LEAL

CONCLUSIONES

De la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre salvaguardias para garantizar la competencia leal de acuerdo con la cuestión 2.3 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) la liberalización debe estar acompañada de medidas de salvaguardia apropiadas para garantizar la competencia justa y leal y la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas deberían formar parte integral del proceso de liberalización y una herramienta viviente que corresponda a las necesidades y niveles de liberalización. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación;

- b) si bien las leyes de competencia generales pueden ser una herramienta efectiva en muchos casos, dada la diferencia entre regímenes de competencia, las distintas etapas de la liberalización entre los Estados y el singular marco normativo para el transporte aéreo internacional, en la mayoría de los casos es necesario contar con salvaguardias específicas de la aviación para evitar y eliminar la competencia desleal en el transporte aéreo internacional. Esto puede lograrse mediante el uso de un conjunto convenido de prácticas competitivas desleales que puede utilizarse, y si es necesario modificarse o ampliarse, por los Estados como indicación para iniciar las medidas necesarias de reglamentación;
- c) en los casos en que las leyes de competencia nacionales se apliquen al transporte aéreo internacional, debe procurarse evitar medidas unilaterales. Al tratar aspectos de competencia que involucren transportistas aéreos extranjeros, los Estados deberían prestar la debida consideración a los intereses de los otros Estados involucrados. En este contexto, la cooperación entre Estados, especialmente entre autoridades que entienden en aspectos de competencia, y entre tales autoridades y las administraciones aeronáuticas ha resultado útil para facilitar la liberalización y evitar conflictos;
- d) la armonización de regímenes de competencia diferentes continúa presentando un importante desafío. En los casos en que surjan controversias del uso o aplicación de salvaguardias específicas de la aviación o de la aplicación de leyes de competencia, los Estados deberían procurar la solución de sus controversias mediante los mecanismos de consulta y solución de controversias disponibles en el marco de los acuerdos de servicios aéreos pertinentes y, en el caso de estos últimos, aplicando la orientación de la OACI sobre leyes de competencia que figura en *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9587);
- e) la aplicación extraterritorial de las leyes nacionales sobre competencia perjudica los arreglos cooperativos que muchos consideran esenciales para la eficiencia, regularidad y viabilidad del transporte aéreo internacional, dado que ciertas categorías de arreglos benefician tanto a los usuarios como a los transportistas aéreos. En consecuencia, cuando las leyes antimonopolio o sobre competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con la inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre transportistas, incluyendo la transferencia entre líneas aéreas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios y de los transportistas aéreos; y
- f) la OACI debería continuar supervisando las iniciativas en esta esfera, y actualizando sus textos de orientación sobre competencia y salvaguardias cuando fuera necesario y con arreglo a la evolución de la liberalización.

La Conferencia acordó que los Estados deberían examinar debidamente el siguiente proyecto de cláusula modelo como una opción para utilizarla a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

“Salvaguardias contra prácticas competitivas desleales

1. *Las Partes convienen en que las siguientes acciones de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que tal vez deban examinarse más detenidamente:*
 - a) *tarifas y fletes en rutas que sean insuficientes, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;*
 - b) *adición de capacidad o frecuencias excesivas de servicio;*
 - c) *las prácticas en cuestión son sostenidas en lugar de temporales;*
 - d) *las prácticas en cuestión afectan seriamente en forma negativa a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;*

- e) *las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea; y*
 - f) *el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.*
2. *Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que una operación prevista o llevada a cabo por la línea aérea designada de la otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo ____ [sobre Consultas] con miras a resolver el problema. En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos y las consultas deberán iniciarse a los 15 días de la solicitud.*
3. *Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas cada Parte puede invocar el mecanismo de solución de controversias en el marco del Artículo ____ (Solución de controversias) para resolver la controversia”.*

PARTE 2. SOSTENIBILIDAD Y PARTICIPACIÓN

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y en las deliberaciones subsiguientes sobre sostenibilidad y participación en el marco de la cuestión 2.3 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) *en una situación de transición hacia la liberalización, o aun en un mercado ya liberalizado, los Estados probablemente seguirán proporcionando alguna forma de asistencia a sus líneas aéreas para asegurar la sostenibilidad del sector de transporte aéreo y hacer frente a sus propias preocupaciones legítimas en lo que atañe a la garantía de servicio. Los Estados deberían tener en cuenta que las ayudas y los subsidios estatales que otorgan beneficios a transportistas aéreos nacionales, pero de los que no disponen los competidores en el mismo mercado, podrían perturbar el comercio de servicios aéreos internacionales y constituir prácticas de competencia desleal;*
- b) *debido a la falta de un método de evaluación aceptable y a la existencia de diversas medidas no monetarias, es muy difícil estimar con precisión el pleno alcance de la asistencia y las repercusiones de una ayuda estatal concreta en la competencia. Dada esta dificultad, los Estados deben reconocer que toda medida adoptada contra líneas aéreas extranjeras que reciban ayuda o subsidios estatales podría dar lugar a represalias por parte del Estado interesado y obstaculizar la liberalización en curso del transporte aéreo internacional;*
- c) *pueden darse casos en que la asistencia estatal puede producir beneficios económicos o sociales en lo que atañe a la reestructuración de transportistas aéreos y la garantía de servicio. Sin embargo, aun en dichos casos especiales los Estados deberían tomar medidas transparentes y eficaces acompañadas por criterios y métodos claros para asegurarse de que las ayudas y los subsidios no tengan repercusiones negativas en la competencia en el mercado;*
- d) *los Estados deberían considerar la posibilidad de determinar y permitir la asistencia en el caso de servicios esenciales por determinadas rutas dentro de una región que tengan carácter de servicio público en sus relaciones de transporte aéreo; y*
- e) *con el fin de garantizar la participación efectiva y sostenida de países en desarrollo y facilitar el procedimiento de liberalización, los Estados deberían prestar atención, en sus relaciones de transporte aéreo, los intereses y las necesidades de países cuyos transportistas aéreos sean menos competitivos y, cuando*

corresponda, otorgar medidas preferenciales y de participación. Pueden incorporar dichas medidas en el “Anexo relativo a la transición” en sus acuerdos de servicios aéreos.

Se propone el siguiente arreglo de reglamentación, presentado como marco para un “Anexo relativo a la transición” juntamente con notas explicativas para su uso, para que la Conferencia lo examine con objeto de que los Estados contratantes lo utilicen a su discreción en sus acuerdos de servicios aéreos.

ANEXO RELATIVO A LA TRANSICIÓN*

Las siguientes medidas de transición expirarán el (fecha), o en una fecha anterior convenida entre las Partes:

1. *No obstante las disposiciones del Artículo ____ (o Anexo ____), las líneas aéreas designadas de la Parte A (o cada una de las Partes) podrá (deberá)...*
2. *No obstante las disposiciones del Artículo ____ (o Anexo ____), las líneas aéreas designadas de la Parte A (o cada una de las Partes) podrá (deberá)... como se indica a continuación:*
 - a) *desde (fecha) hasta (fecha), ...; y*
 - b) *desde (fecha) hasta (fecha), ...*
3. *No obstante las disposiciones del Artículo ____ (o Anexo ____), las disposiciones siguientes regirán...*

***Notas explicativas**

- a) la primera cláusula se utilizaría cuando un artículo (o anexo) determinado no entre en vigor inmediatamente, sino que se pondría en práctica en una forma limitada durante el período de transición. La segunda cláusula sería similar a la primera cláusula, pero con fase en períodos. La tercera cláusula se utilizaría cuando un artículo (o anexo) no entre en vigor inmediatamente y se aplique un plan diferente durante el período de transición; y
- b) la siguiente constituye una lista indicativa en la forma de un marco para un anexo relativo a la transición y se propone para que lo examine la Conferencia a fin de que lo utilicen los Estados contratantes a su discreción en acuerdos de servicios aéreos bilaterales, regionales o plurilaterales: el número de líneas aéreas designadas, criterios relativos a la propiedad y control, capacidad y frecuencia, rutas y derechos de tráfico, compartición de códigos operaciones de fletamento, servicios intermodales, tarifas, asignación de turnos, y cuestiones relativas a los derechos comerciales tales como lo servicios de escala. La redacción del anexo propuesta por la Secretaría constituye un marco, respecto al cual las partes deberían acordar los términos y la redacción. El Doc 9587 contiene textos sobre la posible participación y las medidas preferenciales.

Cuestión 2.4 del orden del día: Intereses de los consumidores

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes en el marco de la cuestión 2.4 del orden del día sobre intereses de los consumidores, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) antes de poder tratar las cuestiones relativas a los intereses de los consumidores, los Estados deben determinar debidamente los elementos de los intereses de los consumidores en la calidad del servicio que

se han satisfecho adecuadamente mediante las actuales prácticas comerciales de las líneas aéreas (y los proveedores de servicios, si corresponde) y los elementos que necesitan resolverse mediante reglamentación o compromisos voluntarios²;

- b) los Estados deben lograr un equilibrio apropiado entre los compromisos voluntarios y las medidas de reglamentación, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio. Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación;
- c) al implantar nuevas medidas de reglamentación, los Estados deberían reducir al mínimo las diferencias innecesarias en su contenido y aplicación. De este modo se evitaría toda posible incertidumbre jurídica que podría resultar de la aplicación extraterritorial de leyes nacionales, sin disminuir el alcance de la competencia ni dificultar las normas operacionales ni los procedimientos de transferencia entre líneas aéreas; y
- d) la OACI debería continuar vigilando la evolución de los compromisos voluntarios y la reglamentación gubernamental relativos a los intereses de los consumidores, con miras a proporcionar a los Estados información útil que facilite la armonización. Dicha vigilancia debería permitir que la OACI decida, en el momento oportuno, si es viable o necesaria alguna forma de intervención multilateral, tal como la posible elaboración de un código de conducta mundial, para garantizar la armonía entre las medidas de reglamentación.

Cuestión 2.5 del orden del día: Distribución de productos

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes con arreglo a la cuestión 2.5 del orden del día sobre la distribución de productos, la Conferencia concluyó que:

- a) los principios del Código de conducta de la OACI para la reglamentación y funcionamiento de los sistemas de reserva por computadora (SRC) deberían considerarse como el marco de referencia para la reglamentación de los SRC en los Estados contratantes o en cualquier otro código de conducta de carácter regional. Los Estados deberían tener presente que las enmiendas de esas normas o códigos de conducta no menoscaben los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación;
- b) si bien existen varios casos en que el Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora no tienen disposiciones aplicables como resultado de los cambios en la industria o la reglamentación, el campo de aplicación del Código SRC de la OACI potencialmente incluye la Internet y los Estados pueden aplicarlo a su discreción, teniendo en cuenta sus circunstancias particulares;

2. Nota de la Secretaría.— Las siguientes listas de indicaciones, junto con las condiciones de las líneas aéreas de contratos/transporte puede servir como listas de verificación de numerosos asuntos de interés para los consumidores que conviene que los Estados supervisen: 1) disponibilidad de tarifas inferiores, incluyendo tarifas en los sitios web; 2) normas sobre reservaciones, emisión de billetes y reembolsos; 3) publicidad; 4) condiciones comerciales y operacionales de las líneas aéreas; 5) procedimientos de presentación a la salida; 6) trámites y compensación respecto a demoras de vuelo, cancelaciones y embarques denegados; 7) manipulación y responsabilidad respecto al equipaje; 8) divulgación de performance operacional, tales como la performance a tiempo y las quejas; y 9) asistencia para los pasajeros con impedimentos y necesidades especiales (es decir, personas con movilidad reducida). El Doc 9626 de la OACI revisado se referirá a estos asuntos.

- c) los Estados deberían considerar la necesidad de asegurar que los sistemas basados en la Internet proporcionen a los consumidores información completa y veraz, y ofrezcan a las líneas aéreas una oportunidad comparable para utilizar estos nuevos sistemas, como se ha hecho con los SRC tradicionales a escala mundial, cuando sea necesario; y
- d) aunque aún no está claro si deberían adoptarse nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, algunos Estados han examinado activamente este asunto en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia. La OACI debería continuar siguiendo la evolución y difundiendo la información al respecto y seguir examinando la eficacia del Código SRC de la OACI.

Cuestión 2.6 del orden del día: Solución de controversias

CONCLUSIONES

De la documentación y de los debates resultantes en el marco de la cuestión 2.6 del orden del día — Solución de controversias, la Conferencia concluyó que:

- a) en un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y
- b) los Estados y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:
 - i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;
 - ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;
 - iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y
 - iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

La Conferencia acordó que los Estados deberían otorgar la debida consideración a la siguiente cláusula modelo para la utilización optativa a discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

“Artículo X: Solución de controversias

...

x. Toda controversia que no pueda resolverse mediante consultas, puede someterse, a solicitud de una de las Partes [cualquier Parte] en el acuerdo a un mediador o un grupo de expertos en la materia. Puede recurrirse a dicho mediador o grupo para mediación, determinación del fondo de la controversia o recomendación de medidas correctivas o solución de la controversia.

x. La Partes convendrán de antemano las atribuciones del mediador o grupo, los principios o criterios rectores y los términos de acceso al mediador o grupo. También considerarán, de ser necesario, la posibilidad

de conceder una reparación provisional y de que participe cualquier Parte que pueda verse directamente afectada por la controversia, teniendo presentes el objetivo y la necesidad de un procedimiento simple, adecuado y expedito.

x. El mediador o los miembros del grupo de expertos pueden seleccionarse basándose en una lista de expertos en aviación debidamente calificados, mantenida por la OACI. La selección se efectuará en los 15 días posteriores al recibo de la solicitud de presentación al mediador o grupo. Si las Partes no logran convenir en la selección del experto o los expertos, dicha selección puede remitirse al Presidente del Consejo de la OACI. Todo experto al que se recurra para este mecanismo debería tener las calificaciones necesarias en el asunto general de la controversia.

x. La mediación debería finalizarse dentro de los 60 días de la contratación del mediador o el grupo y todo fallo incluyendo, de ser el caso, recomendaciones, debería pronunciarse dentro de los 60 días de la contratación del experto o los expertos. Las Partes pueden convenir de antemano en que el mediador o el grupo podría conceder una reparación provisional a la Parte demandante, si así se solicita, en cuyo caso un fallo se pronunciaría inicialmente.

x. Las Partes cooperarán de buena fe para el avance de la mediación y están obligadas a aplicar la decisión o fallo del mediador o grupo, a menos que convengan de antemano en obligarse por dicha decisión o fallo. Si las Partes convienen de antemano en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán estos últimos para resolver la controversia.

x. 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.

x. El mecanismo se aplica sin perjuicio de la continuación del procedimiento de consultas, el recurso ulterior al arbitraje, o la revocación en virtud del Artículo ____”.

Cuestión 2.7 del orden del día: Transparencia

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación de las deliberaciones subsiguientes de acuerdo con la cuestión 2.7 del orden del día — Transparencia, la Conferencia concluyó que:

- a) la transparencia debería considerarse como un objetivo que debe perseguirse dentro del marco de reglamentación y como un elemento esencial en el proceso de liberalización. Los Estados y las partes interesadas en el sistema de reglamentación se beneficiarían de una mejor transparencia;
- b) en vista de la liberalización en curso en el sector del transporte aéreo internacional y la necesidad de permitir que la OACI cumpla con su función principal en la elaboración de orientaciones de política, se pueden utilizar varios métodos en el que participen los Estados para hacer que el régimen de reglamentación sea más transparente, incluyendo lo siguiente:
 - i) los Estados deberían registrar en la OACI todo acuerdo de servicios aéreos aún no registrado, de conformidad con su obligación en virtud del Artículo 83 del Convenio de Chicago;
 - ii) los Estados deberían, como cuestión prioritaria, examinar sus procedimientos internos y, de conformidad con sus obligaciones en virtud del Artículo 83, deberían desarrollar medios prácticos para mejorar su proceso de registro. Los Estados podrían considerar atribuir la responsabilidad de registrar los acuerdos en la OACI a un oficial o dependencia, en el caso que aún no lo hayan hecho;

- iii) los Estados deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos;
- c) la OACI además debería alentar a los Estados a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público; y
- d) la transparencia también debería procurar aplicarse dentro de los marcos de reglamentación nacionales y regionales, y debería invitarse a los Estados a adoptar y aplicar los principios de transparencia, tales como los formulados en las normas de transparencia APEC³, respecto a las medidas de reglamentación nacionales y regionales relacionadas con la aviación civil internacional.

La Conferencia acordó que los Estados deberían considerar debidamente la siguiente cláusula modelo como una opción para utilizarla a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos:

"Artículo X: Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional

Este acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados inmediatamente después de la entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional por [nombre de la parte que registra]."

Cuestión 3.1 del orden del día: Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes en el marco de la cuestión 3.1 del orden del día — Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) al promover activamente su función en la elaboración de principios sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional para los Estados, la elaboración por la OACI del Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivos (MASA) está destinada a facilitar el proceso de liberalización;
- b) los MASA constituyen documentos que son una fuente práctica para la liberalización, para que los Estados los empleen a su discreción en sus relaciones de transporte aéreo así como en la elaboración de sus enfoques y opciones respecto a la liberalización, y sirvan como herramienta práctica en el proceso de liberalización. Los MASA son "documentos vivos" que deberían continuar elaborándose, particularmente el texto adicional sobre la aplicación, a fin de ofrecer una orientación completa a los Estados para facilitar la liberalización y mejorar la armonización de los acuerdos de servicios aéreos en cuanto a lenguaje y enfoque;
- c) debería alentarse a los Estados a que empleen los MASA en sus relaciones bilaterales, regionales plurilaterales y a que informen a la OACI sobre la experiencia obtenida en el empleo de los MASA; y

3. Nota de la Secretaría.— El texto de las normas de transparencia APEC están disponibles en el sitio web de la APEC en: http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html

- d) la OACI debería continuar siguiendo de cerca las experiencias normativas de los Estados y las regiones en la liberalización y en el empleo de los MASA. Además, debería difundir entre los Estados información pertinente sobre esta evolución y proporcionar asistencia sobre el empleo y la aplicación de los MASA.

Cuestión 4.1 del orden del día: Mecanismos para facilitar la liberalización en el futuro

CONCLUSIONES

Basándose en la documentación presentada y las deliberaciones sobre mecanismos para facilitar más la liberalización, en el marco de la cuestión 4.1 del orden del día, la Conferencia concluyó que:

- a) con los años, la labor de la OACI sobre la reglamentación económica se ha intensificado a medida que los Estados se han dirigido a la Organización para obtener criterios de orientación y asistencia, particularmente en respuesta a un mercado de transporte aéreo mundializado y liberalizado que evoluciona rápidamente;
- b) es necesario reorientar la función de la OACI respecto a la reglamentación económica a fin de dar un impulso mundial a la reforma normativa y a la liberalización. Los criterios de orientación de la OACI, en los que se apoyan los Estados, deberían concentrarse particularmente en la liberalización y la Organización debería facilitar y fomentar el proceso de liberalización mediante su labor y su asistencia a los Estados;
- c) con la mirada puesta en el largo plazo, la OACI debería explorar la posibilidad y los beneficios que se obtendrían, de servir como un mercado mundial, en el que la OACI provea las instalaciones y los especialistas que sean necesarios para que los Estados examinen e intercambien el acceso a los mercados a nivel bilateral o multilateral; y
- d) en sus relaciones con todas las organizaciones que tienen interés o que participan en los asuntos normativos mundiales, la OACI debería cooperar para asegurarse de que esos órganos tienen en cuenta su mandato y su función y los intereses más amplios de la comunidad de la aviación. Además, la OACI y sus Estados contratantes deberían proveer la coordinación con esas organizaciones para armonizar los esfuerzos a escala mundial y evitar la duplicación de los mismos. Como un objetivo de primordial importancia en sus relaciones con otras organizaciones que participan en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, la OACI debería cerciorarse de que la seguridad y protección de la aviación no resulten comprometidas.

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIÓN 2 — FUNCIÓN FUTURA DE LA OACI, INCLUYENDO LAS RELACIONES CON LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) la función futura de la OACI respecto a la reglamentación económica debería concentrarse en la elaboración de criterios de orientación para la liberalización económica, lo que permite a los Estados elegir su propio camino y ritmo, y garantiza la seguridad y la protección del transporte aéreo internacional. Esta función también debería incluir la facilitación, promoción y suministro de asistencia a los Estados en el aprovechamiento de la liberalización para mayor beneficio de los mismos; y

- b) en sus relaciones con la OMC, la OACI debera continuar sealando la poltica de la Organizaci3n sobre el comercio de servicios, reflejada actualmente en la Resoluci3n A33-19, destacando al mismo tiempo el vnculo y la interrelaci3n entre seguridad operacional, seguridad de la aviaci3n y reglamentaci3n econ3mica y la concentraci3n de las actividades de la Organizaci3n para facilitar, promover y proveer asistencia a los Estados en el proceso de liberalizaci3n.
-

Apéndice 5

Modelos de acuerdos de servicios aéreos de la OACI

El presente apéndice contiene los textos de las versiones bilateral y regional/plurilateral de los Modelos de acuerdos de servicios de aéreos (MASA) de la OACI. Los MASA proporcionan un marco general para los acuerdos de servicios aéreos y comprenden proyectos de disposiciones sobre los enfoques tradicional, de transición y más liberal, incluyendo los textos, de los diversos elementos de un acuerdo de servicios aéreos. Los textos se basan en cláusulas modelo o en un lenguaje desarrollado por la OACI en el curso de los años sobre diversos artículos de acuerdos de servicios aéreos relativos, entre otros, a capacidad, tarifas, leyes en materia de competencia, aspectos comerciales y disposiciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación. La otra fuente del lenguaje empleado en las disposiciones de los MASA es la práctica y el uso de los Estados en sus acuerdos y, por consiguiente, para la mayoría de las disposiciones el texto representa una síntesis del uso más corriente de los Estados en esta materia.

El formato del MASA se presenta en dos columnas. En la columna de la izquierda se presenta el texto de un artículo o anexo tal como figura en el acuerdo, incluyendo, si corresponde, las diferentes opciones y enfoques (tradicional, de transición y de plena liberalización). Las diversas opciones (como una redacción o una disposición de alternativa dentro de un artículo) que se ofrecen dentro de un enfoque, en particular en el enfoque de transición, no se presentan en ningún orden progresivo o de prioridad. En la columna de la derecha figuran las notas explicativas que corresponden específicamente a la disposición o al artículo en general y que proporcionan información sobre el empleo de un enfoque en particular. La mayoría de las disposiciones bilaterales han sido adaptadas para emplearlas en un contexto regional o plurilateral mediante un cambio en la redacción. Sin embargo, la versión de los acuerdos regionales/plurilaterales incluye también varios Artículos que presentan cuestiones importantes que se aplican únicamente a un contexto regional o plurilateral, por ejemplo, Artículo 36 (Excepciones).

La quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) de 2003 dio un amplio apoyo al concepto y contenido de los MASA para que los Estados los usen discrecionalmente en sus relaciones de transporte aéreo y aprobó su continuo perfeccionamiento por la OACI, tratándolos como “documentos vivos”. Esta posibilidad de escoger diferentes enfoques para diferentes disposiciones en un MASA permitiría a los Estados formular los acuerdos que se adapten mejor a su propio ritmo y circunstancias frente a los cambios en el acceso a los mercados y otros aspectos de la liberalización. Además, esto los ayudaría a identificar las posibles áreas y fórmulas para la liberalización comparando sus acuerdos vigentes con el MASA. Este modelo continuará siendo objeto de perfeccionamiento y mejoras, especialmente en relación con los textos adicionales y su aplicación, a fin de ofrecer una orientación completa a los Estados para facilitar la liberalización y mejorar la armonización de los acuerdos de servicios aéreos en cuanto a redacción y enfoque.

Como texto de orientación de la OACI, los MASA también pueden obtenerse en formato CD-ROM, que incluye una función de búsqueda básica para facilitar el uso así como cada uno de los enfoques: tradicional, de transición y de plena liberalización del MASA bilateral, en formato MS Word, en inglés. Esto permitirá a los usuarios descargar y adaptar el lenguaje y las opciones en el MASA a sus necesidades y circunstancias específicas, especialmente al preparar las negociaciones de los acuerdos de servicios aéreos o al desarrollar sus propios enfoques de liberalización. Se puede adquirir el CD-ROM (Orden núm. CD-104) dirigiéndose a la Subsección de servicios al consumidor (Teléfono: +1 514-954-8022; Fax: +1 514-954-6769; Correo-e: sales@icao.int).

En este apéndice de modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA):

- 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.*

MODELO DE ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

Índice

	<i>Página</i>
Preámbulo	A5-4
Artículo 1 Definiciones	A5-5
Artículo 2 Otorgamiento de derechos	A5-6
Artículo 3 Designación y autorización	A5-7
Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización	A5-10
Artículo 5 Aplicación de las leyes	A5-13
Artículo 6 Tránsito directo	A5-14
Artículo 7 Reconocimiento de certificados	A5-14
Artículo 8 Seguridad operacional	A5-15
Artículo 9 Seguridad de la aviación	A5-16
Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje	A5-17
Artículo 11 Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas	A5-18
Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios	A5-18
Artículo 13 Derechos de aduana	A5-20
Artículo 14 Impuestos	A5-21
Artículo 15 Competencia leal	A5-22
Artículo 16 Capacidad	A5-23
Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)	A5-26
Artículo 18 Salvaguardias	A5-33
Artículo 19 Leyes sobre la competencia	A5-34
Artículo 20 Conversión de divisas y transferencia de ganancias	A5-35
Artículo 21 Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo	A5-35
Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales	A5-36
Artículo 23 Cambio de capacidad	A5-37
Artículo 24 Servicios de escala	A5-39
Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación	A5-41
Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves	A5-44
Artículo 27 Servicios multimodales	A5-48
Artículo 28 Sistemas de reserva por computadora (SRC)	A5-48
Artículo 29 Prohibición de fumar	A5-49
Artículo 30 Protección del medio ambiente	A5-50
Artículo 31 Estadísticas	A5-50
Artículo 32 Aprobación de horarios	A5-51
Artículo 33 Consultas	A5-51
Artículo 34 Solución de controversias	A5-52
Artículo 35 Enmiendas	A5-57
Artículo 36 Acuerdos multilaterales	A5-58
Artículo 37 Terminación	A5-58
Artículo 38 Registro en la OACI	A5-59
Artículo 39 Entrada en vigor	A5-59
Anexo I Cuadros de ruta	A5-59
Anexo II Operaciones no regulares y chárter	A5-62
Anexo III Servicios de carga aérea	A5-65
Anexo IV Medidas de transición	A5-66
Anexo V Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico	A5-67

Preámbulo	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>El Gobierno de ... y el Gobierno de ..., en adelante mencionados como las "Partes";</p> <p>Siendo partes en el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;</p> <p>Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional,</p> <p>Deseando celebrar un acuerdo con el fin de establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos;</p> <p>Han acordado lo siguiente:</p> <p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>El Gobierno de ... y el Gobierno de ..., (en adelante, "las Partes");</p> <p>Siendo partes en el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;</p> <p>Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental;</p> <p>Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;</p> <p>Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;</p> <p>Deseando hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios [a los precios más bajos que no sean discriminatorios y no constituyan abuso de una posición dominante], y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos; y</p> <p>Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de la aviación civil;</p> <p>Han acordado lo siguiente:</p>	<p><i>En la parte inicial del Acuerdo se presenta la razón para concertarlo y se declara que las Partes han acordado lo expuesto en las partes subsiguientes.</i></p> <p><i>Este enfoque es usual en los acuerdos más liberales y el texto entre paréntesis es común a los acuerdos de "cielos abiertos".</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 1 Definiciones</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen las significaciones siguientes:</p> <p>a) “transporte aéreo” designa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;</p> <p>b) “autoridades aeronáuticas” designa, en el caso de __, __; en el caso de __, __; o en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;</p> <p>c) “Acuerdo” designa el presente Acuerdo, su Anexo y las correspondientes enmiendas;</p> <p>d) “capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;</p> <p>e) “Convenio” designa el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;</p> <p>f) “línea aérea designada” designa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo __ del presente Acuerdo;</p> <p>g) “transporte aéreo interior” designa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro punto situado en el territorio de ese mismo Estado;</p> <p>h) “OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional;</p> <p>i) “transporte aéreo multimodal” designa el transporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;</p> <p>j) “transporte aéreo internacional” designa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado;</p> <p>k) “Parte” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;</p>	<p><i>Si bien las Partes en un acuerdo de servicios aéreos pueden definir algunos términos utilizados en su acuerdo, para mayor claridad o en caso de posibles ambigüedades, los términos que siguen son los que pueden encontrarse más comúnmente en un artículo de definiciones.</i></p> <p><i>Las inserciones correspondientes a “las autoridades aeronáuticas” dependerán de las estructuras administrativas y de las disposiciones vigentes en cada Parte.</i></p>

Artículo 1 Definiciones	Notas explicativas
<p>l) ["precio"] o ["tarifa"] designa toda tarifa o pago por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo de transporte en conexión con el mismo) cobrado por las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa o pago;</p> <p>m) "territorio", con relación a un Estado, [designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado] tiene la significación que ha recibido en el Artículo 2 del Convenio;</p> <p>n) "derechos impuestos a los usuarios" designa los derechos impuestos a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados por éstas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga; y</p> <p>o) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio.</p>	<p><i>Si bien el término "precio", más amplio y más moderno, se emplea en vez de "tarifa", la definición es fundamentalmente la misma para ambos términos.</i></p> <p><i>Para el término "territorio", existen dos definiciones posibles: una relacionada con su definición en el Artículo 2 del Convenio y la otra según el significado habitual que se atribuye a este término en el derecho y en la práctica internacionales. Ambas definiciones se presentan como opciones diferentes.</i></p>

Artículo 2 Otorgamiento de derechos	Notas explicativas
<p>1.* Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de rutas.</p> <p>2.* Con sujeción a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:</p> <p>a)* el derecho de efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;</p> <p>b)* el derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;</p> <div data-bbox="305 1560 699 1608" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> </div> <p>c) el derecho de efectuar escalas en los puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de rutas del presente Acuerdo para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo [por separado o combinados].</p>	<p><i>La disposición relativa al otorgamiento de derechos establece los derechos de tráfico y los derechos no comerciales que las Partes se otorgan mutuamente, y generalmente debe interpretarse conjuntamente con un cuadro o anexo en el que figuran las rutas, los derechos y las condiciones aplicables.</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 bilaterales y 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 esta disposición se intercambian los otros derechos de tráfico según el Cuadro de rutas. No es necesario distinguir entre la Tercera, la Cuarta y la Quinta libertades del aire en el artículo sobre otorgamiento de derechos, dado que en el Cuadro de rutas se establecen las rutas y los puntos respecto</i></p>

<p align="center">Artículo 2 Otorgamiento de derechos</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición y de plena liberalización</p> </div> <p>c) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.</p> <p>3.* Las líneas aéreas de cada Parte, salvo las designadas en virtud del Artículo ___ (Designación) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en el párrafo 2, apartados a) y b), de este Artículo.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional y de transición</p> </div> <p>4. Ningún elemento del párrafo 2 se considerará como que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo a cambio de remuneración y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte.</p>	<p><i>a los cuales se aplica cada libertad. La frase “por separado o combinados” aparece entre corchetes por ser optativa, dado que si se incluye es posible la explotación de servicios exclusivamente de carga. Sin embargo, estos últimos pueden ser objeto de un artículo y de negociaciones especiales entre las Partes, incluyendo las rutas especificadas.</i></p> <p><i>En los acuerdos liberales, y en particular en los acuerdos de “cielos abiertos”, los derechos de tráfico se intercambian generalmente mediante esta fórmula. Por su presentación y redacción, el Cuadro de rutas establecerá las diversas “libertades del aire” así como las rutas, pudiendo especificar los puntos que se intercambiarán.</i></p> <p><i>El empleo de la expresión “líneas aéreas de cada Parte” incluye tanto las líneas aéreas designadas como las que no lo son.</i></p> <p><i>Esta es una disposición común que excluye las operaciones de cabotaje de los derechos otorgados. En el marco de la plena liberalización en que se han intercambiado derechos de cabotaje, esto está normalmente comprendido en el contexto del Cuadro de rutas.</i></p>

<p align="center">Artículo 3 Designación y autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p>1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte una línea aérea para explotar los servicios convenidos [de conformidad con el presente Acuerdo] y retirar o modificar dicha designación.</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>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.</i></p>

<p align="center">Artículo 3 Designación y autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>a) sea propiedad mayoritaria de la Parte que designa la línea aérea, de sus nacionales o de ambos y esté bajo el control efectivo de los mismos;</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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 20px auto;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <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 retirar o modificar dicha designación.</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 align="center">[Párrafo 2, apartados a) a c)*; opción 1, de 2]</p> <p>a) la línea aérea sea y siga siendo propiedad mayoritaria de los nacionales de uno o más Estados de un grupo y esté bajo el control efectivo de los mismos, o de una o varias de las Partes mismas;</p>	<p><i>La fórmula tradicional “propiedad mayoritaria y control efectivo” se sigue utilizando en la mayoría de los acuerdos bilaterales. Dicha frase no se ha definido y la Parte autorizante es la única que puede juzgar si se han satisfecho los criterios de propiedad y control. Sin embargo, se considera generalmente que “propiedad mayoritaria” significa una propiedad superior al 50%. Por otra parte, los Estados adoptan diversos puntos de vista en sus leyes y sus prácticas nacionales sobre lo que puede constituir un “control efectivo”. Con la cláusula tradicional, ha habido casos en que la Parte autorizante ha renunciado a su derecho de exigir que se cumplan los criterios de propiedad y control.</i></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>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> <p><i>Este enfoque emplea la recomendación de la Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 (ATConf/4) que se refiere a una línea aérea que es y sigue siendo propiedad mayoritaria y estando bajo el control efectivo de nacionales de uno o más Estados que no son necesariamente Partes en el acuerdo en cuestión, pero que están dentro de un grupo predefinido con una “comunidad de intereses”. Una segunda redacción de la ATConf/4 relativa a grupos es una línea aérea que es de propiedad mayoritaria y está bajo el control efectivo de los nacionales de uno o más Estados que son Partes en</i></p>

<p align="center">Artículo 3 Designación y autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</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 reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.</p> <p align="center">[Apartados a) a d)*; opción 2, de 2]</p> <p>a) la línea aérea designada tiene 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 tiene y mantiene un control normativo efectivo (véase ii) más adelante) de la línea aérea;</p> <p>Notas: —</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 de 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>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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos [de conformidad con el presente Acuerdo] y para retirar o modificar dicha designación.</p> <p>2.* Al recibir la correspondiente 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>un acuerdo, o de una o más de las Partes mismas. La definición de transportista aéreo de la Unión Europea (UE) es un ejemplo de propiedad y control dentro de un grupo (los criterios de la UE también incluyen la “oficina principal” y la “administración central” en un Estado miembro).</i></p> <p><i>En los acuerdos en que se hace referencia a la propiedad de nacionales dentro de un grupo de Estados, por ejemplo, Estados miembros dentro de la Unión Europea, el texto se modificaría para tener en cuenta todo cambio en la legislación relativa al derecho común europeo.</i></p> <p><i>Este enfoque, recomendado por la OACI, permitiría a un Estado designar los transportistas aéreos que considere calificados (incluyendo aquellos que son de propiedad mayoritaria nacional) para usar y beneficiarse de los derechos de acceso al mercado que le corresponden en el marco de un acuerdo bilateral. Al mismo tiempo, este enfoque reforzaría la obligación de la Parte designante de mantener el control normativo efectivo (incluyendo la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación) sobre la línea aérea que designa. 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> <p><i>El enfoque de plena liberalización se refiere a tantas líneas aéreas como se desee o no establece ningún límite a la cantidad de líneas aéreas que pueden designarse.</i></p>

<p align="center">Artículo 3 Designación y autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>a) la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado designante;</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 recibe la designación.</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><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: el de establecerse y explotar una línea aérea en el territorio de una Parte, que podría entonces explotar servicios aéreos interiores e internacionales.</i></p>

<p align="center">Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1.* Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo __ (Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente:</p> <div data-bbox="310 1371 664 1419" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p>a) en caso de que consideren que la Parte que designa 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 la “propiedad mayoritaria y el control efectivo” 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.</i></p>

<p align="center">Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Enfoque de transición</p> </div> <p align="center">[Apartados a) a c)*; opción 1, de 2]</p> <p>a) en caso de que consideren que la línea aérea no es propiedad mayoritaria y no está bajo el control efectivo de los nacionales de ningún Estado de un grupo, ni de ninguna de las Partes mismas;</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 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> <div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Enfoque de transición</p> </div> <p align="center">[Apartados a) a d)*; opción 2, de 2]</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><i>En los acuerdos en que se hace referencia a la propiedad de nacionales dentro de un grupo de Estados, por ejemplo, Estados miembros dentro de la Unión Europea, el texto se modificaría para tener en cuenta todo cambio en la legislación relativa al derecho común europeo.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</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>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;"> <p>Enfoque de plena liberalización</p> </div> <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> <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>	<p><i>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.</i></p>

<p align="center">Artículo 5 Aplicación de las leyes</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Párrafo 1; opción 1, de 2]</p> <p>1. Las leyes y los reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte.</p> <p align="center">[Párrafo 1; opción 2, de 2]</p> <p>1. Mientras entren, permanezcan o salgan del territorio de una Parte, las líneas aéreas de la otra Parte observarán sus leyes y reglamentos relativos a la explotación y navegación de aeronaves.</p> <p align="center">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <p>2. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la entrada, estadía y salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte mientras estén dentro de dicho territorio.</p> <p align="center">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. Mientras entren, permanezcan o salgan del territorio de una Parte los pasajeros, los miembros de tripulación o la carga de las líneas aéreas de la otra Parte observarán, o se observarán en nombre de éstos, las leyes y los reglamentos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación o carga en aeronaves (incluyendo los reglamentos relativos a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena o, en el caso del correo, los reglamentos postales).</p> <p>3.* En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y reglamentos afines, ninguna Parte concederá preferencia a su propia línea aérea ni a ninguna otra respecto a la línea aérea designada de la otra Parte que se utilice para un transporte aéreo internacional similar.</p>	<p><i>Este Artículo se encuentra en la mayoría de los acuerdos bilaterales y contiene lo fundamental del Artículo 11 del Convenio. Las Partes se comprometen a aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relativos a la facilitación. El Artículo "Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas" contiene un compromiso más específico respecto a los procedimientos del Anexo 9.</i></p> <p><i>En la primera alternativa, en el párrafo 1 se reconoce que las leyes de una Parte con respecto a la explotación de aeronaves y admisión de pasajeros, miembros de tripulación, carga y correo se aplicarán a las líneas aéreas de la otra Parte.</i></p> <p><i>En la segunda alternativa, en el párrafo 1 el énfasis se desplaza al cumplimiento por las líneas aéreas de las leyes de una Parte sobre explotación y navegación de aeronaves y sobre la admisión, el tránsito y la salida de pasajeros, miembros de tripulación, carga y correo.</i></p> <p><i>El párrafo 2 se concentra en la aplicación, es decir, en la observancia de las leyes y los reglamentos relativos a aduanas, inmigración, moneda, salubridad y cuarentena de la otra Parte.</i></p> <p><i>El párrafo 2 se concentra en la aplicación, es decir, en la observancia de las leyes y los reglamentos relativos a aduanas, inmigración, moneda, salubridad y cuarentena de la otra Parte.</i></p> <p><i>El párrafo 3 es común a ambas opciones y prevé la no discriminación.</i></p>

<p align="center">Artículo 6 Tránsito directo</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de una Parte y que no salga de la zona del aeropuerto reservada para dicha finalidad no serán sometidos a ninguna inspección salvo por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de entrada ilícita o en circunstancias especiales.</p>	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría incluirse por separado o incluirse en el Artículo sobre aplicación de las leyes.</i></p> <p><i>La opción 1 es una medida de facilitación corriente para el tránsito simplificado que se encuentra en la mayoría de los acuerdos de servicios aéreos.</i></p> <p><i>La opción 2 que figura en los acuerdos de regímenes liberalizados trata sobre la situación de seguridad del tráfico en tránsito más que sobre controles o aduanas e impuestos.</i></p>

<p align="center">Artículo 7 Reconocimiento de certificados</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte y aún vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.</p> <p>2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.</p> <p>3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por la otra Parte.</p>	<p><i>Esta disposición sobre reconocimiento de certificados figura en la mayoría de los acuerdos de servicios aéreos aun cuando, fundamentalmente, en los párrafos 1 y 2 simplemente reproduce dos disposiciones del Convenio, los Artículos 33 y 32 b), respectivamente con pequeñas variantes en la redacción.</i></p> <p><i>En el párrafo 1, las Partes reconocen mutuamente los certificados de aeronavegabilidad, las licencias y los certificados de aptitud expedidos por la otra Parte y aún vigentes.</i></p> <p><i>Sería conveniente que los Estados tuvieran un procedimiento para tratar las diferencias notificadas con respecto a las normas establecidas en cumplimiento del Convenio.</i></p> <p><i>Esta disposición reserva el derecho de negarse a reconocer los certificados y las licencias que expida la otra Parte a los nacionales de la primera Parte. Esta disposición, inspirada en el apartado b) del Artículo 32 del Convenio, es necesaria porque el apartado a) del Artículo 32 exige que los pilotos tengan licencias expedidas por el Estado de matrícula de la aeronave. Por consiguiente, no es posible que el reconocimiento se extienda a una licencia expedida por otro Estado a los nacionales de ese Estado.</i></p>

<p align="center">Artículo 8 Seguridad operacional</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada dicha solicitud.</p> <p>2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.</p> <p>3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.</p> <p>4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.</p> <p>5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.</p> <p>6. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.</p>	<p><i>Este modelo de cláusula sobre seguridad operacional, elaborado por la OACI, ofrece un procedimiento normalizado para que las Partes en un acuerdo resuelvan las cuestiones de seguridad operacional. Esta cláusula está dirigida a asegurar que las aeronaves explotadas por líneas aéreas designadas, o en nombre de ellas, en el territorio de la otra Parte se exploten y mantengan de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI. Esta disposición toma las operaciones de aeronaves en sentido amplio, incluyendo las instalaciones y servicios aeronáuticos, lo que supone proveer instalaciones tales como control de tránsito aéreo, aeropuertos y ayudas para la navegación, además de la aeronave y su tripulación.</i></p> <p><i>Sin embargo, nada impide que las Partes incluyan criterios adicionales o más restrictivos si estiman que son necesarios para evaluar la seguridad de una operación de aeronave, tales como otra redacción para la inspección en la plataforma que especifique las conclusiones y dictámenes que pueden formular las autoridades aeronáuticas a raíz de una inspección en la plataforma, y además prevea la situación en que se niegue el acceso para una inspección en la plataforma.</i></p> <p><i>Salvo esta disposición, en el Artículo sobre seguridad operacional no hay referencias específicas a sanciones, teniendo en cuenta la posibilidad de adoptar medidas en el marco de la disposición sobre revocación para revocar o suspender la autorización de una línea aérea designada o imponer condiciones a la misma por incumplimiento, entre otras cosas, del Artículo sobre seguridad operacional.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 9 Seguridad de la aviación</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del <i>Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves</i>, firmado en Tokyo el 14 de septiembre de 1963, el <i>Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves</i>, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el <i>Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil</i>, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el <i>Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971</i>, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.</p> <p>2. A petición, las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.</p> <p>3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. [Cada Parte notificará a la otra Parte de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con la otra Parte sobre dichas diferencias].</p> <p>4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.</p> <p>5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros</p>	<p><i>La disposición sobre seguridad de la aviación fue elaborada por la OACI. En ella se incorporan, por medio de una referencia general en los párrafos 1 y 3 respectivamente, obligaciones sobre seguridad de la aviación dimanantes de los diversos instrumentos internacionales sobre interferencia ilícita en los que las Partes puedan ser signatarias, y al Anexo 17 al Convenio (Seguridad de la aviación) que se aplica a todos los Estados contratantes de la OACI. Toda modificación a las normas y métodos recomendados de dicho Anexo que puedan entrar en vigor después de la adopción del Acuerdo también se aplicará a las Partes. Esta cláusula destaca la asistencia mutua en la prevención del apoderamiento ilícito u otros actos similares, en los pedidos de medidas especiales de seguridad y siempre que se produzca un acto ilícito o la amenaza de un acto de este tipo. Esta cláusula no limita la libertad contractual de las Partes para ampliar o limitar su alcance o emplear un enfoque diferente.</i></p> <p><i>El texto entre corchetes que figura en el párrafo 3 prevé un procedimiento para tratar las diferencias que podrían presentarse respecto a las normas de seguridad.</i></p>

<p align="center">Artículo 9 Seguridad de la aviación</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.</p> <p>[6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que puedan convenir las autoridades aeronáuticas), de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita].</p> <p>[7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por la otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento].</p>	<p><i>Los párrafos alternativos 6 y 7 tratan, respectivamente, de la inspección de las instalaciones y de los procedimientos de seguridad en el territorio de la otra Parte y de la necesidad de celebrar prontamente consultas sobre asuntos de seguridad (que son más urgentes que las consultas sobre otras cuestiones) así como de la capacidad de adoptar medidas provisionales cuando se justifiquen.</i></p>

<p align="center">Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.</p> <p>2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre creación, expedición, verificación y uso legítimos de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por esa Parte o en su nombre.</p> <p>3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.</p> <p>4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el Doc 9303 de la OACI — <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i>: Parte 1 — <i>Pasaportes de lectura mecánica</i>, Parte 2 — <i>Visados de lectura mecánica</i> y Parte 3 — <i>Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2</i>.</p>	<p><i>Las especificaciones técnicas de la OACI para los documentos de viaje de lectura mecánica, que figuran en el Doc 9303 de la OACI, permiten efectuar una verificación fiable de la autenticidad de los documentos de viaje y de sus titulares y ofrecen buenas salvaguardias contra su alteración, adulteración o imitación fraudulenta. Aproximadamente 100 Estados contratantes expiden pasaportes y otros documentos de viaje de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones incluidas en el Doc 9303. En las resoluciones de la OACI se reconoce que las especificaciones del Doc 9303 no sólo son eficaces para acelerar el movimiento de los pasajeros internacionales y los miembros de tripulación en los controles fronterizos, sino que también aumentan la seguridad y el cumplimiento de los reglamentos de inmigración. Las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de otros órganos de la ONU exhortan a los Estados a aumentar la cooperación internacional para combatir el tráfico de extranjeros indocumentados e impedir el uso de documentos fraudulentos.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>5. Cada Parte conviene además en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con la otra para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.</p>	<p><i>La incorporación de este Artículo en los acuerdos de servicios aéreos contribuiría a la lucha de los Estados contra el uso de documentos de viaje fraudulentos e imitados para la inmigración ilegal, el tráfico de migrantes indocumentados y el movimiento de terroristas o de grupos terroristas a través de las fronteras.</i></p>
<p style="text-align: center;">Artículo 11 Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte conviene en establecer controles fronterizos eficaces.</p> <p>2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9 (Facilitación) al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.</p> <p>3. En cumplimiento de dichos objetivos, cada Parte conviene en expedir, o aceptar, según el caso, la carta relativa a "documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores", que figura en el Apéndice 9 b) del Anexo 9 (12ª edición), al tomar medidas en virtud de los párrafos pertinentes del Capítulo 3 del Anexo relativo a la confiscación de documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados.</p>	<p><i>En el Capítulo 3 del Anexo 9 (Facilitación) al Convenio de Chicago figuran normas y métodos recomendados relativos a procedimientos generales que los Estados y las líneas aéreas deben aplicar cuando se trate de pasajeros no admisibles o indocumentados y personas deportadas. El Apéndice 9 tiene por objeto remplazar, como documento de viaje, los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados, incautados de pasajeros que los habían utilizado para viajar. El objetivo de los párrafos actuales y del Apéndice 9 es eliminar de la circulación los documentos fraudulentos, falsificados o imitados.</i></p> <p><i>La incorporación de este Artículo en los acuerdos de servicios aéreos contribuiría a la lucha de los Estados contra el tráfico de migrantes indocumentados y el movimiento de terroristas o de grupos terroristas a través de las fronteras.</i></p>
<p style="text-align: center;">Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
	<p><i>Estos dos enfoques alternativos respecto a una disposición sobre derechos impuestos a los usuarios difieren considerablemente. Algunas disposiciones se refieren a "líneas aéreas designadas". Sería conveniente que las Partes consideraran si las disposiciones sobre las actividades que figuran en esta parte deberían extenderse también a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p>

<p align="center">Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Párrafos 1 y 2; opción 1, de 2]</p> <p>1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que exploten servicios internacionales similares.</p> <p>2. Cada Parte alentará las consultas relativas a derechos impuestos a los usuarios entre sus autoridades recaudadoras competentes [o el proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea] y las líneas aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados por dichas autoridades [o el proveedor de servicios], cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios. Además, cada Parte alentará a su autoridad recaudadora competente [o proveedor de servicios] y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.</p> <p align="center">[Párrafos 1 y 2; opción 2, de 2]</p> <p>1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos de recaudación competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables, no indebidamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.</p> <p>2. Los derechos impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero sin excederlo, el costo total que representa para las autoridades u órganos de recaudación competentes el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos costos podrían incluir un rendimiento razonable del activo, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren derechos se proveerán eficaz y económicamente.</p> <p>3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos de recaudación competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y servicios, y los alentará a intercambiar la información que sea necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios que figuran en los párrafos 1 y 2. Cada Parte alentará a las autoridades de recaudación competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios.</p>	<p><i>Esta opción es menos detallada y en el primer párrafo meramente reproduce el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio que rige los derechos impuestos a los usuarios; es decir, que los derechos cobrados a una aeronave extranjera no serán superiores a los que se impondrían a sus propias aeronaves en operaciones internacionales similares.</i></p> <p><i>Esta disposición alienta las consultas entre la autoridad recaudadora y los usuarios, a que se dé un aviso previo razonable para toda modificación de los derechos y a que se intercambie información pertinente respecto a los mismos. Estos principios reflejan las políticas de la OACI sobre derechos (Doc 9082). Debido a que algunos Estados han comercializado o privatizado sus aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, y han delegado la autoridad para fijar los derechos impuestos a los usuarios, se incluye entre corchetes la expresión apropiada para prever dichas situaciones.</i></p> <p><i>En la segunda opción, esta disposición incluye ciertos principios que también reflejan las políticas elaboradas por la OACI. Sin embargo, en vez de usar la fórmula del Artículo 15 del Convenio, como ocurre en la primera opción, esta versión aplica un tipo de disposición de "nación más favorecida" cuya aplicación es más amplia que el Artículo 15.</i></p> <p><i>En esta disposición se presentan ciertos principios de la OACI relativos a la recuperación de costos.</i></p> <p><i>Los requisitos relativos a consultas, intercambio de información y aviso previo razonable son similares a los que se presentan en la primera opción.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>4. En el procedimiento de solución de controversias en virtud del Artículo ___ (Solución de controversias), no se considerará que una de las Partes ha violado este Artículo a menos que:</p> <p>a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de la queja presentada por la otra Parte dentro de un plazo razonable; o</p> <p>b) posteriormente a dicha revisión, no tome todas las medidas en su poder para corregir los derechos impuestos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.</p> <p>[5. Los aeropuertos, las aerovías, los servicios de control de tránsito aéreo y de navegación aérea, y otras instalaciones y servicios conexos que se provean en el territorio de una Parte podrán ser usados por las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea que use servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se acuerda el uso de los mismos].</p>	<p><i>En el segundo enfoque se presenta un procedimiento de revisión anterior a todo tratamiento de los derechos impuestos a los usuarios en el marco de la solución de controversias y se indica que no hay violación del Artículo, para los fines del mecanismo de solución de controversias, si se inicia dicho procedimiento de revisión.</i></p> <p><i>El texto entre corchetes es fundamentalmente una versión más detallada del Artículo 15 del Convenio.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 13 Derechos de aduana</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de la otra Parte en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales de [restricciones sobre importaciones,] derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales [que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada,] respecto a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipo ordinario de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos [tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada] destinados o utilizados únicamente con relación a la explotación o al servicio de aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte que explote los servicios convenidos.</p> <p>2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:</p> <p>a) que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;</p> <p>b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte a su llegada al territorio de la otra Parte o al salir del mismo; o</p>	<p><i>En casi todos los acuerdos de servicios aéreos figura una disposición sobre derechos de aduana y de otro tipo, que constituye un suplemento respecto a la exención relativa a combustible, aceites lubricantes, repuestos, equipo ordinario y provisiones de a bordo que estén a bordo a la llegada al territorio de otro Estado, que figura en el Artículo 24 del Convenio. También refleja las políticas de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632). La disposición tiene por objeto eximir las operaciones de la aviación internacional de diversos derechos de aduana y otros impuestos sobre combustible, repuestos, suministros y equipo, que normalmente se aplicarían a una aeronave extranjera cuando efectúe operaciones en otra jurisdicción. El carácter del transporte aéreo internacional y las posibles repercusiones económicas negativas de dichos impuestos constituyen el fundamento de la aceptación casi mundial de esta disposición.</i></p> <p><i>Cabe señalar que existen diferentes interpretaciones respecto a lo que constituye un tramo internacional de un servicio, por ejemplo, su aplicación respecto a exenciones de tarifas e impuestos de aduanas. Por consiguiente, convendría que los Estados procuren incluir una aclaración a este respecto en todo acuerdo de servicios aéreos que concierten, en particular, cuando se intercambian derechos de cabotaje. En tales casos, se modificarían las exenciones dispuestas en virtud de este Artículo a fin de tener en cuenta la naturaleza del servicio y su compatibilidad con las leyes nacionales.</i></p>

<p align="center">Artículo 13 Derechos de aduana</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de la otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos;</p> <p>que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.</p> <p>3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.</p>	<p><i>En algunas situaciones la exención no es general respecto a todos los impuestos y gravámenes; así, cuando existan gravámenes impuestos por el gobierno sobre servicios proporcionados al transporte aéreo internacional (p. ej., derechos de aduana y de cuarentena), debe figurar en el acuerdo una declaración para precisar: "que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada". Otros productos que podrían preverse (pero que no se han incluido en este Artículo) son el equipo utilizado para reservas y operaciones, equipo de seguridad, equipo para poner la carga a bordo y despachar a los pasajeros, material didáctico y ayudas para la instrucción.</i></p>

<p align="center">Artículo 14 Impuestos</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Párrafos 1 a 3; opción 1, de 2]</p> <p>1. Los beneficios de la explotación de las aeronaves de una línea aérea designada en el tráfico internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte donde estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.</p> <p>2. El capital que representan las aeronaves explotadas en el tráfico internacional por la línea aérea designada y los bienes muebles relacionados con la explotación de dichas aeronaves estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte en que estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.</p> <p>3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.</p>	<p><i>No se ha generalizado en los acuerdos la disposición relativa a impuestos sobre ingresos y capital, en parte porque dichas cuestiones pueden ser objeto de un tratado distinto relativo a doble imposición. Aquí se presenta una disposición a la luz de las políticas de la OACI (Doc 8632) de que se otorgue dicha exención. Dado que los impuestos y los acuerdos relativos a los mismos entre los Estados incumbirían a las autoridades financieras, una disposición como la que figura aquí exigiría la participación de dichas autoridades en su formulación y negociación.</i></p> <p><i>En esta opción, los párrafos 1 y 2 tratan de impuestos sobre ingresos y capital respectivamente.</i></p> <p><i>En el párrafo 3 se prevé un tratado entre las Partes relativo a la doble imposición, que tendría prioridad respecto a las disposiciones del presente Acuerdo.</i></p>

Artículo 14 Impuestos	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">[Párrafos 1 a 3; opción 2, de 2]</p> <p>1. Los beneficios o el ingreso provenientes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional obtenidos por una línea aérea de una Parte, incluyendo la participación en acuerdos comerciales entre líneas aéreas o en operaciones comerciales de riesgo compartido, estarán exentos de todo impuesto sobre los beneficios o el ingreso impuestos por el Gobierno de la otra Parte.</p> <p>2. El capital y los bienes de una línea aérea de una Parte relativos a la explotación de aeronaves en el tráfico internacional estarán exentos de todos los gravámenes sobre el capital y los bienes impuestos por el Gobierno de la otra Parte.</p> <p>3. Las ganancias provenientes de la enajenación de aeronaves explotadas en el tráfico internacional y de bienes muebles relacionados con la explotación de dichas aeronaves que reciba una línea aérea de una Parte estarán exentas de todo gravamen sobre las ganancias impuesto por el Gobierno de la otra Parte.</p> <p>[4.* Sobre la base de la reciprocidad, cada Parte eximirá del impuesto sobre el valor agregado o impuestos indirectos similares los productos y servicios proporcionados a la línea aérea designada por la otra Parte y empleados para la explotación de servicios aéreos internacionales. Dicha medida puede consistir en una exención o un reembolso].</p>	<p><i>Esta opción exceptúa a las líneas aéreas de ciertos gravámenes impuestos por el Gobierno de la otra Parte en vez de especificar cuándo las líneas aéreas están sujetas a impuestos; es decir, en el territorio de los servicios de dirección efectiva de la línea aérea, con lo que aclara el alcance de las exenciones impositivas.</i></p> <p><i>En el párrafo 1 se exceptúan específicamente los beneficios y el ingreso provenientes de los acuerdos comerciales entre líneas aéreas.</i></p> <p><i>La exención es recíproca, aunque su contenido puede variar, como se indica en el texto entre corchetes. Por ejemplo, las Partes pueden optar por incluir restricciones a las importaciones, o a suministros de líneas aéreas tales como reservas de billetes o equipo de computadora.</i></p>

Artículo 15 Competencia leal	Notas explicativas
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto 10px auto;">Enfoque tradicional</div> <p>Cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa de explotar las rutas especificadas en el presente Acuerdo.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto 10px auto;">Enfoque de transición</div> <p>Cada Parte acuerda:</p> <p>a) que cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa e igual de competir para proveer el transporte aéreo internacional regido por el presente Acuerdo; y</p> <p>b) tomar medidas para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que perjudiquen la capacidad de competir de una línea aérea designada de la otra Parte.</p>	<p><i>La fórmula tradicional se basa en la frase del apartado f) del Artículo 44 del Convenio que se refiere a que cada Estado contratante tenga "oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional".</i></p> <p><i>Un enfoque de transición limitado consistiría en aplicar la oportunidad equitativa e igual a las rutas especificadas en el Anexo del Acuerdo. Sin embargo, aquí se presenta una versión más amplia, así como en el apartado b).</i></p>

Artículo 15 Competencia leal	Notas explicativas
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Enfoque de plena liberalización</div> <p>Cada línea aérea designada gozará de un entorno de competencia leal en el marco de las leyes sobre la competencia de las Partes.</p>	<p><i>En el marco de la plena liberalización, las leyes sobre la competencia de las Partes se emplearán para garantizar un entorno de competencia leal para todas las líneas aéreas designadas.</i></p> <p><i>Algunos Estados, si bien apoyan plenamente la aplicación de leyes sobre la competencia, a veces hacen referencia a las mismas en memorandos de consulta en lugar de hacerlo en el acuerdo de servicios aéreos propiamente dicho.</i></p>

Artículo 16 Capacidad	Notas explicativas
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Enfoque tradicional</div> <p style="text-align: center;">Predeterminación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes en los servicios convenidos será la acordada o aprobada por sus autoridades aeronáuticas antes del comienzo del servicio y, posteriormente, en función de las exigencias del tráfico previstas. 2. Los servicios convenidos que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes tendrán, como objetivo primordial, el suministro de capacidad suficiente según coeficientes de carga razonables para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de ambas Partes. 3. Cada Parte concederá una oportunidad equitativa e igual a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios de forma que imperen la igualdad y el beneficio mutuo, mediante la distribución por partes iguales, en principio, de la capacidad total entre las dos Partes. 	<p><i>Las cláusulas modelo para los métodos de predeterminación, Bermudas I y plena liberalización para determinar la capacidad fueron elaborados por la OACI a principios del decenio de 1980 a fin de incluir los principales enfoques normativos de los Estados respecto a la determinación de la capacidad ofrecida por sus líneas aéreas designadas. En los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587) figura una amplia orientación sobre la aplicación y los objetivos de cada uno de estos métodos.</i></p> <p><i>Cada línea aérea designada puede ofrecer capacidad basándose en la predeterminación cuando ambas Partes, o todas las líneas aéreas designadas con aprobación gubernamental, acuerden juntamente, y por adelantado, cuál será la capacidad total que se ofrecerá en cada ruta; los aumentos requieren la aprobación de ambas Partes.</i></p> <p><i>En términos de la cantidad de acuerdos bilaterales, el método tradicional y más empleado para reglamentar la capacidad es el de la predeterminación. El requisito de acuerdo mutuo del gobierno y de las líneas aéreas asegura que una Parte pueda exigir que las líneas aéreas designadas de ambas Partes ofrezcan la misma cantidad de capacidad en todas las rutas y que ambos gobiernos deban estar de acuerdo sobre todo cambio en la capacidad ofrecida. La práctica de que las Partes individualmente aprueben "secciones adicionales" (vuelos además de los regulares), por ejemplo, durante períodos de vacaciones cuando la demanda aumenta abruptamente ofrece cierta flexibilidad, pero temporalmente. Un enfoque más formal es que las Partes, después de haber llegado a un acuerdo sobre los derechos básicos respecto a la capacidad, convengan en aumentos temporarios que no constituirían, sin embargo, un cambio de la capacidad a que tienen derecho.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 16 Capacidad</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>4. Cada Parte y sus líneas aéreas designadas tomarán en consideración los intereses de la otra Parte y de sus líneas aéreas designadas, a fin de no afectar indebidamente a los servicios que proporcionen estas últimas.</p> <p>5. Si, al revisarla, las Partes no llegan a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios convenidos, la capacidad que podrán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes no será superior a la capacidad total (comprendidas las fluctuaciones de temporada) anteriormente acordada.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Enfoque de transición</p> </div> <p style="text-align: center;">Bermudas I [como alternativa, véase más adelante “Liberalización parcial y aumento predeterminado”]</p> <p>1. Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con las necesidades del público al respecto.</p> <p>2. La o las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán una oportunidad equitativa e igual de [competir en] [explotar] cualquier ruta convenida entre los territorios de ambas Partes.</p> <p>3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente su oportunidad de ofrecer los servicios contemplados en este Acuerdo.</p> <p>4. Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud del presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país al que pertenezca la línea aérea y el país del último punto de destino del tráfico. El derecho de embarcar o desembarcar en esos servicios internacionales el tráfico que vaya a terceros países, o proceda de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el presente Acuerdo, se ejercerá de conformidad con los principios generales del desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional a los cuales suscriben ambas Partes y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe guardar relación con lo siguiente:</p> <p>a) las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino;</p> <p>b) las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y</p> <p>c) las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener en cuenta los servicios locales y regionales.</p>	<p><i>Cada línea aérea designada puede ofrecer capacidad basándose en el método Bermudas I, por el que las líneas aéreas determinan la capacidad individualmente, basándose en criterios de calidad y con sujeción a revisiones a posteriori efectuadas por las Partes.</i></p> <p><i>En el método de reglamentación de la capacidad de tipo Bermudas I, las Partes fijan los principios que deben seguir las líneas aéreas a este respecto, pero dejan a cada una la libertad de determinar, con arreglo a dichos principios, su propia capacidad basándose en un análisis de las necesidades del mercado. La capacidad ofrecida en las rutas convenidas está sujeta a revisiones a posteriori efectuadas por las autoridades aeronáuticas mediante consultas. El acuerdo continuo de las Partes respecto a los principios sobre los que habrá de determinarse la capacidad así como el funcionamiento eficaz del mecanismo de revisión a posteriori es crítico para aplicar con éxito este método.</i></p>

<p align="center">Artículo 16 Capacidad</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>5. Se celebrarán consultas entre las Partes siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del presente Acuerdo para garantizar la aplicación de los correspondientes principios del Acuerdo que rigen la prestación de los servicios.</p> <p align="center">Liberalización parcial y aumentos predeterminados [como alternativa, véase antes “Bermudas I”]</p> <div data-bbox="297 1272 675 1320" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p align="center">Libre determinación</p> <p>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> <p>2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave utilizados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, 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 la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier</p>	<p><i>Cada línea aérea designada puede ofrecer capacidad basándose en la liberalización parcial y en aumentos predeterminados cuando las Partes acuerdan no reglamentar la capacidad en ciertos servicios o rutas o convienen en una o varias fórmulas para que cada línea aérea aumente la capacidad periódicamente. La flexibilidad adicional para que las líneas aéreas determinen la capacidad corresponde a dos categorías generales: 1) liberalización parcial — por la que se permite a las líneas aéreas que determinen libremente y por sí mismas su propia capacidad en ciertos mercados o para ciertos servicios; y 2) aumentos predeterminados — por los que se acuerdan fórmulas o calendarios para futuros aumentos de capacidad.</i></p> <p><i>Entre los ejemplos de liberalización parcial cabe señalar la ausencia de restricciones a la capacidad en los: 1) servicios exclusivamente de carga; 2) servicios no regulares de pasajeros a puntos a los que las líneas aéreas regulares no prestan servicios; y 3) servicios regulares a puntos que no reciben servicios en el marco de los acuerdos vigentes, incluyendo límites al tamaño de las aeronaves, pero sin limitar el número de frecuencias de los servicios de dichas aeronaves.</i></p> <p><i>Entre los ejemplos de aumentos predeterminados cabe señalar: 1) variación de los porcentajes de capacidad entre las líneas aéreas designadas en una ruta de 50-50 a 60-40; 2) aumentos anuales convenidos en el número de asientos ofrecidos por cada línea aérea en mercados de pares de ciudades; y 3) aumentos negociados de capacidad durante un período de varios años. Las transiciones frecuentemente se negocian como parte de un acuerdo de “cielos abiertos”.</i></p> <p><i>En algunos acuerdos no se requiere un artículo aparte sobre la capacidad pero se hace referencia a ésta en el cuadro de rutas.</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.</i></p> <p><i>En el método de libre determinación, que se encuentra típicamente en los acuerdos y arreglos de “cielos abiertos”, las Partes convienen en abrogar su control bilateral 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</i></p>

Artículo 16 Capacidad	Notas explicativas
<p>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>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 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 "dumping de capacidad", el enfoque de plena liberalización debería estar sujeto a la intervención basada en las leyes de las Partes sobre la competencia.</i></p>

Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)	Notas explicativas
<div data-bbox="310 1325 667 1371" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">Doble aprobación</p> <p>1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de una Parte para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive los intereses de los usuarios, el costo de explotación, las características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.</p>	<p><i>La OACI ha elaborado una amplia orientación sobre todos los aspectos de las tarifas internacionales de pasajeros y carga. En el Doc 9587 figuran otras notas explicativas amplias y detalladas sobre el uso y la aplicación de dichas disposiciones. Es posible combinar los enfoques tradicional y de transición; por ejemplo, puede optarse por un enfoque de reglamentación para tarifas ordinarias y otro para tarifas de promoción. Por consiguiente, dichas disposiciones pueden emplearse con flexibilidad, seleccionando los elementos apropiados de cada método según sea necesario.</i></p> <p><i>La definición de "tarifa" o "precio" se incluye en el Artículo sobre definiciones.</i></p> <p><i>El modelo tradicional de doble aprobación continúa siendo el enfoque más común (en términos de la cantidad de acuerdos bilaterales) para determinar las tarifas. Este enfoque permite cierto grado de liberalización, si ambas Partes dan a las líneas aéreas designadas amplia flexibilidad en las tarifas que están dispuestas a aprobar, o si acuerdan aprobar ciertas tarifas, tales como las que satisfacen los criterios de un régimen de fijación de precios por zonas.</i></p> <p><i>Sería conveniente que las Partes acordaran qué factores deberían incluirse o destacarse.</i></p>

<p align="center">Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Párrafo 2; opción 1, de 3]</p> <p>2. Las tarifas se acordarán, siempre que sea posible, por las líneas aéreas designadas interesadas de ambas Partes, después de las consultas necesarias con sus Gobiernos respectivos y, si corresponde, con otras líneas aéreas. Se llegará a dicho acuerdo empleando, en la medida de lo posible, el mecanismo internacional de coordinación de tarifas apropiado. De no llegarse a un acuerdo multilateral o bilateral, cada línea aérea designada podrá elaborar sus tarifas.</p> <p align="center">[Párrafo 2; opción 2, de 3]</p> <p>2. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes podrán convenir las tarifas después de consultar, si corresponde, con otras líneas aéreas. Podrá llegarse a ese acuerdo empleando el mecanismo internacional de coordinación de tarifas apropiado. Sin embargo, ninguna de las Partes fijará como condición para la aprobación de una tarifa la participación en una coordinación multilateral de tarifas entre transportistas, ni impedirá o exigirá la participación de la o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes en dicha coordinación multilateral de tarifas. Cada una de las líneas aéreas designadas, a su discreción, podrá elaborar sus tarifas.</p> <p align="center">[Párrafo 2; opción 3, de 3]</p> <p>2. Siempre que sea posible, las líneas aéreas designadas fijarán sus propias tarifas. Sin embargo, las líneas aéreas designadas de las Partes podrán acordar las tarifas si ambas Partes les permiten participar en las actividades del o de los mecanismos internacionales de coordinación de tarifas pertinentes. Todo acuerdo sobre tarifas resultante de dichas actividades estará sujeto a la aprobación de cada Parte y podrá ser objeto de desaprobación en cualquier momento, independientemente de que haya sido previamente aprobado o no.</p> <p>3. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas [de la otra Parte] [de ambas Partes] para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de __ días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.</p> <p>4. Las tarifas que habrán de cobrar las líneas aéreas designadas de las Partes por el transporte entre sus territorios estarán sujetas a la aprobación de ambas Partes. [Las tarifas que habrá de cobrar una línea aérea designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado en los servicios comprendidos en el presente Acuerdo estarán sujetas a los requisitos de aprobación de la otra Parte].</p> <p>5. Cualquiera de las Partes podrá aprobar expresamente las tarifas acordes con las disposiciones del párrafo 4 anterior que le presenten la o las líneas aéreas interesadas. No obstante, si una Parte no ha notificado por escrito a la otra Parte [y [o] a la o las líneas aéreas interesadas] la desaprobación de esas tarifas de la o las líneas aéreas de la otra Parte dentro de un plazo de</p>	<p><i>El mecanismo para elaborar tarifas incluye otras dos opciones que pondrían gradualmente menos énfasis en la necesidad de un acuerdo multilateral o bilateral entre líneas aéreas. Las líneas aéreas pueden participar, bajo los auspicios de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en mecanismos de coordinación de tarifas para las transferencias entre líneas aéreas, con sujeción a la aprobación y las condiciones gubernamentales.</i></p> <p><i>Teniendo en cuenta la necesidad de simplificar los procedimientos de presentación, la disposición indica el plazo para la presentación como un período máximo dejándose en blanco el número de días (generalmente 30), que las Partes deben fijar de conformidad con las circunstancias prevalentes y el acuerdo bilateral de que se trata.</i></p> <p><i>A diferencia de los requisitos en materia de presentación de tarifas, que pueden ser muy amplios, 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 ambas Partes. También incorpora una opción para las tarifas de transporte por terceros.</i></p> <p><i>Por lo que respecta a los procedimientos de aprobación explícita y tácita, la disposición reconoce la necesidad de simplificar el tratamiento de las presentaciones de tarifas y pone énfasis en el último enfoque. Al igual que para el plazo de presentación, el plazo para la notificación de toda desaprobación se ha dejado en blanco (generalmente 15 días para un plazo de 30 días de</i></p>

<p align="center">Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>___ días a partir de la fecha en que se presentaron, las tarifas en cuestión se considerarán aprobadas. En caso de que el plazo para la presentación se reduzca de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3, las Partes podrán convenir en que el plazo dentro del cual debe indicarse la desaprobación se reduzca en consecuencia. Ninguna tarifa entrará en vigor si cualquiera de las Partes ha notificado su desaprobación [salvo lo previsto en el párrafo 6 que sigue].</p> <p>6. Cada Parte podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes para los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de desaprobación. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar, ___ días después de recibida la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán para obtener la información necesaria a fin de resolver razonablemente los problemas. Si las Partes llegan a un acuerdo, cada una de ellas hará todo lo posible para aplicar dicho acuerdo. Si no se llega a ningún acuerdo, prevalecerá la decisión de desaprobar la tarifa.</p> <p>7. [Si las Partes no pueden resolver un problema con respecto a las tarifas mencionadas en el párrafo 4, la controversia se resolverá de conformidad con las disposiciones previstas en el Artículo ___ del presente Acuerdo].</p> <p>8. Una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones de esta cláusula permanecerá en vigor, a menos que la o las líneas aéreas interesadas la retiren o hasta que se apruebe otra tarifa. [No obstante, la tarifa no podrá prorrogarse por más de ___ meses después de la fecha de expiración prevista, a menos que la aprueben las Partes. Cuando se haya aprobado una tarifa sin fecha de expiración y no se haya presentado y aprobado una nueva tarifa, esa tarifa se mantendrá en vigor hasta que cualquiera de las Partes notifique, por su propia iniciativa o a petición de las líneas aéreas afectadas, que retira su aprobación. Esta aprobación no se retirará con menos de ___ días de aviso previo].</p> <p>9. [Las Partes procurarán asegurarse de que existe un mecanismo activo y eficaz dentro de sus jurisdicciones para investigar las violaciones cometidas por cualquier línea aérea, agente de ventas de pasajes y fletes, organizador de viajes turísticos o expedidor de carga, respecto a las tarifas establecidas con arreglo a este Artículo. Además, se asegurarán de que tales violaciones de las tarifas se castigan imponiendo medidas disuasivas uniformes y no discriminatorias].</p>	<p><i>presentación o notificación), debiendo las Partes tomar una decisión al respecto de conformidad con sus circunstancias bilaterales particulares.</i></p> <p><i>Esta es una disposición para un procedimiento de consulta específico que habrá de invocarse en el marco de la reglamentación bilateral de las tarifas, sin limitar las circunstancias en las que se aplica. En cada caso, el plazo para celebrar esa consulta se deja en blanco, debiendo las Partes tomar una decisión al respecto de conformidad con sus circunstancias particulares.</i></p> <p><i>El texto opcional presenta el procedimiento de arbitraje tradicional para la solución de controversias cuando el procedimiento de consulta no ha permitido resolver el problema entre las Partes.</i></p> <p><i>El texto sobre la vigencia de las tarifas establecidas se refiere a circunstancias como el retiro de las tarifas por las líneas aéreas interesadas o la desaprobación (de una tarifa previamente aprobada) por una o ambas Partes. La prórroga más allá de la fecha de expiración está sujeta al régimen de aprobación aplicable y puede limitarse a 12 meses.</i></p> <p><i>Se incluye a título facultativo una disposición sobre la observancia obligatoria de las tarifas.</i></p> <p><i>El método del país de origen constituye un término medio entre la doble aprobación, que es el método de reglamentación de tarifas más ampliamente adoptado, y el método de la doble desaprobación, en que las Partes interesadas no tienen facultades unilaterales de intervención en materia de tarifas.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p align="center">País de origen</p>	

<p style="text-align: center;">Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Como alternativa, véase más adelante “Doble desaprobación”]</p> <p>1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de una Parte para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive los intereses de los usuarios, el costo de explotación, las características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.</p> <p>2. Las Partes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan objetarse por parecer irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una posición dominante, artificialmente bajas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o “predatorias”.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 3; opción 1, de 3]</p> <p>3. Las tarifas se acordarán, siempre que sea posible, por las líneas aéreas designadas interesadas de ambas Partes, después de las consultas necesarias con sus Gobiernos respectivos y, si corresponde, con otras líneas aéreas. Se llegará a dicho acuerdo empleando, en la medida de lo posible, el mecanismo internacional de coordinación de tarifas apropiado. De no llegarse a un acuerdo multilateral o bilateral, cada línea aérea designada podrá elaborar sus tarifas.</p> <p style="text-align: center;">Párrafo 3; opción 2, de 3]</p> <p>3. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes podrán convenir las tarifas después de consultar, si corresponde, con otras líneas aéreas. Podrá llegarse a ese acuerdo empleando el mecanismo internacional de coordinación de tarifas apropiado. Sin embargo, ninguna de las Partes fijará como condición para la aprobación de una tarifa la participación en una coordinación multilateral de tarifas entre transportistas, ni impedirá o exigirá la participación de la o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes en dicha coordinación multilateral de tarifas. Cada una de las líneas aéreas designadas, a su discreción, podrá elaborar sus tarifas.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 3; opción 3, de 3]</p> <p>3. Siempre que sea posible, las líneas aéreas designadas fijarán sus propias tarifas. Sin embargo, las líneas aéreas designadas de las Partes podrán acordar las tarifas si ambas Partes les permiten participar en las actividades del o de los mecanismos internacionales de coordinación de tarifas pertinentes. Todo acuerdo sobre tarifas resultante de dichas actividades estará sujeto a la aprobación de cada Parte y podrá ser objeto de desaprobación en cualquier momento, independientemente de que haya sido previamente aprobado o no.</p> <p>4. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas [de la otra Parte] [de ambas Partes] para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas</p>	<p><i>Sería conveniente que las Partes acordaran qué factores deberían incluirse o destacarse.</i></p> <p><i>El mecanismo para elaborar tarifas incluye otras dos opciones que pondrían gradualmente menos énfasis en la necesidad de un acuerdo multilateral o bilateral entre líneas aéreas. Las líneas aéreas pueden participar, bajo los auspicios de la IATA, en mecanismos de coordinación de tarifas para las transferencias entre líneas aéreas, con sujeción a la aprobación y las condiciones gubernamentales.</i></p> <p><i>Teniendo en cuenta la necesidad de simplificar los procedimientos de presentación, la disposición indica el plazo para la presentación como un período máximo, dejándose en blanco el número de días (generalmente 30), que las Partes deben fijar</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>no podrá exigirse una antelación de más de ___ días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.</p> <p>5. Cada Parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobar las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de ambas Partes que se inicien en su propio territorio. [Las tarifas que habrá de cobrar una línea aérea designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado por los servicios comprendidos en el presente Acuerdo estarán sujetas a los requisitos de aprobación de la otra Parte]. 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 ambas Partes que se inicien en el territorio de la otra Parte.</p> <p>6. Cualquiera de las Partes podrá aprobar expresamente las tarifas acordes con las disposiciones del párrafo 5 anterior que le presenten la o las líneas aéreas interesadas. No obstante, si una Parte no ha notificado por escrito a la otra Parte [y [o] a la o las líneas aéreas interesadas] la desaprobación de esas tarifas de la o las líneas aéreas de la otra Parte dentro de un plazo de ___ días a partir de la fecha en que se presentaron, las tarifas en cuestión se considerarán aprobadas. En caso de que el plazo para la presentación se reduzca de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4, las Partes podrán convenir en que el plazo dentro del cual debe indicarse la desaprobación se reduzca en consecuencia.</p> <p>7. Cuando cualquiera de las Partes considere que una tarifa de transporte hacia su territorio está comprendida en las categorías descritas en el párrafo 2 anterior, notificará su disconformidad a la otra Parte [lo antes posible y como mínimo] dentro de los ___ días siguientes de la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión, y podrá recurrir a los procedimientos de consulta estipulados en el párrafo 8.</p> <p>8. Cada Parte podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes para los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de desaprobación. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar, 6__ días después de recibida la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán para obtener la información necesaria a fin de resolver razonablemente los problemas. Si las Partes llegan a un acuerdo, cada una de ellas hará todo lo posible para aplicar dicho acuerdo. Si no se llega a ningún acuerdo, prevalecerá la decisión de desaprobar la tarifa.</p> <p>9. Una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones de esta cláusula permanecerá en vigor, a menos que la o las líneas aéreas interesadas la retiren o hasta que se apruebe otra tarifa. [No obstante, la tarifa no podrá prorrogarse por más de ___ meses después de la fecha de expiración prevista, a menos que la aprueben las Partes. Cuando se haya aprobado una tarifa sin fecha de expiración y no se haya presentado y</p>	<p><i>de conformidad con las circunstancias prevalecientes para el acuerdo bilateral de que se trata.</i></p> <p><i>A diferencia de los requisitos en materia de presentación de tarifas, que pueden ser muy amplios, 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 ambas Partes. El método del país de origen constituye un término medio entre el método de la doble aprobación, que es el método de reglamentación de tarifas más ampliamente adoptado, y el de la doble desaprobación, en el que las Partes interesadas no tienen facultades unilaterales de intervención en materia de tarifas. En el párrafo relativo a la aprobación figura también una opción para las tarifas de transporte por terceros.</i></p> <p><i>El plazo de presentación, el plazo para la notificación de toda desaprobación, se ha dejado en blanco (generalmente 15 días para un plazo de 30 días de presentación o notificación), debiendo las Partes tomar una decisión al respecto de conformidad con sus circunstancias bilaterales particulares.</i></p> <p><i>Una disposición tradicional sobre solución de controversias por arbitraje no se aplica en los casos del país de origen o de la doble desaprobación, en los que únicamente se aplicaría la disposición relativa a consultas. Sin embargo, también pueden surgir controversias relativas a prácticas contrarias a la libre competencia, como la fijación de precios predatorios, en el caso de los métodos del país de origen y de la doble desaprobación. Dado que el tiempo constituye un elemento importante de las tarifas en este tipo de controversias en el marco de estos regímenes más liberales, quizá las Partes estimen conveniente aplicar un procedimiento más acelerado de solución de controversias, elaborado específicamente para tarifas y capacidad, como se indica en el artículo sobre solución de controversias.</i></p> <p><i>El texto sobre la vigencia de las tarifas establecidas se refiere a circunstancias como el retiro de las tarifas por las líneas aéreas interesadas o la desaprobación (de una tarifa previamente aprobada) por la Parte en cuyo territorio se originan los servicios de transporte.</i></p>

<p align="center">Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>aprobado una nueva tarifa, esa tarifa se mantendrá en vigor hasta que cualquiera de las Partes notifique, por su propia iniciativa o a petición de las líneas aéreas afectadas, que retira su aprobación. Esta aprobación no se retirará con menos de ___ días de aviso previo].</p> <p>10. [Las Partes procurarán asegurarse de que existe un mecanismo activo y eficaz dentro de sus jurisdicciones para investigar las violaciones cometidas por cualquier línea aérea, agente de ventas de pasajes y fletes, organizador de viajes turísticos o expedidor de carga, respecto a las tarifas establecidas con arreglo a este Artículo. Además, se asegurarán de que tales violaciones de las tarifas se castigan imponiendo medidas disuasivas uniformes y no discriminatorias].</p> <p align="center">Doble desaprobación [como alternativa, véase antes “País de origen”]</p> <p>1. Las Partes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan objetarse por parecer irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una posición dominante, o artificialmente bajas debido a subvenciones o a apoyos gubernamentales directos o indirectos.</p> <p align="center">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <p>2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas [de la otra Parte] [de ambas Partes] para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas</p>	<p><i>La prórroga más allá de la fecha de expiración está sujeta al régimen de aprobación aplicable y puede limitarse a 12 meses.</i></p> <p><i>Se incluye a título facultativo una disposición sobre la observancia obligatoria de las tarifas.</i></p> <p><i>El requisito de que ambas Partes desapruében una tarifa para impedir que entre en vigor da a las líneas aéreas mayor flexibilidad para establecer tarifas. A menos que una Parte tenga razones para creer que se podría convencer a la otra Parte en consultas para que desapruébe o modifique una tarifa, sería poco probable que se tomaran medidas contra esta última porque esa medida no tendría un efecto práctico.</i></p> <p><i>La amplia flexibilidad dada a las líneas aéreas para establecer tarifas y la capacidad limitada de las Partes para intervenir a fin de impedir que una tarifa entre en vigor en esta etapa de plena liberalización y en las siguientes pueden fundamentar un mecanismo fuera del régimen de tarifas para hacer frente a los comportamientos anticompetitivos. Respecto a esto, las dos posibilidades son el Artículo sobre salvaguardias que figura en el MASA y las leyes de las Partes sobre la competencia.</i></p> <p><i>En algunos artículos sobre la doble desaprobación, el término “tarifas” se reemplaza por la expresión “fijación de precios”, más general.</i></p> <p><i>En los acuerdos en que se hace referencia a la fijación de precios dentro de un grupo de Estados, por ejemplo, Estados miembros dentro de la Unión Europea, el texto se modificaría para tener en cuenta todo cambio en la legislación relativa al derecho común europeo.</i></p> <p><i>Esta disposición es particularmente común en la fijación de precios en un régimen de “cielos abiertos”; comprende el elemento de aprobación del método de la doble desaprobación, pero limita la intervención a tres criterios y depende particularmente del mercado para determinar las tarifas ofrecidas por las líneas aéreas designadas. En este enfoque se trata de permitir que las líneas aéreas establezcan los precios unilateralmente y de limitar específicamente la intervención a las situaciones en que las líneas aéreas adopten prácticas concretas de competencia desleal.</i></p> <p><i>En el párrafo 2 se proponen dos métodos posibles para la presentación de tarifas: en uno se exige la presentación y en el otro no. Las Partes pueden convenir en prescindir completamente de la presentación formal de tarifas.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>no podrá exigirse una antelación de más de ___ días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. No se exigirá la presentación de los precios para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, a menos que se necesite para la aplicación de un acuerdo mutuo alcanzado en virtud del párrafo 3 de este Artículo. Ninguna de las Partes exigirá la notificación o presentación, por las líneas aéreas de la otra Parte, de los precios que cobran al público los organizadores de vuelos chárter, salvo que se necesitaran para fines de información, pero sin discriminación. No obstante, las líneas aéreas designadas de las Partes seguirán ofreciendo acceso inmediato, a petición, a la información sobre precios pasados, actuales o propuestos a las autoridades aeronáuticas de las Partes, de manera y con un formato aceptables a dichas autoridades.</p> <p>3. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para impedir que comience a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes [o en régimen de reciprocidad, de la o las líneas aéreas de un tercer Estado] para el transporte entre los territorios de las Partes [o entre el territorio de la otra Parte y el de un tercer Estado].</p> <p>4. [Cualquiera de las Partes podrá aprobar expresamente las tarifas acordadas con las disposiciones del párrafo 3 anterior que presenten la o las líneas aéreas interesadas. Cuando cualquiera de las Partes considere que una tarifa está comprendida en las categorías descritas en el párrafo 1 anterior, dicha Parte notificará su disconformidad a la otra Parte [lo antes posible y como mínimo] dentro de los ___ días siguientes a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión, y podrá recurrir a los procedimientos de consulta estipulados en el párrafo 5 que sigue. Sin embargo, a menos que ambas Partes hayan convenido por escrito desaprobando las tarifas en cuestión mediante esos procedimientos, las tarifas se considerarán aprobadas].</p> <p>5. Cada Parte podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes para los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar ___ días después de recibida la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán para obtener la información necesaria a fin de resolver razonablemente los problemas. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa que ha sido motivo de una notificación de disconformidad, cada una de ellas hará todo lo posible para aplicar dicho acuerdo, pero si no se llega a ningún acuerdo, la tarifa en cuestión entrará o seguirá en vigor.</p>	<p><i>La posibilidad de una intervención unilateral se limita aún más en esta disposición mediante el párrafo 3, que prohíbe medidas unilaterales para impedir que se aplique o se mantenga un precio propuesto. Si una Parte no está satisfecha o considera que un precio es incompatible con las consideraciones relativas a prácticas competitivas desleales del párrafo 1, sólo le queda el recurso del mecanismo de consultas. Los precios entrarían o seguirían en vigor si no se logra un acuerdo mediante el procedimiento de consultas.</i></p> <p><i>Como en el caso del método del país de origen, tal vez las Partes estimen oportuno modificar esta disposición para resolver una controversia mediante el artículo sobre solución de controversias cuando el procedimiento de consultas no permita alcanzar un acuerdo. En ese caso, la última oración del párrafo 3, sobre la entrada en vigor del precio si no hay acuerdo, resultaría afectada. El plazo de presentación, el plazo para la notificación de toda desaprobación se ha dejado en blanco (generalmente 15 días para un plazo de 30 días de presentación o notificación), debiendo las Partes tomar una decisión al respecto de conformidad con sus circunstancias bilaterales particulares.</i></p> <p><i>Puede incluirse un texto similar al del método del país de origen, sobre la duración de tarifas establecidas, para abarcar circunstancias tales como el retiro de las tarifas por las líneas aéreas interesadas o la desaprobación por ambas Partes.</i></p>

Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)	Notas explicativas
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">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>En la marco de la plena liberalización, las tarifas no podrían ser desaprobadas por ninguna razón. Sin embargo, las prácticas de las líneas aéreas con respecto a las tarifas continuarían sometiéndose a las leyes de las Partes sobre la competencia.</i></p>

Artículo 18 Salvaguardias	Notas explicativas
<p>1. Las Partes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que pueden justificar un examen más detenido:</p> <p>a) tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;</p> <p>b) adición de capacidad o frecuencia de servicio excesivas;</p> <p>c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar de temporales;</p> <p>d) las prácticas en cuestión desfavorecen gravemente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;</p> <p>e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea; y</p> <p>f) el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.</p> <p>2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que una o varias operaciones previstas o llevadas a cabo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, pueden solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo __ [Consultas] a fin de resolver el problema. En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos y las consultas deberán iniciarse a los 15 días de la solicitud.</p> <p>3. Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, cualquiera de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias del Artículo __ [Solución de controversias] para solucionar la controversia.</p>	<p><i>La disposición sobre salvaguardias sólo será pertinente y aplicable si las Partes han convenido en adoptar un marco liberalizado para sus líneas aéreas designadas, aunque no alcancen plenamente un régimen de "cielos abiertos". La lista de prácticas comerciales de las líneas aéreas que pueden constituir posibles prácticas competitivas desleales se propone únicamente a título de información y fue elaborada por la OACI y distribuida a los Estados contratantes como recomendación. Esta disposición podría emplearse cuando dos Estados hayan convenido en avanzar hacia un régimen menos controlado, pero uno de ellos o ambos no cuenten con leyes sobre la competencia; en este caso, sería conveniente contar con un conjunto mutuamente convenido de descripciones sobre lo que constituiría una práctica de competencia desleal, como medida de salvaguardia. Dado el entorno competitivo particular en que las líneas aéreas efectuarán sus operaciones y los regímenes de leyes sobre la competencia aplicables a sus respectivos territorios, las Partes pueden adoptar otros indicadores de comportamiento competitivo desleal, que podrían incluirse en esta disposición.</i></p> <p><i>El "mecanismo de salvaguardias" consiste en la disposición sobre salvaguardias junto con la cuarta opción sobre solución de controversias, un procedimiento de mediación basado en la recomendación de la OACI que figura en el Artículo sobre solución de controversias.</i></p> <p><i>Como alternativa del mecanismo de salvaguardias, las Partes podrían convenir en una introducción gradual del acceso pleno a los mercados y otras disposiciones, a fin de facilitar la transición a la plena liberalización (véase el Anexo IV).</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 19 Leyes sobre la competencia</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.</p> <p>2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.</p> <p>3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo; el procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.</p> <p>4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de la otra Parte o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre la competencia que pueda llegar a su conocimiento.</p> <p>5. Sin perjuicio del derecho de acción de cada una de las Partes, el procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará siempre que una de las Partes así lo solicite y debería estar dirigido a determinar los intereses respectivos de las Partes y las repercusiones probables de la acción relacionada con las leyes sobre la competencia.</p> <p>6. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante dichas consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte, así como otros medios que también permitan lograr los objetivos de dicha acción.</p> <p>7. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia, considerará con detenimiento y comprensión las opiniones expresadas por la otra Parte y tomará en consideración la cortesía, moderación y comedimiento internacionales.</p> <p>8. La Parte con arreglo a cuyas leyes sobre la competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares facilitará a la otra Parte el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con la otra Parte en relación con dicha acción.</p> <p>9. Las Partes cooperarán, en la medida que lo permitan sus leyes o políticas nacionales y de conformidad con cualesquiera obligaciones internacionales aplicables, autorizando a sus líneas aéreas y a otros nacionales a revelar a las autoridades</p>	<p><i>Esta cláusula, elaborada como modelo por la OACI, se propone como una serie completa, pero adaptable, de procedimientos cuando dos Partes hayan experimentado o puedan experimentar dificultades en sus relaciones de transporte aéreo debido a la aplicación de las leyes nacionales sobre la competencia. En las disposiciones se destaca la notificación, la cooperación, la moderación y el procedimiento de consulta para evitar y resolver controversias concretas o posibles. Su aplicación por las Partes no sería pertinente, por ejemplo, cuando ambas Partes apoyaran formas de cooperación entre las líneas aéreas, tales como la coordinación de tarifas, y que ninguna de ellas contara con una ley sobre la competencia. Tampoco está destinada a complementar un procedimiento vigente y por supuesto, las autoridades en materia de competencia de las Partes tendrían que convenir en las obligaciones que han de incluirse en las mismas. En general, se procura fortalecer el mecanismo bilateral para evitar y resolver controversias y llevar al marco bilateral los problemas relativos a la aplicación de las disposiciones de las leyes sobre la competencia al transporte aéreo. La cláusula se inspira principalmente en los conceptos y principios enunciados detalla-damente en las directrices al respecto elaboradas por la OACI junto con esta cláusula modelo (véase el Doc 9587).</i></p>

<p align="center">Artículo 19 Leyes sobre la competencia</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>competentes de una y otra Parte información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre la competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.</p> <p>10. Mientras una acción iniciada por las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia de una Parte sea objeto de consultas con la otra Parte, la Parte en cuyo territorio se inició la acción deberá, en espera de los resultados de dichas consultas, abstenerse de exigir que se revele información situada en el territorio de la otra Parte, y esta última deberá abstenerse de aplicar cualquier ley preventiva.</p>	

<p align="center">Artículo 20 Conversión de divisas y transferencia de ganancias</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>Cada Parte permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, al Estado que escojan, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, discriminación ni cobro de impuestos sobre los mismos, al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.</p>	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales.</i></p> <p><i>Esta disposición, elaborada por la OACI para facilitar la conversión de divisas y las transferencias es una versión más completa de una disposición que se encuentra en casi todos los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.</i></p> <p><i>La expresión “actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo” comprendería normalmente las actividades que se relacionan estrechamente con la provisión de servicios aéreos, tales como el servicio de autobuses entre el aeropuerto y los hoteles y, en los lugares donde está permitido, la provisión de servicios de escala a otros transportistas aéreos. Esa expresión no incluiría ingresos provenientes de hoteles, alquiler de automóviles, inversiones locales en propiedades o acciones y bonos, que se supone serían objeto de otro tipo de régimen de conversión y transferencia. La expresión “sin cobro de impuestos” se refiere a los impuestos sobre conversión y transferencia y no a los impuestos nacionales sobre el ingreso, que se tratan en el Artículo sobre impuestos.</i></p>

<p align="center">Artículo 21 Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales.</i></p> <p><i>Algunas disposiciones de este Artículo se refieren a “líneas aéreas designadas”. Sería conveniente que las Partes consideraran si las disposiciones sobre las actividades previstas en este Artículo deberían extenderse también a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p>

<p align="center">Artículo 21 Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea), incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.</p> <p>2. [Cada línea aérea tendrá el derecho de vender servicios de transporte en la moneda de ese territorio o, a su discreción, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona podrá adquirir dichos servicios de transporte en monedas aceptadas por esa línea aérea].</p>	<p><i>Esta disposición, elaborada por la OACI, permite establecer una norma sencilla pero justa para autorizar a las líneas aéreas a vender y comercializar sus servicios. Esta cláusula no se aplica a la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo por intermedio de sistemas de reserva por computadora (SRC), que son objeto de otra disposición. La expresión “oficina dentro de la red” describe una situación en la que la oficina está ubicada en una ciudad o un país a los que la línea aérea presta sus servicios directamente; una “oficina fuera de la red” está ubicada en una ciudad o un país a los que la línea aérea no presta servicios directamente. Algunos acuerdos bilaterales recientes agregan la disposición opcional entre corchetes.</i></p> <p><i>El texto opcional da a las líneas aéreas la seguridad de que pueden vender libremente en monedas convertibles aceptadas por esa línea aérea para sus ventas, sin exigir a las líneas aéreas que acepten monedas con las que no pueden operar.</i></p>

<p align="center">Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="331 1251 651 1325" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional y de transición</p> </div> <p>1. La o las líneas aéreas designadas de una Parte podrán, sobre una base de reciprocidad, traer y mantener en el territorio de la otra Parte a sus representantes y al personal comercial, operacional y técnico que sea necesario con relación a la explotación de los servicios convenidos.</p> <p>2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de la o las líneas aéreas designadas de una Parte, satisfacerse con personal propio o empleando servicios de otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte y autorizados a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.</p> <p>3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte y serán compatibles con dichas leyes y reglamentos:</p> <p>a) cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios para los representantes y el personal mencionado en el párrafo 1 de este Artículo; y</p>	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales.</i></p> <p><i>Algunas disposiciones de este Artículo se refieren a “líneas aéreas designadas”. Las Partes deberían considerar si las disposiciones sobre las actividades previstas en este Artículo deberían extenderse también a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p> <p><i>Los enfoques tradicional y de transición se fundan en la reciprocidad que, si se interpreta de una manera cuantitativa, puede resultar en una limitación numérica respecto a la cantidad de empleados de la línea aérea que podrían prestar servicios en el territorio de la otra Parte.</i></p>

<p align="center">Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>b) ambas Partes facilitarán y expedirán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte:</p> <p>a) traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieren para proveer servicios de transporte aéreo de forma compatible con las leyes y reglamentos del Estado que los recibe en materia de entrada, residencia y empleo; y</p> <p>b) emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.</p>	<p><i>El apartado b) del párrafo 3 prevé la situación de los empleados temporeros, para quienes los requisitos de empleo y residencia podrían ser menos amplios que para los empleados de largo plazo.</i></p> <p><i>El apartado a) de esta disposición de la OACI sobre personal no nacional tiene por objeto facilitar la residencia en el extranjero del personal de la línea aérea que desempeña funciones de dirección, comerciales, técnicas y operacionales. La disposición está sometida a obligaciones internacionales y a las leyes nacionales de la Parte que los recibe en materia de entrada, residencia y empleo que, en la mayoría de los casos, deberían ser lo suficientemente flexibles como para abarcar las obligaciones de una Parte en virtud de esta disposición.</i></p> <p><i>El apartado b) tiene por objeto responder a la necesidad de permitir que las líneas aéreas empleen con más frecuencia personal de terceros países, como consecuencia de la cantidad creciente de alianzas y de la mundialización de las actividades comerciales de las líneas aéreas. Por consiguiente, incluiría la posibilidad de emplear personal y servicios de una línea aérea que esté asociada en una alianza o que participe en un acuerdo de compartición de códigos, así como de cualquier otra empresa local u organización autorizada a proveer un servicio.</i></p> <p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente y también podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales, o podría estar comprendida en el Cuadro de rutas.</i></p>

<p align="center">Artículo 23 Cambio de capacidad</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p>1. Al explotar servicios convenidos en una ruta especificada, una línea aérea designada de una Parte puede reemplazar una aeronave por otra en un punto en el territorio de la otra Parte únicamente en las condiciones siguientes:</p> <p>a) que esto se justifique por motivos de economía de las operaciones;</p> <p>b) que la aeronave utilizada en el tramo de la ruta más distante del terminal en el territorio de la primera Parte no tenga mayor capacidad que la utilizada en el tramo más cercano;</p> <p>c) que la aeronave utilizada en el tramo más distante efectúe operaciones únicamente en relación con el servicio proporcionado por la aeronave utilizada en el tramo más cercano o como extensión de dicho servicio y que este hecho figure en el</p>	<p><i>Una disposición sobre cambio de capacidad puede ser un artículo independiente o parte del Cuadro de rutas. Generalmente, el cambio de capacidad permite a una línea aérea efectuar operaciones de modo más económico en tramos de rutas internacionales alejados de su territorio mediante una mayor correspondencia entre la capacidad de sus vuelos en dichos sectores y los volúmenes inferiores de tráfico hacia su propio territorio o desde del mismo, como se prevé normalmente en el caso de los tramos más remotos de una ruta de grandes distancias.</i></p> <p><i>La primera opción contiene la fórmula tradicional relativa al cambio de capacidad, en que se permite el cambio de aeronave, pero con ciertas condiciones que incluyen la coordinación de horarios, el tamaño de las aeronaves, el</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 23 Cambio de capacidad</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>horario; la primera llegará al punto en que se efectuará el cambio para transportar el tráfico que se traslada de la aeronave utilizada en el tramo más cercano o para ser trasladado a la misma; y su capacidad se determinará principalmente en relación con dicho objetivo;</p> <p>d) que el volumen de tráfico directo sea adecuado;</p> <p>e) que la línea aérea [no anuncie al público mediante publicidad o de otro modo] [no anuncie directa o indirectamente, ya sea en horarios, sistemas de reserva por computadora, sistemas o anuncios para indicar tarifas, u otros medios], [que proporciona un servicio que tiene su origen en un punto donde tiene lugar el cambio de aeronave] que proporciona un servicio, salvo el convenido en las correspondientes rutas especificadas;</p> <p>f) que cuando un servicio convenido incluya un cambio de aeronave, este hecho se indique en todos los horarios, sistemas de reserva por computadora, sistemas de indicación de tarifas, anuncios y otros medios semejantes;</p> <p>g) que las disposiciones del Artículo ___ del presente Acuerdo rijan todos los arreglos relativos al cambio de aeronave; y</p> <p>h) que en relación con cualquier vuelo en el territorio en que se efectúa el cambio de aeronave, sólo puede hacerse un vuelo desde dicho territorio [a menos que las autoridades aeronáuticas de la otra Parte autoricen más de un vuelo].</p> <p>2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo:</p> <p>a) no restringirán el derecho de una línea aérea designada a cambiar de aeronave en el territorio de la Parte que designa esa línea aérea; y</p> <p>b) no permitirán a una línea aérea designada de una Parte estacionar su propia aeronave en el territorio de la otra Parte con el fin de cambiar de aeronave.</p> <p>3. Las disposiciones de este Artículo no limitarán la capacidad de una línea aérea de proveer servicios por medio de arreglos de compartición de códigos o de reserva de capacidad, como se prevé en el presente Acuerdo [el Cuadro de rutas del presente Acuerdo].</p>	<p><i>volumen del tráfico y limitaciones de la capacidad en el caso de un régimen de capacidad controlada. Las condiciones tienen por objeto permitir, pero con limitaciones, el cambio de capacidad. En el apartado e) se propone una opción para abarcar otros medios modernos de comercialización y venta que no son publicitarios al ofrecer un servicio con cambio de capacidad. El texto opcional del apartado h) ofrece mayor flexibilidad para el transportista permitiendo, a condición de obtener la correspondiente autorización, más de un vuelo desde el punto de cambio. Sin embargo, seguirían aplicándose las demás condiciones relativas al cambio de capacidad.</i></p> <p><i>El párrafo 2 permite el cambio de capacidad sin restricciones en el país de la línea aérea, pero prohíbe estacionar aeronaves en el territorio de la otra Parte.</i></p> <p><i>A menudo, las disposiciones de artículos tradicionales de cambio de capacidad no pueden aplicarse en la práctica a situaciones de compartición de códigos y de reserva de capacidad, y para permitir estas actividades es necesaria una excepción a las disposiciones de cambio de capacidad. El texto entre corchetes se usará cuando los Cuadros de ruta figuren en un Anexo al Acuerdo. En esos casos, quizá los Estados estimen conveniente incluir las disposiciones sobre cambio de capacidad en ese Anexo.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Enfoque de transición</p> </div> <p>1. Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas, a condición de que:</p> <p>a) se establezca el horario de la aeronave utilizada más allá del punto de cambio de modo que coincida con la aeronave que llega o sale, según el caso;</p>	<p><i>La segunda opción constituye una fórmula más moderna y flexible, que sólo está sometida a las condiciones relativas a la coordinación de horarios y al tamaño de las aeronaves cuando se utiliza más de una aeronave después del punto de cambio. En el párrafo 2, la mención de equipo arrendado y arreglos comerciales implica que las Partes también han concertado acuerdos al respecto.</i></p>

<p align="center">Artículo 23 Cambio de capacidad</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>b) cuando el cambio de aeronave tenga lugar en el territorio de la otra Parte y cuando se utilice más de una aeronave más allá del punto de cambio, solamente una aeronave podrá ser del mismo tamaño y ninguna de ellas será más grande que la aeronave utilizada en el sector de la Tercera y Cuarta libertades.</p> <p>2. Para las operaciones de cambio de capacidad, una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.</p> <p>3. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>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>El enfoque de plena liberalización se encuentra en muchos acuerdos de "cielos abiertos" y 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 bilaterales 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> <p><i>En algunos acuerdos de regímenes de plena liberalización, no es necesario conservar la restricción que exige que un servicio sea una continuación de un vuelo de enlace. En estos acuerdos no se requiere un artículo aparte, y en el Cuadro de rutas se hace una referencia a la condición "sin restricciones".</i></p>

<p align="center">Artículo 24 Servicios de escala</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales.</i></p> <p><i>Todas las disposiciones deberían contener una referencia a las disposiciones de seguridad operacional. La oración que indica servicios de escala se tratará en el Anexo 6.</i></p> <p><i>Algunas disposiciones de este Artículo se refieren a "líneas aéreas designadas". Sería conveniente que las Partes consideraran si las disposiciones sobre las actividades previstas en este Artículo deberían extenderse también a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p>

Artículo 24 Servicios de escala	Notas explicativas
<div data-bbox="310 365 677 411" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Enfoque tradicional</div> <p>Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, la línea aérea designada puede usar, sobre una base de reciprocidad, los servicios de una línea aérea designada de la otra Parte para servicios de escala en el territorio de esa Parte.</p>	<p><i>El carácter recíproco del enfoque tradicional generalmente da como resultado que se provean servicios de escala satisfactorios cuando las líneas aéreas de ambas Partes prestan servicios en los mismos aeropuertos de ambas Partes. Sin embargo, cuando no hay reciprocidad (p. ej., si ninguna línea aérea designada de una Parte tiene servicios a un aeropuerto en que las líneas aéreas designadas de la primera Parte tienen servicios de escala) las líneas aéreas algunas veces estiman que los servicios no son satisfactorios y los precios no son competitivos.</i></p>
<div data-bbox="310 726 677 772" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Enfoque de transición</div> <p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, la línea aérea designada puede escoger entre los proveedores de servicios de escala que compiten.</p> <p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p>	<p><i>Este enfoque permite a una línea aérea designada escoger entre los proveedores de servicios de escala que compiten. Esto puede ofrecer alguna mejora en los servicios y el costo, dependiendo del grado de competencia entre los proveedores. Este enfoque generalmente se aplica en aeropuertos con gran cantidad de líneas aéreas y limitaciones físicas para el número de proveedores de servicios de escala que puede haber en el aeropuerto.</i></p>
<p>1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, se permitirá a la o las líneas aéreas designadas de una Parte, sobre una base de reciprocidad, prestar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte y, a su elección, recibir servicios de escala totales o parciales de un agente autorizado por las autoridades competentes de la otra Parte para proveer dichos servicios.</p> <p>2. La o las líneas aéreas designadas de una Parte también tendrán el derecho de proveer servicios de escala a otras líneas aéreas que operan en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte.</p> <p>3. El ejercicio de los derechos previstos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo estará sujeto únicamente a limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorables que las más favorables que se ofrezcan a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.</p>	<p><i>Este enfoque de transición permite a una línea aérea, sobre una base de reciprocidad, tener sus propios servicios de escala, o escoger recibir los servicios que provea un agente autorizado por la autoridad competente de la otra Parte a proveer servicios de escala a otras líneas aéreas que operan en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte.</i></p> <p><i>En el párrafo 3 se reconoce que los derechos de servicios de escala quizá deban ser limitados, pero únicamente debido a consideraciones de seguridad y protección del aeropuerto. También se acuerda el tratamiento de la nación más favorecida y el tratamiento nacional para la aplicación de cualquiera de esas limitaciones.</i></p>
<div data-bbox="310 1747 677 1793" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Enfoque de plena liberalización</div> <p>1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados</p>	<p><i>En el enfoque de plena liberalización, elaborado por la OACI, la línea aérea designada tiene una elección más amplia con</i></p>

<p align="center">Artículo 24 Servicios de escala</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>(SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas de la otra Parte, a elección de cada línea aérea, a:</p> <p>a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;</p> <p>b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;</p> <p>c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y</p> <p>d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.</p> <p>2. Un transportista aéreo puede escoger libremente entre las diversas posibilidades y cambiar o combinar su opción, salvo cuando evidentemente esto no sea posible y también cuando existan limitaciones por consideraciones de seguridad y protección de la aviación y, [con excepción del propio servicio de escala previsto antes en a)], cuando la escala de las operaciones aeroportuarias sea demasiado pequeña como para permitir la competencia entre proveedores.</p> <p>3. Las Partes deberán tomar siempre las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonable basada en los costos y un trato justo y uniforme para las líneas aéreas de las otras Partes.</p>	<p><i>respecto a los servicios de escala: puede llevar a cabo su propio servicio o usar los de otra línea aérea, proveer servicios a otras líneas aéreas o asociarse con otras líneas aéreas para proveer servicios de escala colectivamente, o escoger entre proveedores de servicios que compitan (véase Doc 9587).</i></p> <p><i>Dependiendo de sus circunstancias particulares, los Estados deberían considerar la introducción gradual y por etapas de servicios de escala propios y de múltiples proveedores cuando sea pertinente, dependiendo del tamaño del aeropuerto.</i></p> <p><i>En ciertos aeropuertos la cantidad de transportistas aéreos y las instalaciones físicas limitadas quizá no permitan a todos los transportistas llevar a cabo su propio servicio de escala en la parte aeronáutica; en esos casos, los transportistas que puedan hacerlo serán seleccionados por procedimientos objetivos, transparentes y no discriminatorios y debería haber otros proveedores para competir.</i></p>

<p align="center">Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="342 1562 760 1608" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div>	<p><i>La compartición de códigos puede tratarse de la misma manera que otros arreglos de cooperación entre las líneas aéreas, en que las líneas aéreas participantes deben tener la autorización pertinente (en el caso de compartición de códigos, los derechos de tráfico correspondientes) y satisfacer los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos. Sin embargo, para los Estados que deseen tener un artículo específico sobre compartición de códigos se ofrece el texto que sigue.</i></p> <p><i>Otros Estados quizá consideren preferible que la compartición de códigos se trate en un artículo sobre oportunidades comerciales o en las notas al Cuadro de rutas.</i></p> <p><i>Los acuerdos más tradicionales tratan implícitamente de las transferencias entre líneas aéreas por medio de la aprobación de tarifas entre líneas aéreas, pero raramente tienen disposiciones específicas relativas al uso de aeronaves arrendadas, reserva de capacidad y los arreglos más recientes de compartición de códigos. Esos arreglos los aprueban las autoridades aeronáuticas interesadas caso por caso o en el marco de memorandos de acuerdo.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> </div> <p>Las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden concertar acuerdos de comercialización en cooperación, tales como empresa conjunta, reserva de capacidad y compartición de códigos, a condición de que ambas líneas aéreas cuenten con la autorización apropiada y satisfagan los requisitos normalmente aplicables a tales arreglos.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de una Parte puede concertar arreglos de comercialización en cooperación tales como empresas conjuntas, reserva de capacidad o arreglos de compartición de códigos con:</p> <p>a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;</p> <p>b) una o varias líneas aéreas de un tercer país; y</p> <p>c) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país; a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.</p> <p>2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:</p> <p>a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;</p> <p>b) en forma escrita en el propio billete o (de no ser posible) en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y</p> <p>c) verbalmente, de nuevo, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.</p> <p>[3. Las líneas aéreas deben someter todo arreglo de cooperación propuesto a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes al menos __ días antes de la aplicación propuesta].</p>	<p><i>El enfoque de transición reconoce específicamente el empleo de estos tipos de arreglos de cooperación, pero los limita a las líneas aéreas designadas de las Partes en el acuerdo. Como medida de transición, algunos acuerdos bilaterales limitan el uso de la compartición de códigos a rutas específicas o a un determinado número de vuelos que podría modificarse mediante negociaciones ulteriores o por intercambio de notas.</i></p> <p><i>La etapa de plena liberalización incluye arreglos de cooperación con líneas aéreas de terceros países y proveedores de superficie. La mayoría de los acuerdos de “cielos abiertos” también incluyen arrendamiento con tripulación entre líneas aéreas de las Partes, pero para los fines de este modelo de acuerdo se han incluido disposiciones sobre arrendamiento independientes.</i></p> <p><i>La frase, “los requisitos normalmente aplicados” a los arreglos de cooperación incluiría, por ejemplo en el caso de compartición de códigos, los requisitos respecto a notificación y protección del consumidor. Esto podría adoptar la forma de un artículo adicional inspirado en el Doc 9587.</i></p> <p><i>La expresión que aparece en b) “cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito” incluye la expedición electrónica de billetes.</i></p> <p><i>El requisito opcional de presentación podría servir como un medio para que las autoridades aeronáuticas verifiquen que todas las líneas aéreas tienen la autorización necesaria y satisfacen los requisitos aplicados a esos arreglos. De no ser así, pueden aplicarse para este fin las leyes y los reglamentos nacionales.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de transición y de plena liberalización</p> </div> <p>1. Con sujeción a los requisitos normativos que normalmente aplican a esas operaciones las autoridades aeronáuticas de cada Parte, cada línea aérea designada de la otra Parte puede concertar arreglos de cooperación para:</p> <p>a) ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas mediante compartición de códigos (es decir, vendiendo servicios de transporte bajo su propio código) en vuelos explotados con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes [o de cualquier tercer país]; y</p> <p>b) transportar tráfico con el código de cualquier otra línea aérea cuando esa línea aérea haya sido autorizada por las autoridades aeronáuticas de una Parte para vender servicios de transporte bajo su propio código en vuelos explotados por esa línea aérea designada de la otra Parte.</p> <p>2. Los servicios de código compartido para el transporte entre puntos de una Parte se limitarán a vuelos efectuados por líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de esa Parte a fin de proveer servicios entre puntos del territorio de esa Parte y todo servicio de transporte entre puntos de ese territorio bajo el código de las líneas aéreas designadas de la otra Parte estarán disponibles como parte de un viaje internacional únicamente. Todas las líneas aéreas que participen en arreglos de compartición de códigos deberán tener la autorización necesaria para esa ruta. Se permitirá a las líneas aéreas transferir tráfico entre aeronaves que efectúen servicios de código compartido, sin limitación. Las autoridades aeronáuticas de una Parte no negarán permiso para los servicios de código compartido indicados antes en a) prestados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte fundándose en que las líneas aéreas que explotan las aeronaves no han recibido de las autoridades aeronáuticas el derecho de transportar tráfico con el código de las líneas aéreas designadas de la otra Parte.</p> <p>3. Para los fines del Artículo __ (Capacidad) del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de una Parte no impondrán límites a la capacidad que habrán de ofrecer la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte en servicios de código compartido.</p>	<p><i>El apartado a) permite a las líneas aéreas ofrecer servicios de transporte vendiéndolos bajo sus propios códigos (transportistas comercializadores) en vuelos efectuados por líneas aéreas de cualquiera de las Partes o transportistas de terceros países (transportistas explotadores), cuando se incluye el texto entre corchetes. (Para limitar la compartición de códigos a las líneas aéreas designadas de las Partes, debería omitirse el texto entre corchetes).</i></p> <p><i>El apartado b) permite a las líneas aéreas designadas usar los códigos de otras líneas aéreas.</i></p> <p><i>La primera oración del párrafo 2 permite la compartición de códigos en tramos interiores en el territorio de una Parte, pero únicamente como parte de un vuelo internacional. La última oración del párrafo 2 prohíbe a las autoridades aeronáuticas de una Parte rehusar la aprobación de la compartición de códigos fundándose en que la línea aérea explotadora no ha recibido de esa Parte el derecho de transportar tráfico con el código de la línea aérea designada de la otra Parte. Si se permitiera esa negativa, la otra Parte podría impedir muchas oportunidades de compartición de códigos que se intenta permitir con estas disposiciones.</i></p> <p><i>En el párrafo 3 se reconoce la importancia de la claridad con respecto a los derechos de capacidad permitidos para las operaciones de código compartido. A menudo, no hay limitaciones a la capacidad que puedan ofrecer los transportistas comercializadores en los servicios de código compartido; sin embargo, los vuelos efectuados con equipo propio por los transportistas designados en virtud del acuerdo, frecuentemente están sujetos a restricciones de capacidad, independientemente de que el código de otro transportista se emplee también en los vuelos. La capacidad de los transportistas explotadores de terceros países normalmente sólo está sujeta a las disposiciones de un acuerdo de servicios aéreos entre el Estado del transportista explotador y la otra Parte.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1.* Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan las disposiciones de los Artículos __ (Seguridad operacional) y __ (Seguridad de la aviación).</p>	<p><i>Definiciones</i></p> <p>a) El término "arrendamiento con tripulación" significa que se arrienda una aeronave con tripulación.</p> <p>b) El término "arrendamiento sin tripulación" significa que se arrienda una aeronave sin tripulación.</p> <p><i>Este párrafo trata las aeronaves arrendadas sobre la misma base respecto a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación que las otras aeronaves explotadas por líneas aéreas designadas en virtud del acuerdo. Establece claramente que una Parte puede impedir el uso de aeronaves arrendadas que no cumplan con las normas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. En la aplicación de este tipo de párrafo, algunos Estados exigen la presentación previa de los arreglos de arrendamiento que incluyen rutas internacionales a fin de permitir que se tomen medidas oportunas si las autoridades tienen inquietudes en cuanto a la seguridad operacional. En algunos casos, los Estados pueden utilizar listas de líneas aéreas en que figuran las aeronaves que pueden arrendarse o listas de líneas aéreas en que figuran las aeronaves que no pueden arrendarse, basándose, por ejemplo, en los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI o los registros de las inspecciones de rampa.</i></p> <p><i>Para responder a las inquietudes de seguridad operacional con la utilización de aeronaves arrendadas en ciertas situaciones, en las tres etapas los Estados pueden concertar acuerdos en el marco del Artículo 83 bis para transferir ciertas responsabilidades que corresponden, en virtud del Convenio al Estado de matrícula al Estado del explotador de la aeronave, de conformidad con las directrices pertinentes de la OACI. Una Parte que no haya ratificado el Artículo 83 bis (y por consiguiente no tenga obligación de reconocer un acuerdo concertado en el marco de esa enmienda) podría convenir en reconocer una transferencia de responsabilidades en cumplimiento de un acuerdo conforme al Artículo 83 bis concertado por la otra Parte al acuerdo de servicios aéreos. Ciertamente, este reconocimiento se aplicaría únicamente a las operaciones en el marco del acuerdo de servicios aéreos pertinente.</i></p> <p><i>Como cuestión práctica, a una Parte a quien preocupe la seguridad operacional de una situación concreta en la que se utilicen aeronaves arrendadas puede resultarle más fácil, al menos inicialmente, consultar con la Parte cuya línea aérea ha arrendado las aeronaves, teniendo presente que el Estado de la línea aérea arrendadora puede no ser Parte en el acuerdo. Al considerar medidas con arreglo al párrafo 1, los Estados deberían evaluar primeramente si sus preocupaciones respecto a la seguridad operacional de las aeronaves arrendadas han sido atendidas empleando la orientación vigente de la OACI y los procedimientos que establecen claramente la responsabilidad respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y si las normas de mantenimiento y para las operaciones son adecuadas respecto a las aeronaves arrendadas, teniendo en cuenta las normas y métodos recomendados (SARPS) y la orientación de la OACI, como el "Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones"</i></p>

<p align="center">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Enfoque tradicional</p> </div> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas para que exploten los servicios convenidos en virtud de este acuerdo, a condición de que los arreglos de arrendamiento concertados cumplan con las siguientes condiciones:</p> <p>a) tales arreglos no equivalgan a otorgar a una línea aérea arrendadora de otro país el acceso a derechos de tráfico que esa línea aérea no dispondría de otra manera;</p> <p>b) el beneficio financiero que obtendría la línea aérea arrendadora no estará relacionado con las ganancias financieras de las operaciones de la línea aérea arrendadora; y</p> <p>c) los servicios convenidos explotados por la línea aérea arrendadora cuando utiliza la aeronave arrendada no estarán vinculados de manera tal que proporcione servicios directos con la misma aeronave hacia o desde servicios explotados por la línea aérea arrendadora en su(s) propia(s) ruta(s).</p> <p>3. Los arreglos de arrendamiento propuestos estarán sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes. La línea aérea designada que propone la utilización de aeronaves arrendadas deberá presentar a las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes contratantes, lo más pronto posible, una notificación de las condiciones propuestas de tales arreglos.</p> <p>4. Sin embargo, las autoridades aeronáuticas no negarán la aprobación de arreglos en virtud de los cuales la línea aérea designada o las líneas aéreas de cualquiera de las Partes arriendan aeronaves por motivos de emergencia, siempre que el período de tales arreglos no exceda de [90] días y se notifique a las autoridades aeronáuticas las condiciones de tales arreglos incluida la naturaleza de la emergencia.</p> <p>5. Ninguna de las disposiciones anteriores impedirá el arrendamiento de aeronaves por una línea aérea designada de la otra línea aérea designada o de las líneas aéreas de cualquiera de las Partes o de una fuente que no sea una línea aérea que no controle (y no esté controlada ni esté bajo control común con) otras línea aérea. En tales casos bastará que la línea aérea designada envíe una notificación sencilla a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante.</p> <div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Enfoque de transición</p> </div>	<p>(Doc 8335), el “Manual de aeronavegabilidad” (Doc 9760) y la “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional” (Circular 295).</p> <p><i>Estos párrafos establecen las condiciones para el uso de aeronaves arrendadas, que están concebidas a fin de asegurar que los derechos otorgados en el acuerdo sean ejercidos únicamente por, y para beneficio de las líneas aéreas designadas de las dos Partes contratantes. Desde el punto de vista de procedimientos, por lo general se requiere la aprobación previa de las autoridades aeronáuticas para utilizar aeronaves arrendadas salvo en los casos especificados en el párrafo 5.</i></p> <p><i>En el marco de este enfoque, se proporcionan dos opciones. La principal diferencia radica en el tratamiento de las aeronaves arrendadas con tripulación de terceros países.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden prestar servicios con arreglo a este acuerdo:</p> <p>a) utilizando aeronaves arrendadas sin tripulación de cualquier [incluyendo entidades] línea aérea;</p> <p>b) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de otras líneas aéreas de la misma Parte;</p> <p>c) utilizando aeronaves con tripulación de otras líneas aéreas de la otra Parte; y</p> <p>d) utilizando aeronaves con tripulación de líneas aéreas de terceros países,</p> <p>a condición de que todas las líneas aéreas participantes en los arreglos enumerados en b), c) y d) anteriores, tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos que normalmente se aplican a tales arreglos.</p>	<p><i>Los arrendamientos sin tripulación de entidades propietarias que no son líneas aéreas, a veces conocidos como arrendamientos “financieros” son permitidos virtualmente en todo el mundo y por lo general no son objeto de acuerdos de servicios aéreos. Sin embargo, algunos Estados, han incluido referencias explícitas a este tipo de arrendamientos en sus acuerdos de servicios aéreos. En el marco de cada uno de los enfoques se proporcionan idiomas opcionales [indicados entre corchetes].</i></p> <p><i>Algunos Estados pueden, en virtud de sus leyes, políticas o reglamentación nacionales o por acuerdo mutuo entre las autoridades aeronáuticas interesadas, autorizar por anticipado uno o más tipos de arrendamiento de aeronaves, tales como aeronaves sin tripulación de cualquier línea aérea, arrendamiento con tripulación de líneas aéreas de otra Parte, o arrendamientos con tripulación de líneas aéreas de terceros países, supeditado en todos los casos a la observancia de las disposiciones bilaterales, nacionales y regionales aplicables en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.</i></p> <p><i>En algunos casos, un Estado puede impedir la operación de servicios por una línea aérea cuya flota esté compuesta en su mayor parte o en su totalidad por aeronaves arrendadas con tripulación de un tercer país.</i></p> <p><i>El término “autorización apropiada” tiene un significado más amplio que el habitual “derechos de ruta y/o tráfico” otorgados en el marco de un acuerdo bilateral, e incluye:</i></p> <p><i>i) la autorización económica y de operación relacionada con la seguridad operacional que se ha otorgado a la línea aérea arrendadora (esté o no estipulado en el acuerdo bilateral) y de la línea aérea arrendataria en las rutas en las que prestarán servicios; y</i></p> <p><i>ii) toda otra aprobación nacional o regional requerida para el tipo particular de arrendamiento en cuestión.</i></p> <p><i>Este párrafo abarca cuatro situaciones de arrendamiento descritas en los cuatro incisos. En el caso de la situación descrita en a) [arrendamiento sin tripulación], ese uso está permitido sin restricciones, condicionado únicamente al cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. Algunos Estados prefieren tratar en el acuerdo únicamente los casos de aeronaves sin tripulación de propiedad de líneas aéreas mientras que otros pueden desear abarcar explícitamente todos los arrendamientos sin tripulación, incluidos aquellos de aeronaves arrendadas por entidades que no son líneas aéreas.</i></p> <p><i>En el caso de las situaciones b) y c), esta opción permite dicho uso condicionándolo al cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación así como del requisito que el arrendador y el arrendatario sean titulares de una licencia apropiada para explotar servicios de transporte aéreo. Aunque en tales situaciones, tanto el arrendador como el arrendatario normalmente tendrían la autorización para la</i></p>

<p align="center">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden prestar servicios con arreglo a este Acuerdo:</p> <p>a) utilizando aeronaves arrendadas sin tripulación de cualquier [incluyendo entidad] línea aérea;</p> <p>b) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de otras líneas aéreas de la misma Parte;</p> <p>c) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de la otra Parte;</p> <p>d) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de otras líneas aéreas de terceros países, a condición de que se haga con arreglos que no equivalgan a proporcionar a la línea aérea arrendadora acceso a derechos de tráfico que no tendría de otra forma.</p> <p>3. No obstante el inciso d) del párrafo 2 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden prestar servicios con arreglo a este acuerdo utilizando aeronaves arrendadas con tripulación, a corto plazo, sobre una base ad hoc de líneas aéreas de terceros países.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden explotar servicios con arreglo a este acuerdo utilizando aeronaves arrendadas que cumplan los requisitos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.</p>	<p><i>explotación necesaria, en el presente acuerdo se enumeran por separado a fin de incluir una posible situación en que los requisitos de seguridad operacional del Estado del arrendatario no permitan ningún arrendamiento con tripulación de líneas aéreas de otros Estados (por ej., los Estados Unidos).</i></p> <p><i>Para la situación descrita en el inciso d) [arrendamientos con tripulación de líneas aéreas de terceros países], esta opción permite tal uso condicionándolo a un requisito de autorización más amplio que incluya no sólo el otorgamiento de todo derecho económico necesario a las líneas aéreas en el arreglo de arrendamiento, sino también todas las aprobaciones nacionales o regionales requeridas. Esto tiene en cuenta la situación en que los Estados puedan requerir autorización específica para ciertas operaciones con aeronaves arrendadas.</i></p> <p><i>Esta opción permite el uso de aeronaves arrendadas en las primeras tres situaciones condicionándolo únicamente a los requisitos en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. En el caso de la situación descrita en d), a diferencia de la primera opción, esta segunda opción permite tal uso con una condición más específica y restrictiva, a saber, que el arreglo no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora proporcione a la aeronave y a la tripulación derechos de tráfico que no tenga.</i></p> <p><i>El párrafo 3 de esta segunda opción establece una excepción respecto al requisito de los derechos de tráfico en el inciso d) del párrafo 2 a fin de tratar con situaciones de emergencia imprevistas tales como aquéllas en que la aeronave debe ser remplazada por una aeronave con tripulación, con carácter urgente por un plazo limitado, tal como, por ejemplo, la operación de uno o varios vuelos cuando la aeronave inicial presenta una falla mecánica imprevista o no puede operar como un servicio regular.</i></p> <p><i>Este enfoque permite la utilización de aeronaves arrendadas de todos los tipos siempre que tales aeronaves cumplan con los requisitos aplicables de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.</i></p>

<p align="center">Artículo 27 Servicios multimodales</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">Enfoque tradicional</p> <p>Cada línea aérea designada puede emplear servicios de transporte multimodal si lo aprueban las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.</p> <p align="center">Enfoque de transición</p> <p>Cada línea aérea designada puede emplear sus propios servicios o los de otros para el transporte de superficie de carga aérea.</p> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> <p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países o desde los mismos, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga, transportada en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga. Dichos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, a condición de que los expedidores no reciban información errónea sobre dicho transporte.</p>	<p><i>En el enfoque tradicional, la presentación y aprobación de tarifas multimodales de pasajeros y carga (p. ej., vía aérea y ferrocarril, vía aérea y por carretera) implícitamente se reconocía esta forma de transporte multimodal.</i></p> <p><i>La etapa de transición incluye facilidades como el uso de instalaciones aduaneras en aeropuertos para la carga de superficie, transporte bajo control aduanero, transporte hacia o desde cualquier punto en terceros países y cobrar un precio único por el transporte multimodal (a condición de que el expedidor no reciba información errónea sobre dicho transporte).</i></p> <p><i>La inclusión de pasajeros y la expresión “sin restricciones” constituyen las principales diferencias entre las etapas de transición y de plena liberalización.</i></p> <p><i>Esta disposición está dirigida a proveer pleno servicio, capacidad y flexibilidad de precios así como acceso a aduanas y otras facilidades a las diversas partes que intervienen en un envío multimodal de carga. Esta disposición ahora se incluye en muchos acuerdos de “cielos abiertos”, particularmente cuando el volumen de intercambio por vía aérea entre las Partes justifica una disposición de liberalización como ésta.</i></p>

<p align="center">Artículo 28 Sistemas de reserva por computadora (SRC)</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
	<p><i>Algunas disposiciones se refieren a “líneas aéreas designadas”. Sería conveniente que las Partes consideraran si las disposiciones sobre las actividades que figuran en este Artículo también deberían extenderse a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p>

<p align="center">Artículo 28 Sistemas de reserva por computadora (SRC)</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 1, de 3]</p> <p>Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI.</p> <p align="center">[Opción 2, de 3]</p> <p>Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.</p> <p align="center">[Opción 3, de 3]</p> <p>Las Partes convienen en que:</p> <p>a) uno de los aspectos más importantes de la capacidad de una línea aérea de competir es su capacidad de informar al público sobre sus servicios de modo equitativo e imparcial, y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas disponible para los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de una línea aérea de ofrecer a esos agentes sistemas de reserva por computadora (SRC) competitivos constituyen la base para las oportunidades de competir de una línea aérea; y</p> <p>b) es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de servicios de transporte aéreo estén protegidos contra todo uso indebido de dicha información y contra su presentación errónea, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas de reserva por computadora efectivamente competitivos.</p>	<p><i>Esta opción es un modelo de la OACI para que lo usen, en particular, las Partes que no tengan reglamentación sobre los SRC, pero que estén dispuestas a aplicar el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (véase Doc 9587) de la OACI.</i></p> <p><i>Esta opción aplica el Código de la OACI, pero es compatible con otras reglamentaciones aplicables. (Entre éstas podrían incluirse los Códigos SRC de la Unión Europea, de la Conferencia Europea de Aviación Civil y de la Comisión Árabe de Aviación Civil, o reglamentaciones nacionales. La referencia a "obligaciones" reconoce que algunos Estados aplicarán las disposiciones del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) que tiene un Anexo sobre los servicios de transporte aéreo, aplicable a los SRC).</i></p> <p><i>En esta opción se reconoce que algunos acuerdos bilaterales exponen con gran detalle los principios aplicables a la reglamentación y explotación de los SRC, generalmente debido a que una de las Partes tiene reglamentos SRC muy amplios que se reflejan en disposiciones detalladas como este tipo de artículo. Sin embargo, dada la rápida evolución de la distribución de servicios de las líneas aéreas, un enfoque menos detallado podría ser más flexible y más fácil de aplicar a las condiciones actuales.</i></p>

<p align="center">Artículo 29 Prohibición de fumar</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.</p> <p>2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.</p>	<p><i>Este Artículo obliga a cada Parte a prohibir fumar en todos los vuelos de pasajeros efectuados por sus líneas aéreas entre las Partes, y a adoptar medidas razonables para hacer cumplir esta prohibición. La necesidad de esta disposición disminuirá a medida que la prohibición de fumar en los vuelos se extienda en todo el mundo.</i></p>

Artículo 30 Protección del medio ambiente	Notas explicativas
<p>Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.</p>	<p><i>Quizá los Estados consideren conveniente incluir una cláusula sobre el medio ambiente y la aviación en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos, para tener en cuenta las repercusiones de la industria del transporte aéreo en el medio ambiente.</i></p>

Artículo 31 Estadísticas	Notas explicativas
<div data-bbox="331 674 688 716" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 20px;"> Enfoque tradicional </div> <p>Las autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarán [o harán que sus líneas aéreas designadas proporcionen] a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, [, a petición.] estados periódicos, o de otro tipo, de estadísticas que puedan razonablemente necesitarse para examinar la capacidad proporcionada en los servicios convenidos explotados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte.</p> <div data-bbox="331 1098 688 1140" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 20px;"> Enfoque de transición </div> <p>Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.</p> <div data-bbox="331 1486 688 1528" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> Enfoque de plena liberalización </div>	<p><i>En los acuerdos con un régimen de capacidad de tipo predeterminación o de tipo Bermudas I suele figurar una disposición sobre estadísticas. En esta opción, la diferencia principal en su aplicación consiste en que probablemente será obligatorio proporcionar estadísticas en el caso de la predeterminación, pero únicamente "a petición" en el caso de Bermudas I. La autoridad aeronáutica puede proporcionar las estadísticas o disponer que las líneas aéreas designadas las presenten. Cuando la razón sea examinar la capacidad en las rutas convenidas, se necesitarán los datos sobre origen y destino. En algunos acuerdos se puede especificar la frecuencia del período relativo al tráfico o la presentación, que puede ser mensual, si es obligatoria.</i></p> <p><i>La segunda opción también puede aplicarse a los arreglos de predeterminación o Bermudas I, pero es más sencilla y en la misma no se indica la razón de la presentación. Por consiguiente, se trata de un método que podría aplicarse para acuerdos más liberales, en que la necesidad de estadísticas no se relaciona con el suministro o control de la capacidad, sino con su examen.</i></p> <p><i>En algunos de estos arreglos, una Parte puede exigir a una línea aérea que provea datos con respecto a los precios (tarifas); por ejemplo, cuando se alega que hay fijación de precios predatorios (véase Artículo 17 — Fijación de precios (Tarifas), Doble desaprobación, párrafo 2, opción 2).</i></p> <p><i>Los acuerdos de "cielos abiertos" normalmente no exigirían la presentación de ninguna estadística.</i></p>

<p align="center">Artículo 32 Aprobación de horarios</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Enfoque tradicional</p> <p>1. La línea aérea designada de cada Parte someterá sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos treinta (30) días antes de explotar los servicios convenidos. El mismo procedimiento se aplicará a toda modificación de los horarios.</p> <p>2. Para los vuelos suplementarios que la línea aérea designada de una Parte desee explotar en los servicios convenidos fuera del horario aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar la autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dicha solicitud generalmente se presentará por lo menos dos (2) días laborables antes de explotar dichos vuelos.</p>	<p><i>Esta disposición es común a los acuerdos tradicionales, en los que ambas Partes determinan anticipadamente la capacidad; el requisito es que las líneas aéreas designadas sometan a las autoridades aeronáuticas, antes de explotar los servicios, los horarios de vuelo convenidos, incluyendo horarios, frecuencia de los servicios y tipos de aeronaves que habrán de emplearse, así como toda modificación o vuelo suplementario.</i></p> <p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría incluirse en el artículo sobre capacidad.</i></p>

<p align="center">Artículo 33 Consultas</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Enfoque tradicional</p> <p>En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes se consultarán periódicamente con miras a garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo. Cada Parte podrá solicitar también que se celebre una reunión de "alto nivel", hasta de nivel ministerial, si lo estima necesario y cuando así sea, para adelantar el procedimiento de consulta.</p> <p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Enfoque de transición y de plena liberalización</p> <p>1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del mismo.</p>	<p><i>La disposición sobre consultas normalmente tiene alcance general y prevé algunas cuestiones, tales como la seguridad de la aviación y la seguridad operacional, pero la capacidad y las tarifas, así como la enmienda del acuerdo, pueden ser objeto de procedimientos de consulta distintos y específicos con respecto al propósito, los plazos y los métodos (p. ej., intercambio de documentos).</i></p> <p><i>La disposición sobre consultas se basa en una fórmula relativamente normalizada a pesar de que existen variantes respecto al propósito y al formato de la consulta y al modo de solicitarla.</i></p> <p><i>En este enfoque, el procedimiento de consulta puede adoptar la forma de un procedimiento ordinario con la opción de ir elevando las consultas a niveles de gobierno más altos.</i></p> <p><i>En este enfoque, el procedimiento de consulta puede iniciarse a petición de cualquiera de las Partes para tratar una cuestión específica. En los acuerdos liberalizados o de "cielos abiertos" es más probable que se use la fórmula "a petición" en vez de "periódicamente", dado que en estos acuerdos pueden considerarse menos necesarias las consultas regulares.</i></p>

Artículo 33 Consultas	Notas explicativas
<p>2. Dichas consultas [que pueden llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia] se iniciarán dentro del plazo de sesenta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud [por escrito u oral], a menos que las Partes hayan convenido otra cosa.</p>	<p><i>El texto entre corchetes del párrafo 2 se encuentra en los acuerdos más recientes y tiene en cuenta los métodos modernos de comunicación, que hacen menos necesarias las reuniones entre el personal de las Partes.</i></p>

Artículo 34 Solución de controversias	Notas explicativas
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Enfoque tradicional </div> <p style="text-align: center;">Vía diplomática</p> <p style="text-align: center;">[como alternativa, véanse más adelante dos enfoques sobre “arbitraje”]</p> <p>1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo [salvo las que puedan surgir con relación al Artículo __ (Competencia leal), el Artículo __ (Seguridad operacional), el Artículo __ (Tarifas/ Fijación de precios)], las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones.</p> <p>2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionará por vía diplomática.</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">Arbitraje</p> <p style="text-align: center;">[como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o más adelante el segundo enfoque sobre “Arbitraje”]</p> <p>1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo [salvo las que puedan surgir con relación al Artículo __ (Competencia leal), el Artículo __ (Seguridad operacional), el Artículo __ (Tarifas/ Fijación de precios)], las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones.</p> <p>2. Si las Partes no alcanzan una solución mediante consultas, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con los procedimientos establecidos seguidamente.</p>	<p><i>En el plano bilateral, el primer paso y el que tiene más éxito en todos los enfoques básicos para la solución de controversias es la celebración de consultas y negociaciones. En caso de que no se llegue a un acuerdo, o las Partes no lleguen a solucionar la controversia, hay tres opciones para llegar a la solución, entre las que se incluyen: la vía diplomática, el arbitraje y la mediación, siendo esta última un paso intermedio entre las consultas y el arbitraje. Estas tres opciones enlazan el procedimiento de solución de controversias al acuerdo bilateral. (Sin embargo, una cláusula amplia sobre oportunidades equitativas e iguales para competir a menudo ha sido útil para resolver situaciones que no están específicamente previstas en el acuerdo).</i></p> <p><i>Esta disposición tiene en cuenta una redacción opcional cuando pueda recurrirse a un procedimiento de consulta independiente con respecto al artículo sobre competencia leal o con respecto al artículo sobre seguridad operacional.</i></p> <p><i>Este enfoque reposa en la vía diplomática para el caso en que las consultas no produzcan una solución. Cabe señalar que elevar una controversia a niveles gubernamentales más altos puede suponer el riesgo de que se llegue a una decisión con fundamentos ajenos al transporte aéreo.</i></p> <p><i>En caso de que el procedimiento de consultas no permita lograr un acuerdo o si las Partes no llegan a solucionar la controversia, este enfoque reposa en la solución de controversias mediante el arbitraje. En la práctica, raras veces se ha</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 34 Solución de controversias</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>3. El arbitraje lo llevará a cabo un tribunal de tres árbitros, cada Parte nombrará uno de ellos y el tercero será nombrado de acuerdo entre los dos árbitros escogidos, a condición de que el tercero no sea un nacional de ninguna de las Partes. Cada Parte designará a un árbitro en un aplazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba una nota diplomática de la otra Parte solicitando el arbitraje, y habrá acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes no designa a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hay acuerdo respecto al tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al o los árbitros. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, incumbirá al Vicepresidente con mayor antigüedad hacer el nombramiento necesario, a condición de que no tenga el mismo impedimento.</p> <p>4. El tribunal arbitral determinará sus propios procedimientos.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 5; opción 1, de 2]</p> <p>5. Cada Parte dará pleno efecto a toda decisión o fallo del tribunal [, en la medida compatible con sus leyes nacionales].</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 5; opción 2, de 2]</p> <p>5. La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 6; opción 1, de 2]</p> <p>6. Los gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 6; opción 2, de 2]</p> <p>6. Cada Parte asumirá los gastos del árbitro que nombre. Los demás gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes, incluyendo los gastos en que haya incurrido el Presidente del Consejo de la OACI al aplicar los procedimientos que figuran en el párrafo 3 de este Artículo.</p> <p>7. Mientras una de las Partes no respete una decisión adoptada en virtud del párrafo 3, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar todo derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte o a la o las líneas aéreas designadas que no hayan cumplido sus obligaciones.</p> <p style="text-align: center;">[Como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o el primer enfoque sobre “Arbitraje”]</p> <p>1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo [salvo las que puedan surgir con relación al Artículo ___ (Competencia leal), el</p>	<p><i>empleado el procedimiento de arbitraje en acuerdos bilaterales de servicios aéreos, en parte debido a su costo y al tiempo que exige, aunque también se debe a que la mayoría de las controversias se resuelven en la etapa de negociación.</i></p> <p><i>El procedimiento de arbitraje prevé el establecimiento de un tribunal arbitral integrado por tres personas.</i></p> <p><i>Esta opción deja a discreción del tribunal establecer sus propios procedimientos.</i></p> <p><i>Hay diferentes métodos posibles sobre la aplicación de la decisión de un tribunal. El tribunal arbitral puede celebrar una conferencia sobre las cuestiones que deben decidirse, recibir testimonios escritos y orales de ambas Partes, establecer un calendario para llegar a una decisión y emitir interpretaciones al respecto; y una mayoría del tribunal será suficiente para dictar una decisión.</i></p> <p><i>Hay diversas variantes en cuanto al reparto de los gastos. Por ejemplo, ambas Partes pueden repartirse en partes iguales los gastos del tribunal, o cada Parte puede sufragar los costos del árbitro que designe y compartir los otros costos del tribunal.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 34 Solución de controversias</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>Artículo __ (Seguridad operacional), el Artículo __ (Tarifas/ Fijación de precios)], las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones.</p> <p>2. Si las Partes no alcanzan una solución mediante consultas, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con los procedimientos establecidos seguidamente.</p> <p>3. El arbitraje lo llevará a cabo un tribunal de tres árbitros, cada Parte nombrará uno de ellos y el tercero será nombrado de acuerdo entre los dos árbitros escogidos, a condición de que el tercero no sea un nacional de ninguna de las Partes. Cada Parte designará a un árbitro en un aplazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba una nota diplomática de la otra Parte solicitando el arbitraje, y habrá acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes no designa a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hay acuerdo respecto al tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al o los árbitros. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, incumbirá al Vicepresidente con mayor antigüedad hacer el nombramiento necesario, a condición de que no tenga el mismo impedimento.</p> <p>4. A menos que se haya convenido otra cosa, el tribunal de arbitraje determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá sus propios procedimientos. Por orden del tribunal o a petición de una de las Partes se celebrará, a más tardar quince (15) días después de constituido plenamente el tribunal, una conferencia para determinar las cuestiones precisas que serán objeto de arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.</p> <p>5. A menos que las Partes hayan convenido otra cosa, o que así lo ordene el tribunal, cada Parte presentará un memorando a los cuarenta y cinco (45) días de constituido plenamente el tribunal. Las respuestas deberán presentarse sesenta (60) días más tarde. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o a su discreción, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha en que deban presentarse las respuestas.</p> <p>6. El tribunal procurará pronunciar una decisión por escrito dentro de los treinta (30) días siguientes a la finalización de la audiencia o, si ésta no tiene lugar, siguientes a la fecha en que se sometan ambas respuestas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.</p> <p>7. Las Partes pueden presentar solicitudes de aclaración dentro de los quince (15) días siguientes al pronunciamiento de la decisión, y toda aclaración se expedirá dentro de los quince (15) días de presentada dicha solicitud.</p>	<p><i>En caso de que el procedimiento de consultas no permita lograr un acuerdo o si las Partes no llegan a solucionar la controversia, este enfoque reposa en la solución de controversias mediante el arbitraje. En la práctica, raras veces se ha empleado el procedimiento de arbitraje en acuerdos bilaterales de servicios aéreos, en parte debido a su costo y al tiempo que exige, aunque también se debe a que la mayoría de las controversias se resuelven en la etapa de negociación.</i></p> <p><i>El procedimiento de arbitraje prevé el establecimiento de un tribunal arbitral integrado por tres personas.</i></p> <p><i>Esta opción deja a discreción del tribunal establecer sus propios procedimientos, incluyendo el nombramiento de los árbitros, con plazos, que habrá de seguirse.</i></p>

<p align="center">Artículo 34 Solución de controversias</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o el primer enfoque sobre “Arbitraje”]</p> <p align="center">[Párrafo 8; opción 1, de 2]</p> <p>8. Cada Parte dará pleno efecto a toda decisión o fallo del tribunal [, en la medida compatible con sus leyes nacionales].</p> <p align="center">[Párrafo 8; opción 2, de 2]</p> <p>8. La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes.</p> <p align="center">[Párrafo 9; opción 1, de 2]</p> <p>9. Los gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes.</p> <p align="center">[Párrafo 9; opción 2, de 2]</p> <p>9. Cada Parte asumirá los gastos del árbitro que nombre. Los demás gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes, incluyendo los gastos en que haya incurrido el Presidente del Consejo de la OACI al aplicar los procedimientos que figuran en el párrafo 4 de este Artículo.</p> <p>10. Mientras una de las Partes no respete una decisión adoptada en virtud del párrafo 3, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar todo derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte o a la o las líneas aéreas designadas que no hayan cumplido sus obligaciones.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición y de plena liberalización</p> </div> <p>1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo [salvo las que puedan surgir con relación al Artículo __ (Competencia leal), el Artículo __ (Seguridad operacional), el Artículo __ (Tarifas/ Fijación de precios)], las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones.</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 bilateral. 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 style="text-align: center;">Artículo 34 Solución de controversias</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>2. Toda controversia que no pueda resolverse mediante consultas 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>3. 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>4. 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>5. 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>6. Las Partes cooperarán de buena fe para adelantar la mediación y quedar obligadas por toda decisión o determinación del mediador o del grupo, a menos que convengan de antemano de otro modo. Si las Partes convienen de antemano en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán estos últimos para resolver la controversia.</p> <p>7. 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>8. 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>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>Los acuerdos de “cielos abiertos” también incluyen un recurso similar para someter controversias “a la decisión de alguna persona u órgano”.</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 al estado anterior.</i></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 al mismo tiempo un plazo adecuado para que el grupo llegue a una decisión o determinación.</i></p>

Artículo 34 Solución de controversias	Notas explicativas
<p>9. Si las Partes no alcanzan una solución por medio de la mediación, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con los procedimientos establecidos seguidamente.</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 podría ser innecesario 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>Los procedimientos de arbitraje son los mismos que los descritos en el texto tradicional.</i></p>

Artículo 35 Enmiendas	Notas explicativas
<p>1. Cualquiera de las Partes puede solicitar, en todo momento, que se realicen consultas con la otra Parte para enmendar el presente Acuerdo [o su Anexo] [o su Cuadro de rutas]. Dichas consultas se iniciarán dentro de los 60 días de la fecha de recepción de la solicitud. [Dichas consultas pueden realizarse por medio de reuniones o por correspondencia].</p> <p>2. Toda enmienda entrará en vigor al confirmarse mediante el intercambio de notas diplomáticas.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 3; opción 1, de 2]</p> <p>3. Toda enmienda del [Anexo] [Cuadro de rutas] puede efectuarse mediante acuerdo escrito entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y entrará en vigor al confirmarse mediante intercambio de notas diplomáticas.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 3; opción 2, de 2]</p> <p>3. Toda enmienda del presente Acuerdo convenida entre las Partes entrará en vigor al confirmarse mediante el intercambio de notas diplomáticas.</p>	<p><i>Las disposiciones relativas a la enmienda o modificación de un acuerdo pueden tener diversas formas. Esto se debe a las diversas maneras de tratar los acuerdos de servicios aéreos (tratado o acuerdo en forma simplificada) y los diversos procedimientos constitucionales aplicados para su aprobación y enmienda. En algunos casos el procedimiento de enmienda de un acuerdo se trata en el contexto de la disposición sobre consultas, dado que la negociación de una enmienda puede considerarse como un mero asunto de consultas.</i></p> <p><i>Esta opción adopta un método más detallado; incluye un plazo de sesenta (60) días para iniciar las consultas, y el texto opcional al final del párrafo 1 permite el procedimiento de consultas por escrito.</i></p> <p><i>Existe una gran variedad de prácticas respecto a la fecha de entrada en vigor, aunque el método más común consiste en que las enmiendas entren en vigor cuando se ha producido un intercambio de notas diplomáticas.</i></p> <p><i>A fin de dar mayor flexibilidad para enmendar el Cuadro de rutas, en el párrafo 3 se permite que el procedimiento de consultas y enmienda lo lleven a cabo las autoridades aeronáuticas.</i></p> <p><i>En esta opción se ha adoptado un método más simple que no incluye el procedimiento de enmienda, sino únicamente la entrada en vigor de una enmienda convenida; se presume que el procedimiento de enmienda que debe seguirse sería el procedimiento de consulta general del acuerdo.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 36 Acuerdos multilaterales</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entra en vigor respecto a ambas Partes, el presente Acuerdo se [considerará enmendado] enmendará a fin de [en la medida en que sea necesario para] cumplir las disposiciones de dicho acuerdo multilateral.</p> <p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>Si ambas Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral que trate cuestiones previstas en el presente Acuerdo, se consultarán para determinar si el presente Acuerdo debería revisarse para tener en cuenta el acuerdo multilateral.</p>	<p><i>Esta disposición relativa al efecto que pueda tener en el acuerdo bilateral un acuerdo multilateral que entre en vigor para ambas Partes se ha incluido en la mayoría de los acuerdos bilaterales de los últimos años, porque se prevé avanzar hacia un amplio acuerdo de transporte multilateral para el intercambio de derechos de tráfico; a falta de tal acuerdo, sigue siendo importante respecto a acuerdos regionales y plurilaterales más limitados.</i></p> <p><i>Desde una perspectiva bilateral, existen por lo menos dos opciones para tener en cuenta que las Partes en un acuerdo bilateral puedan posteriormente pasar a ser Partes en un acuerdo multilateral que trate de las mismas cuestiones que el bilateral: sea enmendando el acuerdo bilateral para adaptarlo a una situación multilateral, sea consultando sobre si es necesario hacer esto. (Las diferentes opciones se presentan desde la perspectiva multilateral, y se examinan en el MASA regional o plurilateral).</i></p> <p><i>En esta opción, el texto que no está entre corchetes obliga a las Partes a enmendar el acuerdo bilateral para cumplir con el acuerdo multilateral empleando el procedimiento de enmienda ordinario. El texto entre corchetes elimina la necesidad de un procedimiento de enmienda ordinario, pero agrega una limitación "en la medida en que sea necesario" sobre la amplitud de la enmienda del acuerdo bilateral.</i></p> <p><i>Esta opción permite que las Partes decidan, después de consultarse, si el acuerdo bilateral debería ser revisado para tener en cuenta el acuerdo multilateral.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 37 Terminación</p>	
<p>Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su [intención] [decisión] de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo expirará [a medianoche (en el lugar de recepción de la notificación) inmediatamente antes del primer aniversario de] [doce meses después de] la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo antes de concluir dicho plazo. [Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de su recepción por la OACI].</p>	<p><i>La disposición sobre terminación o retiro (llamada también denuncia) es bastante común en su formato, aunque existen diversas redacciones. La variante principal consiste en el texto optativo entre corchetes, en la oración final, para indicar una situación en que la Parte que recibe la notificación de la denuncia no acusa recibo – en tal caso se supone que la recepción tuvo lugar 14 días después de recibida por la OACI. Por regla general, las disposiciones sobre terminación exigen un aviso previo de 12 meses antes de que la terminación tenga efecto, aunque puede acordarse un plazo más corto.</i></p>

<p align="center">Artículo 38 Registro en la OACI</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados, después de su firma, en la Organización de Aviación Civil Internacional por [nombre la Parte que efectúa el registro].</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados después de su entrada en vigor, en la Organización de Aviación Civil Internacional por [nombre de la Parte que efectúa el registro].</p>	<p><i>De conformidad con los Artículos 81 y 83 del Convenio, los Estados deben registrar sus acuerdos aeronáuticos y esta disposición formaliza este requisito en el plano bilateral. Sin embargo, en la práctica numerosos acuerdos y enmiendas no se registran, un hecho que tiene repercusiones negativas en la transparencia de todo el mecanismo. Esta cláusula elaborada por la OACI incluye el requisito de registrar en el momento de la firma [opción 1] o de la entrada en vigor [opción 2], el nombre de la Parte responsable de registrar el acuerdo y está dirigida a fomentar el cumplimiento del requisito de registro.</i></p>

<p align="center">Artículo 39 Entrada en vigor</p>	
<p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>El presente Acuerdo [se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y] entrará en vigor [treinta (30) días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática que han finalizado sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor del presente Acuerdo] [a partir de la fecha en que haya finalizado el intercambio de notas diplomáticas entre las Partes].</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la firma.</p>	<p><i>Estos dos métodos básicos relativos a la disposición sobre la entrada en vigor suponen, en la primera opción, un procedimiento de ratificación previsto, y en la segunda opción una entrada en vigor simple e inmediata a raíz de la firma. En el primer caso, las Partes podrían prever formalidades constitucionales prolongadas permitiendo que el acuerdo entre en vigor provisionalmente en el momento de la firma. Existen varias fórmulas para la fecha de entrada en vigor después de dichas formalidades, y dos de ellas figuran en la primera opción. El texto que se seleccione para esta última disposición dependerá en gran medida de los respectivos procedimientos nacionales de las Partes para la entrada en vigor de sus acuerdos de servicios aéreos.</i></p>

<p align="center">Anexo I Cuadros de ruta</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>Sección 1</p> <p>Las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud de este Anexo tendrán derecho a proveer transporte aéreo entre puntos de las siguientes rutas:</p>	

Anexo I Cuadros de ruta	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> <p>A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:</p> <p>Desde (nombre de ciudades) en la Parte A vía (puntos intermedios) a (nombre de ciudades) en la Parte B y más allá (puntos más alejados).</p> <p>B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:</p> <p>Desde (nombre de ciudades) en la Parte B vía (nombre de puntos intermedios) a (nombre de ciudades) en la Parte A y más allá (nombre de puntos más alejados).</p>	<p><i>El enfoque tradicional limita el transporte aéreo a ciudades nombradas en rutas específicas. Esta fórmula abarca el intercambio de las Tercera, Cuarta y Quinta libertades. Por lo general, también prohíbe específicamente el cabotaje.</i></p>
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p style="text-align: center;">[Opción 1, de 3]</p> <p>A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:</p> <p>Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:</p> <p>B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:</p> <p>Desde cualquier punto o puntos en la Parte B vía (puntos intermedios) a cualquier punto o puntos en la Parte A y más allá (puntos más alejados).</p>	<p><i>Este enfoque amplía la opción para el transporte aéreo internacional a cualquier ciudad en una de las Partes a cualquier ciudad en la otra Parte y más allá a cualquier ciudad en un tercer país. Esta opción ha sido limitada para incluir servicios entre estos dos países únicamente (Tercera y Cuarta libertades). Por lo general, también prohíbe específicamente el cabotaje.</i></p>
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p style="text-align: center;">[Opción 2, de 3]</p> <p>A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:</p> <ol style="list-style-type: none"> Desde puntos posteriores a la Parte A vía la Parte A y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en la Parte B y más allá. Para los servicios exclusivamente de carga, entre la Parte B y cualquier punto o puntos. <p>B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:</p> <ol style="list-style-type: none"> Desde puntos posteriores a la Parte B vía la Parte B y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en la Parte A y más allá. Para los servicios exclusivamente de carga, entre la Parte A y cualquier punto o puntos. 	<p><i>Este enfoque amplía aún más los derechos de tráfico excluyendo explícitamente la Sexta libertad, abarcando pasajeros, correo y carga, y la Séptima libertad para los servicios exclusivamente de carga. Por lo general, también prohíbe específicamente el cabotaje.</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo I Cuadros de ruta</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Opción 3, de 3]</p> <p>A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:</p> <p>Desde puntos hacia y desde el territorio de la Parte B con cabotaje limitado.</p> <p>B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:</p> <p>Desde puntos hacia y desde el territorio de la Parte A con cabotaje limitado.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:</p> <p>Puntos hacia, desde y dentro del territorio de la Parte B.</p> <p>B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:</p> <p>Puntos hacia, desde y dentro del territorio de la Parte A.</p> <p>Sección 2</p> <p>Flexibilidad de las operaciones</p> <p>Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes pueden, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. explotar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas; 2. combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave; 3. prestar servicios a puntos intermedios y a puntos más alejados en los territorios de las Partes, en cualquier combinación de rutas y en cualquier orden; 4. omitir escalas en cualquier punto o puntos; 5. transferir tráfico (incluyendo operaciones de código compartido) desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y 6. prestar servicios a puntos posteriores 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>sin restricciones geográficas o de dirección y sin pérdida de ningún derecho de transportar tráfico que de otra manera puedan transportar en virtud del presente Acuerdo; a condición</p>	<p><i>Esta transición agrega la Séptima libertad para los servicios de pasajeros y cabotaje limitado, que podría adoptar dos formas: un segmento interior explotado juntamente con un segmento internacional (empleado por la Unión Europea durante varios años en su transición a un mercado europeo único); dos puntos con servicios internacionales en una Parte están coterminalizados (p. ej., ambos puntos reciben los servicios de un mismo vuelo) por una línea aérea designada de la otra Parte y se permite el transporte aéreo interior entre esos dos puntos.</i></p> <p><i>La plena liberalización abre todos los mercados internacionales e interiores de las Partes. Los transportistas aéreos de la Comunidad Europea tienen este tipo de acceso a los mercados dentro de la Unión Europea.</i></p> <p><i>Algunas de estas disposiciones pueden ser pertinentes para uno o varios enfoques.</i></p> <p><i>No obstante el Artículo __ (Cambio de capacidad) del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas transferir tráfico entre las aeronaves que participen en operaciones de código compartido, sin limitación.</i></p>

Anexo I Cuadros de ruta	Notas explicativas
<p>de que (con excepción de los servicios exclusivamente de carga), el servicio tenga como destino un punto del territorio de la Parte que designan las líneas aéreas.</p> <p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>1. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes podrán prestar servicios aéreos, ya sea para transportar pasajeros, carga, correo o en combinación a través, hacia, desde y dentro del territorio de la otra Parte, sin límites en cuanto a ruta, capacidad o frecuencia.</p> <p>2. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes podrán sin límite alguno, ejercer derechos de tráfico en todos los servicios o combinaciones de servicios.</p>	<p><i>La opción 2 proporciona plena liberalización incluido el cabotaje.</i></p>

Anexo II Operaciones no regulares y chárter	Notas explicativas
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> Enfoque tradicional </div> <p>1. Las disposiciones del presente Acuerdo, salvo las que tratan de derechos de tráfico, capacidad y tarifas, se aplicarán también a los vuelos no regulares explotados por un transportista aéreo de una Parte hacia el territorio de la otra Parte o desde el mismo y al transportista aéreo que efectúa tales vuelos.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <p>2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo no afectarán a las leyes y reglamentos nacionales que rigen la autorización de operaciones no regulares o las actividades de los transportistas u otros interesados que participan en la organización de dichas operaciones.</p>	<p><i>En un acuerdo, la disposición relativa a operaciones no regulares puede tratarse de diversas maneras y en diversos contextos. Básicamente, puede tratarse como una cuestión de otorgamiento de derechos o como una cuestión que merece una reglamentación distinta. Puede figurar en el cuerpo del acuerdo o en un anexo.</i></p> <p><i>Un modo más simple y directo de otorgar derechos para operaciones no regulares podría ser mencionar simplemente en el Artículo sobre otorgamiento de derechos "servicios aéreos internacionales" regulares y no regulares. De este modo, todas las disposiciones del acuerdo serían aplicables tanto a los servicios regulares como a los no regulares.</i></p> <p><i>Este enfoque puede utilizarse cuando las Partes, previendo la posibilidad de operaciones no regulares, necesitan determinar las diversas disposiciones administrativas y sobre oportunidades comerciales que se aplicarán a dichas operaciones, pero no desean adoptar una postura con relación al otorgamiento de una autorización en virtud de sus respectivas leyes y los reglamentos nacionales. Esta disposición establece claramente que las disposiciones del acuerdo principal, salvo las previstas para los servicios aéreos regulares, se aplicarán a los servicios aéreos no regulares. Por otra parte, esta cláusula podría enunciar los artículos del acuerdo principal que se aplicarían a los servicios no regulares, por ejemplo: derechos impuestos a los usuarios, derechos de aduana, seguridad operacional, seguridad de la aviación, etc.</i></p> <p><i>Esta disposición deja a la ley y la reglamentación de cada una de las Partes la tarea de determinar qué servicios no regulares se permitirán y en qué condiciones.</i></p>

<p align="center">Anexo II Operaciones no regulares y chárter</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Enfoque tradicional</p> <p align="center">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de [vuelos no regulares] [vuelos chárter] entre sus territorios para pasajeros y carga de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentos.</p>	<p><i>El requisito de “considerar favorablemente” no constituye otorgamiento de acceso a los mercados, pero supone un trato positivo para las operaciones no regulares en general o, más específicamente, los vuelos chárter. Esta disposición también refleja el hecho de que el régimen de reglamentación que rige la autorización para tales operaciones es generalmente unilateral, y los Estados de destino aplican sus leyes a todo solicitante.</i></p>
<p align="center" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Enfoque de transición</p> <p align="center">[Opción 1, de 3]</p> <p>1. Cada Parte autorizará vuelos no regulares de pasajeros entre puntos a los cuales no existen servicios aéreos regulares establecidos. En los casos en que existan tales servicios regulares, se otorgarán autorizaciones a condición de que la oferta de vuelos no regulares no ponga en peligro la estabilidad económica de los servicios regulares existentes.</p> <p>2. Cuando se soliciten series de vuelos no regulares de pasajeros, éstos deben corresponder a la definición de “viaje todo incluido” y deben realizarse como viaje de ida y vuelta, con salidas y retornos preestablecidos.</p>	<p><i>Este enfoque no tiene repercusiones negativas en los servicios regulares.</i></p> <p><i>Históricamente, a muchos Estados les preocupaba impedir que los servicios no regulares de pasajeros tuvieran repercusiones negativas en los servicios regulares y se preparó una amplia variedad de políticas y mecanismos para resolver esta cuestión (véase el Doc 9587). Tres de estos mecanismos figuran en este texto: 1) autorizando servicios no regulares de pasajeros entre puntos en los que no hay servicios regulares (generalmente conocidos como “chárter fuera de la red de rutas”); 2) no permitiendo servicios no regulares de pasajeros que repercutirían negativamente en los servicios regulares; y 3) autorizando tipos de servicios no regulares de pasajeros (en este caso, vuelos chárter de viajes todo comprendido que incluyen un arreglo de servicios en tierra tales como hoteles, transporte terrestre, etc., además del transporte aéreo) que se considera que no ponen en peligro la viabilidad económica de los servicios regulares.</i></p>
<p align="center">[Opción 2, de 3]</p> <p>1. Las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud del presente Acuerdo para efectuar operaciones con arreglo a este Anexo tendrán el derecho de explotar servicios de transporte aéreo internacional no regular en las rutas especificadas y de conformidad con los derechos otorgados para servicios regulares en el presente Acuerdo.</p>	<p><i>Este enfoque de transición abre las rutas comprendidas en el acuerdo a servicios no regulares en las mismas condiciones (p. ej., cambio de capacidad) que para los servicios regulares, mientras que los servicios no regulares fuera de la red de rutas se aprueban o desaprueban sobre una base de cortesía y reciprocidad. Dependiendo del otorgamiento de derechos para servicios regulares, esto normalmente abriría servicios no regulares tanto para pasajeros como para carga.</i></p>
<p>2. Cada Parte acogerá favorablemente, por cortesía y reciprocidad, las solicitudes formuladas por las líneas aéreas de la otra Parte para transportar tráfico no previsto en este Anexo.</p> <p align="center">[Opción 3, de 3]</p>	<p><i>La aplicación de “cortesía y reciprocidad” influye en la cantidad y el tipo de chárter fuera de la red de rutas que tienen su base en la Parte con el criterio más restrictivo de dichos vuelos chárter.</i></p> <p><i>En este enfoque, si bien el régimen de reglamentación que rige las operaciones no regulares, y en particular las operaciones de tipo chárter, suele ser el del Estado de destino, algunas veces las Partes pueden decidir que se apliquen las leyes del país de origen del vuelo. Esto debería facilitar dichas operaciones. Por consiguiente, este es un ejemplo de un arreglo que podría emplearse en un acuerdo liberal, a pesar de que exige que se respeten ciertas reglas.</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo II Operaciones no regulares y chárter</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. Las líneas aéreas [designadas] de una Parte tendrán derecho [, de conformidad con los términos de su designación y del Cuadro de rutas que figura en el Anexo __,] a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en ruta, para transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea. Se permitirán también vuelos chárter con varios puntos de destino. Además, las líneas aéreas [designadas] de una Parte podrán efectuar vuelos chárter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de la otra Parte.</p> <p>2. Cada línea aérea [designada] que lleve a cabo transporte aéreo en virtud de esta disposición cumplirá las leyes, reglamentos y normas de la Parte en cuyo territorio tiene origen el tráfico, trátense de vuelos de ida o ida y vuelta, que dicha Parte ahora o en el futuro indique como aplicables a dicho transporte.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>Sección 1</p> <p>Las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud de este Anexo, tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación, a transportar tráfico chárter internacional de pasajeros (y su equipaje acompañado) o carga, o ambos, (incluyendo, sin que esto sea limitativo) vuelos chárter expedidores de carga, compartidos y combinados (pasajeros y carga):</p> <p>entre cualquier punto o puntos del territorio de la Parte que ha designado la línea aérea y cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte; y</p> <p>Entre cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos de terceros países, a condición de que, excepto con respecto a los chárter de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluye servicio a su país con el fin de transportar tráfico local entre su país y el territorio de la otra Parte.</p> <p>En la prestación de servicios comprendidos en este Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud de este Anexo también tendrán el derecho de: 1) hacer escala en cualquier punto o puntos, dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; 2) transportar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave tráfico originado en el territorio de una Parte, tráfico originado en el territorio de la otra Parte y tráfico originado en terceros países; y 4) llevar a cabo transporte aéreo internacional sin limitaciones en cuanto al cambio, en cualquier punto</p>	<p><i>En el párrafo 1 se indica un amplio acceso a los mercados para dichas operaciones, mientras que en el segundo se aplican las reglas del país de origen.</i></p> <p><i>El texto entre corchetes se emplea cuando el Cuadro de rutas que figura en el Anexo __ no especifica las ciudades y cuando las Partes designan líneas aéreas para servicios no regulares. Si no hubiera corchetes, todas las líneas aéreas de cada Parte (sean o no designadas para servicios regulares) estarían autorizadas por la otra Parte a llevar a cabo los servicios no regulares descritos en el primer párrafo.</i></p> <p><i>El enfoque de plena liberalización es una opción para los Estados que deseen liberalizar los servicios no regulares y continuar reglamentando los servicios regulares. Este enfoque puede encontrarse en acuerdos liberales o de "cielos abiertos". Sus condiciones son mínimas.</i></p> <p><i>Este enfoque equipara los servicios regulares con los no regulares por lo que respecta a los derechos y al acceso a los mercados, sin necesidad de cumplir los reglamentos nacionales de la Parte de destino, pero el primer párrafo limita esta medida a las líneas aéreas designadas de cada Parte. También contiene una disposición para que se consideren más favorablemente las operaciones no regulares que no están incluidas en los derechos otorgados en el primer párrafo; por ejemplo, servicios por líneas aéreas no designadas para ofrecer servicios regulares o servicios de pasajeros de la Séptima libertad.</i></p> <p><i>Una diferencia entre el enfoque de transición y el de plena liberalización es que la línea aérea designada puede escoger entre las reglas chárter de su propio país y las de la otra Parte para la explotación de sus servicios no regulares.</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo II Operaciones no regulares y chárter</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>de la ruta, del tipo o número de aeronaves explotadas; a condición de que, excepto con respecto a los chárter de carga, en la dirección de salida el transporte más allá de ese punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea y, en la dirección de llegada, el transporte al territorio de la Parte que ha designado la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.</p> <p>Cada Parte acogerá favorablemente, por cortesía y reciprocidad, las solicitudes formuladas por las líneas aéreas de la otra Parte para transportar tráfico no previsto en este Anexo.</p> <p>Sección 2</p> <p>Toda línea aérea designada por cualquiera de las Partes que lleve a cabo transporte aéreo chárter internacional con origen en el territorio de cualquiera de las Partes, trátase de vuelos de ida o de ida y vuelta, tendrá la opción de cumplir las leyes, normas y reglamentos sobre vuelos chárter de su país o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones a una o más de sus líneas aéreas, o a líneas aéreas de diferentes países, cada línea aérea designada estará sujeta al menos restrictivo de esos criterios.</p> <p>No obstante, nada de lo estipulado en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes para exigir que las líneas aéreas designadas en virtud de este Anexo por cualquiera de las Partes observen los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros.</p> <p>Sección 3</p> <p>Salvo con respecto a las normas de protección del consumidor mencionadas en el párrafo precedente, ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea designada en virtud de este Anexo por la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de la otra Parte o de un tercer país, trátase de vuelos de ida o de ida y vuelta, que presenten más de una declaración de conformidad con las leyes, los reglamentos y las normas aplicables mencionadas en la Sección 2 de este Anexo o de exención a estas leyes, reglamentos o normas otorgada por las correspondientes autoridades aeronáuticas.</p>	

<p style="text-align: center;">Anexo III Servicios de carga aérea</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
	<p><i>Algunos acuerdos no prevén ninguna disposición para las operaciones exclusivamente de carga, dado que el derecho de explotarlas suele estar implícito en el otorgamiento de derechos, en que las Partes habitualmente otorgan a sus líneas aéreas designadas el derecho de transportar pasajeros, carga y correo en los servicios aéreos internacionales regulares convenidos. No obstante, algunos acuerdos son más específicos y mencionan "pasajeros, carga y correo o una combinación". En el Cuadro de rutas y en el Acuerdo pueden mencionarse determinadas rutas</i></p>

Anexo III Servicios de carga aérea	Notas explicativas
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque de transición</div> <p>1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:</p> <p>a) recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para despacho, manipulación, almacenamiento y facilitación de la carga;</p> <p>b) sujeto a las leyes y reglamentos locales, podrá utilizar y explotar directamente otros modos de transporte;</p> <p>c) podrá utilizar aeronaves arrendadas a condición de que dicha operación cumpla las normas de seguridad operacional y seguridad de la aviación equivalentes que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas;</p> <p>d) podrá concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos que incluyan, aunque no limitándose, compartición de códigos, reserva de capacidad y servicios entre líneas aéreas; y</p> <p>e) podrá determinar sus propias tarifas de carga, que no requerirán ser presentadas a ninguna autoridad aeronáutica por ninguna de las Partes.</p> <p>2. Además de los derechos consignados en el párrafo 1 anterior, cada línea aérea designada dedicada al transporte exclusivamente de carga, en servicios regulares o no regulares, podrá proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cada una de las Partes, sin restricción en cuanto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque de plena liberalización</div>	<p><i>para servicios exclusivamente de carga, incluyendo restricciones o flexibilidad según lo convenido, o las rutas pueden ser las que se intercambien para servicios regulares de pasajeros.</i></p> <p><i>El objeto de este párrafo es lograr un equilibrio equitativo para la competencia entre todos los transportistas aéreos dedicados al transporte internacional de carga aérea. Cuando el acuerdo principal contiene una disposición que también aparece en el Anexo (p. ej., arrendamiento), dicha disposición no debería figurar en el Anexo.</i></p> <p><i>En este párrafo se prevén de la Tercera a la Séptima libertades del aire para los servicios exclusivamente de carga explotados en vuelos regulares o no regulares únicamente. Las dos primeras libertades – sobrevuelo y escalas técnicas – no se incluyen, dado que normalmente están previstas en el cuerpo del acuerdo. La flexibilidad de las operaciones se describe en términos generales e incluye los elementos que comúnmente se consideran importantes para las operaciones exclusivamente de carga.</i></p> <p><i>El Anexo sobre servicios de carga aérea probablemente no se emplee en la plena liberalización y en los acuerdos más recientes de “cielos abiertos”, en los que los derechos y la flexibilidad de las operaciones que figuran en este Anexo estarán en el cuerpo del acuerdo propiamente dicho.</i></p>

Anexo IV Medidas de transición	Notas explicativas
	<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 align="center">Anexo IV Medidas de transición</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>Las siguientes medidas de transición expirarán el (fecha), o en una fecha anterior convenida por las Partes:</p> <p>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)...</p> <p>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:</p> <p>a) desde (fecha) hasta (fecha), ...; y</p> <p>b) desde (fecha) hasta (fecha), ...</p> <p>3. No obstante las disposiciones del Artículo ___ (o Anexo ___), las disposiciones que siguen regirán...</p>	<p><i>Al hacer efectivas las tres cláusulas del Anexo, los tres párrafos siguientes, correspondientes a las Notas explicativas, excluyendo los ejemplos proporcionados, podrían formar parte del Anexo.</i></p> <p><i>La primera 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>La segunda 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>La tercera cláusula se emplea cuando 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 con un régimen de doble desaprobación, un régimen de país de origen regiría la fijación de precios hasta una fecha determinada.</i></p> <p><i>La que sigue es una lista indicativa de los temas que los Estados pueden incluir, a su discreción, 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. El lenguaje en el Anexo constituye un modelo respecto al cual las Partes tendrían que convenir sobre los términos y la redacción. El Doc 9587 contiene textos sobre posibles medidas de participación y preferenciales.</i></p>

<p align="center">Anexo V Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Una Parte, después de hacer celebrado consultas con (o después de haber obtenido el consentimiento de) la otra Parte y después de haber informado a la línea aérea o las líneas aéreas que explotan servicios en dicha ruta, puede especificar una ruta de servicios esenciales o una ruta esencial de</p>	<p><i>La aplicación del régimen de rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico (ESTDR) presupone que existe un proceso de transición hacia un mercado internacional liberalizado. En casos excepcionales, el régimen podría aplicarse a rutas no liberalizadas con potencial turístico, ya que los acuerdos de servicios aéreos de tipo tradicional ya prevén asistencia implícita a las operaciones en tales rutas limitando el alcance de la competencia.</i></p> <p><i>El Anexo otorga seguridades jurídicas a las partes que participan en la implantación de un régimen ESTDR y también permite que cada una de las Partes ejerza flexibilidad en su interpretación y administración, por ejemplo en cuanto a los criterios para la selección de rutas y la determinación del nivel</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo V Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>desarrollo turístico para conectar un punto en una zona remota o periférica o en una zona de desarrollo situada en su territorio con un punto en el territorio de la otra Parte. En dicha ruta o grupo de rutas, se considerará que es imprescindible mantener una prestación adecuada de servicios aéreos, según lo previsto en el párrafo 2 de este Anexo, para asegurar el suministro de provisiones vitales o el desarrollo económico de la zona, [incluido el desarrollo de rutas turísticas], pero que las líneas aéreas no la proporcionarán si sólo tienen en cuenta su interés comercial [o sólo pueden proporcionar con tarifas irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas].</p> <p>2. La Parte, que ha especificado una ruta de servicios esenciales o una ruta esencial de desarrollo turístico determinará un nivel adecuado de servicios aéreos regulares [en cada ruta o grupo de rutas] de modo flexible y basándose en consideraciones comerciales propias del mercado], teniendo en cuenta, entre otras cosas, las necesidades particulares de servicios aéreos regulares de la ruta en cuestión, el nivel de demanda, la disponibilidad de servicios aéreos de conexión, las líneas aéreas de terceros países, los explotadores de servicios no regulares y otras modalidades de transporte; las tarifas aéreas y condiciones, así como las repercusiones en las demás líneas aéreas que explotan o tienen la intención de explotar dicha ruta y las rutas adyacentes. [Los servicios aéreos no regulares también podrían considerarse adecuados, siempre que cumplan con las condiciones estipuladas en el párrafo 1 de este Anexo].</p> <p>3. [No obstante las disposiciones del Artículo __ (Capacidad) y el Artículo __ (Fijación de precios)], la Parte interesada, después de celebrar consultas con (o haber obtenido el consentimiento de) la otra Parte, puede requerir a una línea aérea que explota o tiene la intención de explotar una ruta de servicios esenciales o una ruta esencial de desarrollo turístico que proporcione servicios aéreos que sean de un nivel adecuado por un período no superior a __ años. [La Parte podría exigir a una línea aérea que desee terminar, suspender o reducir un servicio existente en la ruta indicada más abajo un plazo adecuado de notificación que no sea inferior a __ días previo a la reducción del servicio propuesto].</p> <p>4. No obstante las disposiciones del [Artículo __ (Capacidad), Artículo __ (Fijación de precios) y] el Anexo __ (Cuadros de rutas), si ninguna línea aérea ha iniciado o tiene previsto iniciar la prestación de servicios aéreos a un nivel adecuado [individualmente o en asociación] en una ruta de servicios aéreos esenciales o una ruta esencial de desarrollo turístico, la Parte interesada puede invitar a candidatos a que proporcionen dichos servicios y, si se considera necesario y después de celebrar consultas con (o después de haber obtenido el consentimiento de) la otra Parte, puede limitar el acceso a dicha ruta a una sola línea aérea [excluyendo las líneas aéreas de terceros países] durante un período no superior a __ años, y/o compensar a la línea aérea mediante el pago de un subsidio. El derecho de explotar tales servicios se ofrecerá mediante licitación pública [ya sea para una sola o para un grupo de tales rutas] a toda línea aérea designada que tenga derecho a explotar [y comercializar]</p>	<p><i>adecuado de servicios, el procedimiento de licitación para la selección de transportistas y el contenido de los arreglos contractuales.</i></p> <p><i>Un ejemplo del enfoque flexible consiste en establecer únicamente el requisito mínimo de capacidad, dejando que la línea aérea decida las frecuencias, tipos de aeronaves, tarifas, etc. Los requisitos de capacidad podrían definirse en términos de número de asientos desde el lugar de origen o los lugares de origen hasta el lugar de destino o lugares de destino como X "unidades de transporte" por semana durante una parte o la totalidad de la estación turística.</i></p> <p><i>El texto opcional requiere que la línea aérea titular notifique con antelación su intención de suprimir o reducir los servicios en la ruta en cuestión.</i></p> <p><i>El modelo proporciona explícitamente tres opciones de apoyo: a) la garantía de una explotación monopolista con subsidio, b) la garantía de un monopolio sin subsidio, o c) un subsidio sin la garantía de una explotación monopolista.</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo V Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>sus servicios entre los territorios. [También tendrán derecho a concursar las líneas aéreas de terceros países elegibles para explotar la ruta].</p> <p>5. La invitación a licitación y el contrato subsiguiente abarcará, entre otras cosas, la siguiente información: el nivel exigido y el estándar de los servicios previstos en el párrafo 2 de este Anexo, el período de validez del contrato, las reglas relativas a la enmienda, terminación o revisión del contrato, especialmente para tener en cuenta cambios imprevistos, y multas en caso de incumplimiento de contrato.</p> <p>6. La selección de la línea aérea se hará dentro de un período de __ meses por la Parte que invitó a licitar, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la viabilidad financiera de los concursantes, el plan de operaciones propuesto, los mecanismos para establecer asociaciones con el sector de turismo, las tarifas aéreas y condiciones conexas y el monto requerido de compensación, si corresponde.</p> <p>7. La Parte que invitó a licitar puede rembolsar a una línea aérea, que ha sido seleccionada conforme al párrafo 6 de este Anexo, por las pérdidas en que incurra como consecuencia de explotar una ruta con un nivel adecuado, de conformidad con el contrato. Dicho reembolso se determinará en función del déficit [previsto] entre los costos y los ingresos generados por el servicio teniendo en cuenta una remuneración razonable por el capital empleado. [No se abonará ningún subsidio adicional por servicios de nivel más elevado que la línea aérea brinde por propia opción].</p> <p>8. Las consultas entre las partes se celebrarán de conformidad con el Artículo __ (Consultas) siempre que una de las Partes considere que la selección y/o compensación de una línea aérea es incompatible con las consideraciones estipuladas en los párrafos 6 y 7 de este Anexo, o que el desarrollo y la competencia en una ruta están excesivamente restringidos por las condiciones de este Anexo. [Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, una de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias previsto en el Artículo __ (Solución controversias) para solucionar la controversia].</p>	<p><i>Es importante señalar que, independientemente de la duración del contrato, el régimen ESTDR no se aplicaría con carácter permanente sino de transición, por un período de tiempo razonable (principalmente en relación con el período inicial) especialmente en el caso de rutas que prestan servicios a “zonas de desarrollo”. Por ejemplo, si aumenta la demanda del público a raíz del desarrollo de la red o por mejoras de la infraestructura aeronáutica, sería menos probable que la ruta continúe constituyendo un monopolio natural y sin necesidad de reglamentación.</i></p> <p><i>La inclusión de consultas entre Estados para hacer revisiones antes y después de los hechos y/o el requisito de obtener la aprobación de otro u otros Estados podría constituir una medida disuasiva eficaz frente al riesgo potencial de que cada Estado favorezca a sus líneas aéreas nacionales y recurra excesivamente a la aplicación de este régimen.</i></p>

MODELO DE ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS REGIONAL O PLURILATERAL**Índice**

	<i>Page</i>
Preámbulo	A5-71
Artículo 1 Definiciones	A5-72
Artículo 2 Otorgamiento de derechos	A5-73
Artículo 3 Designación y autorización	A5-76
Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización	A5-79
Artículo 5 Aplicación de las leyes	A5-82
Artículo 6 Tránsito directo	A5-83
Artículo 7 Reconocimiento de certificados	A5-83
Artículo 8 Seguridad operacional	A5-84
Artículo 9 Seguridad de la aviación	A5-85
Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje	A5-86
Artículo 11 Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas	A5-87
Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios	A5-87
Artículo 13 Derechos de aduana	A5-89
Artículo 14 Impuestos	A5-90
Artículo 15 Competencia leal	A5-91
Artículo 16 Capacidad	A5-92
Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)	A5-93
Artículo 18 Salvaguardias	A5-94
Artículo 19 Leyes sobre la competencia	A5-95
Artículo 20 Conversión de divisas y transferencia de ganancias	A5-96
Artículo 21 Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo	A5-96
Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales	A5-97
Artículo 23 Cambio de capacidad	A5-98
Artículo 24 Servicios de escala	A5-100
Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación	A5-102
Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves	A5-104
Artículo 27 Servicios multimodales	A5-107
Artículo 28 Sistemas de reserva por computadora (SRC)	A5-108
Artículo 29 Prohibición de fumar	A5-109
Artículo 30 Protección del medio ambiente	A5-109
Artículo 31 Estadísticas	A5-110
Artículo 32 Consultas	A5-110
Artículo 33 Solución de controversias	A5-111
Artículo 34 Enmiendas	A5-115
Artículo 35 Registro en la OACI	A5-117
Artículo 36 Excepciones	A5-117
Artículo 37 Acuerdos vigentes	A5-118
Artículo 38 Revisión	A5-119
Artículo 39 Denuncia	A5-119
Artículo 40 Depositario.....	A5-119
Artículo 41 Firma y ratificación.....	A5-120
Artículo 42 Adhesión.....	A5-120
Artículo 43 Entrada en vigor	A5-121
Anexo I Operaciones no regulares y chárter	A5-122
Anexo II Servicios de carga aérea	A5-125
Anexo III Medidas de transición	A5-126
Anexo IV Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico.....	A5-127

Preámbulo	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>El Gobierno de ... y el Gobierno de ..., en adelante mencionados como las "Partes";</p> <p>Siendo partes en el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;</p> <p>Deseando contribuir al progreso de la aviación civil regional e internacional,</p> <p>Deseando celebrar un acuerdo con el fin de establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos;</p> <p>Han acordado lo siguiente:</p> <p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>El Gobierno de ... y el Gobierno de ..., (en adelante, "las Partes");</p> <p>Siendo partes en el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;</p> <p>Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental;</p> <p>Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;</p> <p>Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;</p> <p>Deseando hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios [a los precios más bajos que no sean discriminatorios y no constituyan abuso de una posición dominante], y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos; y</p> <p>Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de la aviación civil;</p> <p>Han acordado lo siguiente:</p>	<p><i>En la parte inicial del Acuerdo se presenta la razón para concertarlo y se declara que las Partes han acordado lo expuesto en las partes subsiguientes.</i></p> <p><i>Este enfoque es usual en los acuerdos más liberales y el texto entre paréntesis es común a los acuerdos de "cielos abiertos".</i></p>

Artículo 1 Definiciones	Notas explicativas
<p>Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen las significaciones siguientes:</p> <p>a) “transporte aéreo” designa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;</p> <p>b) “autoridades aeronáuticas” designa, en el caso de __, __; en el caso de __, __; o en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;</p> <p>c) “Acuerdo” designa el presente Acuerdo, su Anexo y las correspondientes enmiendas;</p> <p>d) “capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;</p> <p>e) “Convenio” designa el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;</p> <p>f) “línea aérea designada” designa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo __ del presente Acuerdo;</p> <p>g) “transporte aéreo interior” designa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro punto situado en el territorio de ese mismo Estado;</p> <p>h) “OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional;</p> <p>i) “transporte aéreo multimodal” designa el transporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;</p> <p>j) “transporte aéreo internacional” designa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado;</p> <p>k) “Parte” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;</p> <p>l) “precio” o [“tarifa”] designa toda tarifa o pago por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo</p>	<p><i>Si bien las Partes en un acuerdo de servicios aéreos pueden definir algunos términos utilizados en su acuerdo, para mayor claridad o en caso de posibles ambigüedades, los términos que siguen son los que pueden encontrarse más comúnmente en un artículo de definiciones.</i></p> <p><i>Las inserciones correspondientes a “las autoridades aeronáuticas” dependerán de las estructuras administrativas y de las disposiciones vigentes en cada Parte.</i></p> <p><i>Si bien el término “precio”, más amplio y más moderno, se emplea en vez de “tarifa”, la definición es fundamentalmente la misma para ambos términos.</i></p>

<p align="center">Artículo 1 Definiciones</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>de transporte en conexión con el mismo) cobrado por las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa o pago;</p> <p>m) "territorio", con relación a un Estado, [designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado] tiene la significación que ha recibido en el Artículo 2 del Convenio;</p> <p>n) "derechos impuestos a los usuarios" designa los derechos impuestos a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados por éstas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga; y</p> <p>o) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio.</p>	<p><i>Para el término "territorio", existen dos definiciones posibles: una relacionada con su definición en el Artículo 2 del Convenio y la otra según el significado habitual que se atribuye a este término en el derecho y en la práctica internacionales. Ambas definiciones se presentan como opciones diferentes.</i></p>

<p align="center">Artículo 2 Otorgamiento de derechos</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </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 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</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 (IATA); 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 IATA, sea porque podrían dejar de ser Partes en el IATA.</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</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 2 Otorgamiento de derechos</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Enfoque de transición</p> </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 la(s) líneas aéreas designadas de las demás Partes a condición de que el segmento de cabotaje sea explotado entre dos segmentos internacionales del vuelo.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>Enfoque de plena liberalización</p> </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><i>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> <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>

<p style="text-align: center;">Artículo 2 Otorgamiento de derechos</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</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>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>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>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><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 liberalización 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 2 Otorgamiento de derechos	Notas explicativas
<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>4. Una Parte autorizará derechos de cabotaje para las líneas aéreas designadas de las demás Partes sin restricción.</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> <p><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>

Artículo 3 Designación y autorización	Notas explicativas
<div data-bbox="329 1245 699 1291" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Enfoque tradicional </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</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 3 Designación y autorización</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</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> <div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 10px auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Enfoque de transición</p> </div> <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>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>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> <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><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> <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>

<p style="text-align: center;">Artículo 3 Designación y autorización</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>Notas.—</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>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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>Enfoque de plena liberalización</p> </div> <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 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>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><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 align="center">Artículo 3 Designación y autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>a) la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo de la Parte designante;</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>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><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 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="305 1528 699 1577" 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><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 style="text-align: center;">Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</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> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>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>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><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.</i></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>

<p align="center">Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización</p>	<p align="center">Notas explicativas</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>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 data-bbox="305 667 699 716" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</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 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> <div data-bbox="293 1331 699 1404" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoques tradicional, de transición y de plena liberalización</p> </div> <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>	<p><i>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.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 5 Aplicación de las leyes</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Párrafo 1; opción 1, de 2]</p> <p>1. Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de cada una de las Partes.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 1; opción 2, de 2]</p> <p>1. Mientras entren, permanezcan o salgan del territorio de una Parte, las líneas aéreas de cualquiera de las Partes observarán sus leyes y reglamentos relativos a la explotación y navegación de aeronaves.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <p>2. Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes relativos a la entrada, estadía y salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de la línea aérea designada de cada una de las Partes mientras estén dentro de dicho territorio.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. Mientras entren, permanezcan o salgan del territorio de una Parte los pasajeros, los miembros de tripulación o la carga de cualquiera de las Partes observarán, o se observarán en nombre de éstos, las leyes y los reglamentos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación o carga en aeronaves (incluyendo los reglamentos relativos a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena o, en el caso del correo, los reglamentos postales).</p> <p>3.* En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y reglamentos afines, ninguna de las Partes concederá preferencia a su propia línea aérea ni a ninguna otra respecto a la línea aérea designada de las otras Partes que se utilice para un transporte aéreo internacional similar.</p>	<p><i>Este Artículo se encuentra en la mayoría de los acuerdos de servicios aéreos y contiene lo fundamental del Artículo 11 del Convenio. Las Partes se comprometen a aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relativos a la facilitación. El Artículo "Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas" contiene un compromiso más específico respecto a los procedimientos del Anexo 9.</i></p> <p><i>En la primera alternativa, en el párrafo 1 se reconoce que las leyes de una Parte con respecto a la explotación de aeronaves y admisión de pasajeros, miembros de tripulación, carga y correo se aplicarán a las líneas aéreas de la otra Parte.</i></p> <p><i>En la segunda alternativa, en el párrafo 1 el énfasis se desplaza al cumplimiento por las líneas aéreas de las leyes de una Parte sobre explotación y navegación de aeronaves y sobre la admisión, el tránsito y la salida de pasajeros, miembros de tripulación, carga y correo.</i></p> <p><i>El párrafo 2 se concentra en la aplicación, es decir, en la observancia de las leyes y los reglamentos relativos a aduanas, inmigración, moneda, salubridad y cuarentena de la otra Parte.</i></p> <p><i>El párrafo 2 se concentra en la aplicación, es decir, en la observancia de las leyes y los reglamentos relativos a aduanas, inmigración, moneda, salubridad y cuarentena de la otra Parte.</i></p> <p><i>El párrafo 3 es común a ambas opciones y prevé la no discriminación.</i></p>

<p align="center">Artículo 6 Tránsito directo</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes y que no salga de la zona del aeropuerto reservada para dicha finalidad no serán sometidos a ninguna inspección salvo por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de entrada ilícita o en circunstancias especiales.</p>	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría incluirse por separado o incluirse en el Artículo sobre aplicación de las leyes.</i></p> <p><i>La opción 1 es una medida de facilitación corriente para el tránsito simplificado que se encuentra en la mayoría de los acuerdos de servicios aéreos recientes.</i></p> <p><i>La opción 2 que figura en los acuerdos de regímenes liberalizados, trata sobre la situación de seguridad del tráfico en tránsito más que sobre controles o aduanas e impuestos.</i></p>

<p align="center">Artículo 7 Reconocimiento de certificados</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y aún vigentes serán reconocidos como válidos por cada una de las Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.</p> <p>2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, cada una de las Partes puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.</p> <p>3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por otra Parte.</p>	<p><i>Esta disposición sobre reconocimiento de certificados figura en la mayoría de los acuerdos de servicios aéreos aun cuando, fundamentalmente, en los párrafos 1 y 2 simplemente reproduce dos disposiciones del Convenio, los Artículos 33 y 32 b), respectivamente, con pequeñas variantes en la redacción. Esta disposición podría estipularse como un artículo aparte o también podría formar parte de un Artículo de "seguridad operacional".</i></p> <p><i>En el párrafo 1, las Partes reconocen mutuamente los certificados de aeronavegabilidad, las licencias y los certificados de aptitud expedidos por la otra Parte y aún vigentes.</i></p> <p><i>Sería conveniente que los Estados tuvieran un procedimiento para tratar las diferencias notificadas con respecto a las normas establecidas en cumplimiento del Convenio.</i></p> <p><i>Esta disposición reserva el derecho de negarse a reconocer los certificados y las licencias que expida cualquiera de las Partes a los nacionales de la primera Parte. Esta disposición, inspirada en el apartado b) del Artículo 32 del Convenio, es necesaria porque el apartado a) del Artículo 32 exige que los pilotos tengan licencias expedidas por el Estado de matrícula de la aeronave. Por consiguiente, no es posible que el reconocimiento se extienda a una licencia expedida por otro Estado a los nacionales de ese Estado.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 8 Seguridad operacional</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada dicha solicitud.</p> <p>2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300), se informará a esa Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. Esa otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.</p> <p>3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de cualquiera de las Partes que preste servicio hacia o desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.</p> <p>4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de otra Parte.</p> <p>5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.</p> <p>6. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.</p>	<p><i>Este modelo de cláusula sobre seguridad operacional, elaborado por la OACI, ofrece un procedimiento normalizado para que las Partes en un acuerdo resuelvan las cuestiones de seguridad operacional. Esta cláusula está dirigida a asegurar que las aeronaves explotadas por líneas aéreas designadas, o en nombre de ellas, en el territorio de la otra Parte se exploten y mantengan de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI. Esta disposición toma las operaciones de aeronaves en sentido amplio, incluyendo las instalaciones y servicios aeronáuticos, lo que supone proveer instalaciones tales como control de tránsito aéreo, aeropuertos y ayudas para la navegación, además de la aeronave y su tripulación.</i></p> <p><i>Sin embargo, nada impide que las Partes incluyan criterios adicionales o más restrictivos si estiman que son necesarios para evaluar la seguridad de una operación de aeronave, tales como otra redacción para la inspección en la plataforma que especifique las conclusiones y dictámenes que pueden formular las autoridades aeronáuticas a raíz de una inspección en la plataforma, y además prevea la situación en que se niegue el acceso para una inspección en la plataforma.</i></p> <p><i>Salvo esta disposición, en el Artículo sobre seguridad operacional no hay referencias específicas a sanciones, teniendo en cuenta la posibilidad de adoptar medidas en el marco de la disposición sobre revocación para revocar o suspender la autorización de una línea aérea designada o imponer condiciones a la misma por incumplimiento, entre otras cosas, del Artículo sobre seguridad operacional.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 9 Seguridad de la aviación</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del <i>Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves</i>, firmado en Tokyo el 14 de septiembre de 1963, el <i>Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves</i>, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el <i>Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil</i>, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el <i>Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971</i>, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.</p> <p>2. A petición de otra Parte, cada Parte prestará toda la ayuda necesaria que solicite la otra Parte para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.</p> <p>3. Cada Parte actuará, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirá que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. [Cada Parte notificará a todas las otras Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con cada Parte sobre dichas diferencias].</p> <p>4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 anterior, exigidas por todas las otras Partes para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de cada Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.</p>	<p><i>La disposición sobre seguridad de la aviación fue elaborada por la OACI. En ella se incorporan, por medio de una referencia general en los párrafos 1 y 3 respectivamente, obligaciones sobre seguridad de la aviación dimanantes de los diversos instrumentos internacionales sobre interferencia ilícita en los que las Partes puedan ser signatarias, y al Anexo 17 al Convenio (Seguridad de la aviación), que se aplica a todos los Estados contratantes de la OACI. Toda modificación a las normas y métodos recomendados de dicho Anexo que puedan entrar en vigor después de la adopción del Acuerdo también se aplicaría a las Partes. Esta cláusula destaca la asistencia mutua en la prevención del apoderamiento ilícito u otros actos similares, en los pedidos de medidas especiales de seguridad y siempre que se produzca un acto ilícito o la amenaza de un acto de este tipo. Esta cláusula no limita la libertad contractual de las Partes para ampliar o limitar su alcance o emplear un enfoque diferente.</i></p> <p><i>El texto entre corchetes que figura en el párrafo 3 prevé un procedimiento para tratar las diferencias que podrían presentarse respecto a las normas de seguridad.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 9 Seguridad de la aviación</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.</p> <p>[6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que puedan convenir las autoridades aeronáuticas), de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita].</p> <p>[7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, una Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento].</p>	<p><i>Los párrafos alternativos 6 y 7 tratan, respectivamente, de la inspección de las instalaciones y de los procedimientos de seguridad en el territorio de otra Parte y de la necesidad de celebrar prontamente consultas sobre asuntos de seguridad (que son más urgentes que las consultas sobre otras cuestiones) así como de la capacidad de adoptar medidas provisionales cuando se justifiquen.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.</p> <p>2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre creación, expedición, verificación y uso legítimos de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por esa Parte o en su nombre.</p> <p>3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.</p> <p>4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el Doc 9303 de la OACI — <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i>: Parte 1 — <i>Pasaportes de lectura</i></p>	<p><i>Las especificaciones técnicas de la OACI para los documentos de viaje de lectura mecánica, que figuran en el Doc 9303 de la OACI, permiten efectuar una verificación fiable de la autenticidad de los documentos de viaje y de sus titulares y ofrecen buenas salvaguardias contra su alteración, adulteración o imitación fraudulenta. Aproximadamente 100 Estados contratantes expiden pasaportes y otros documentos de viaje de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones incluidas en el Doc 9303. En las resoluciones de la OACI se reconoce que las especificaciones del Doc 9303 no sólo son eficaces para acelerar el movimiento de los pasajeros internacionales y los miembros de tripulación en los controles fronterizos, sino que también aumentan la seguridad y el cumplimiento de los reglamentos de inmigración. Las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de otros órganos de la ONU exhortan a los Estados a aumentar la cooperación internacional para combatir el tráfico de extranjeros indocumentados e impedir el uso de documentos fraudulentos.</i></p>

<p align="center">Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p><i>mecánica</i>, Parte 2 — <i>Visados de lectura mecánica</i> y Parte 3I — <i>Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2</i>.</p> <p>5. Cada Parte conviene además en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con la otra para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.</p>	<p><i>La incorporación de este Artículo en los acuerdos de servicios aéreos contribuiría a la lucha de los Estados contra el uso de documentos de viaje fraudulentos e imitados para la inmigración ilegal, el tráfico de migrantes indocumentados y el movimiento de terroristas o de grupos terroristas a través de las fronteras.</i></p>

<p align="center">Artículo 11 Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte conviene en establecer controles fronterizos eficaces.</p> <p>2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9 (Facilitación) al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.</p> <p>3. En cumplimiento de dichos objetivos, cada Parte conviene en expedir, o aceptar, según el caso, la carta relativa a "documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores", que figura en el Apéndice 9 b) del Anexo 9 (12ª edición), al tomar medidas en virtud de los párrafos pertinentes del Capítulo 3 del Anexo relativo a la confiscación de documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados.</p>	<p><i>En el Capítulo 3 del Anexo 9 (Facilitación) al Convenio de Chicago figuran normas y métodos recomendados relativos a procedimientos generales que los Estados y las líneas aéreas deben aplicar cuando se trate de pasajeros no admisibles o indocumentados y personas deportadas. El Apéndice 9 tiene por objeto remplazar, como documento de viaje, los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados, incautados de pasajeros que los habían utilizado para viajar. El objetivo de los párrafos actuales y del Apéndice 9 es eliminar de la circulación los documentos fraudulentos, falsificados o imitados.</i></p> <p><i>La incorporación de este Artículo en los acuerdos de servicios aéreos contribuiría a la lucha de los Estados contra el tráfico de migrantes indocumentados y el movimiento de terroristas o de grupos terroristas a través de las fronteras.</i></p>

<p align="center">Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Párrafos 1 y 2; opción 1, de 2]</p> <p>1. Ninguna Parte impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que exploten servicios internacionales similares.</p>	<p><i>Estos dos enfoques alternativos respecto a una disposición sobre derechos impuestos a los usuarios difieren considerablemente. Algunas disposiciones se refieren a "líneas aéreas designadas". Sería conveniente que las Partes consideraran si las disposiciones sobre las actividades que figuran en esta parte deberían extenderse también a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p> <p><i>Esta opción es menos detallada y en el primer párrafo meramente reproduce el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio que rige los derechos impuestos a los usuarios; es decir, que los derechos cobrados a una aeronave</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>2. Cada Parte alentará las consultas relativas a derechos impuestos a los usuarios entre sus autoridades recaudadoras competentes [o el proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea] y las líneas aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados por dichas autoridades [o el proveedor de servicios], cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios. Además, cada Parte alentará a su autoridad recaudadora competente [o proveedor de servicios] y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafos 1 y 2; opción 2, de 2]</p> <p>1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos de recaudación competentes de cada Parte a las líneas aéreas de otra Parte serán justos, razonables, no indebidamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos se impondrán a las líneas aéreas de otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.</p> <p>2. Los derechos impuestos a las líneas aéreas de otra Parte pueden reflejar, pero sin excederlo, el costo total que representa para las autoridades u órganos de recaudación competentes el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos costos podrían incluir un rendimiento razonable del activo, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren derechos se proveerán eficaz y económicamente.</p> <p>3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos de recaudación competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y servicios, y los alentará a intercambiar la información que sea necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios que figuran en los párrafos 1 y 2. Cada Parte alentará a las autoridades de recaudación competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios.</p> <p>4. En el procedimiento de solución de controversias en virtud del Artículo ___ (Solución de controversias), no se considerará que una Parte ha violado este Artículo a menos que:</p> <p>a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de la queja presentada por otra Parte dentro de un plazo razonable; o</p>	<p><i>extranjera no serán superiores a los que se impondrían a sus propias aeronaves en operaciones internacionales similares.</i></p> <p><i>Esta disposición alienta las consultas entre la autoridad recaudadora y los usuarios, a que se dé un aviso previo razonable para toda modificación de los derechos y a que se intercambie información pertinente respecto a los mismos. Estos principios reflejan las políticas de la OACI sobre derechos (Doc 9082). Debido a que algunos Estados han comercializado o privatizado sus aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, y han delegado la autoridad para fijar los derechos impuestos a los usuarios, se incluye entre corchetes la expresión apropiada para prever dichas situaciones.</i></p> <p><i>En la segunda opción, esta disposición incluye ciertos principios que también reflejan las políticas elaboradas por la OACI. Sin embargo, en vez de usar la fórmula del Artículo 15 del Convenio, como ocurre en la primera opción, esta versión aplica un tipo de disposición de "nación más favorecida" cuya aplicación es más amplia que el Artículo 15.</i></p> <p><i>En esta disposición se presentan ciertos principios de la OACI relativos a la recuperación de costos.</i></p> <p><i>Los requisitos relativos a consultas, intercambio de información y aviso previo razonable son similares a los que se presentan en la primera opción.</i></p> <p><i>En el segundo enfoque se presenta un procedimiento de revisión anterior a todo tratamiento de los derechos impuestos a los usuarios en el marco de la solución de controversias y se indica que no hay violación del Artículo, para los fines del mecanismo de solución de controversias, si se inicia dicho procedimiento de revisión.</i></p>

<p align="center">Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>b) posteriormente a dicha revisión, no tome todas las medidas en su poder para corregir los derechos impuestos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.</p> <p>[5. Los aeropuertos, las aerovías, los servicios de control de tránsito aéreo y de navegación aérea, y otras instalaciones y servicios conexos que se provean en el territorio de una Parte podrán ser usados por las líneas aéreas de otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea que use servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se acuerda el uso de los mismos].</p>	<p><i>El texto entre corchetes es fundamentalmente una versión más detallada del Artículo 15 del Convenio.</i></p>

<p align="center">Artículo 13 Derechos de aduana</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de otra Parte en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales de [restricciones sobre importaciones,] derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales [que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada,] respecto a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipo ordinario de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos [tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada] destinados o utilizados únicamente con relación a la explotación o al servicio de aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte que explote los servicios convenidos.</p> <p>2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:</p> <p>a) que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de otra Parte;</p> <p>b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte a su llegada al territorio de otra Parte o al salir del mismo; o</p> <p>c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos;</p> <p>que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.</p>	<p><i>En casi todos los acuerdos de servicios aéreos figura una disposición sobre derechos de aduana y de otro tipo, que constituye un suplemento respecto a la exención relativa a combustible, aceites lubricantes, repuestos, equipo ordinario y provisiones de a bordo que estén a bordo a la llegada al territorio de otro Estado, que figura en el Artículo 24 del Convenio. También refleja las políticas de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632). La disposición tiene por objeto eximir las operaciones de la aviación internacional de diversos derechos de aduana y otros impuestos sobre combustible, repuestos, suministros y equipo, que normalmente se aplicarían a una aeronave extranjera cuando efectúe operaciones en otra jurisdicción. El carácter del transporte aéreo internacional y las posibles repercusiones económicas negativas de dichos impuestos constituyen el fundamento de la aceptación casi mundial de esta disposición.</i></p> <p><i>Cabe señalar que existen diferentes interpretaciones respecto a lo que constituye un tramo internacional de un servicio, por ejemplo, su aplicación respecto a exenciones de tarifas e impuestos de aduanas. Por consiguiente, convendría que los Estados procuren incluir una aclaración a este respecto en todo acuerdo de servicios aéreos que concierten, en particular, cuando se intercambian derechos de cabotaje. En tales casos, se modificarían las exenciones dispuestas en virtud de este Artículo a fin de tener en cuenta la naturaleza del servicio y su compatibilidad con las leyes nacionales.</i></p> <p><i>En algunas situaciones la exención no es general respecto a todos los impuestos y gravámenes; así, cuando existan gravámenes impuestos por el gobierno sobre servicios proporcionados al transporte aéreo internacional (p. ej., derechos de aduana y de cuarentena), debe figurar en el acuerdo una declaración para precisar: "que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada". Otros productos que podrían verse (pero que no se han incluido en este Artículo) son el equipo utilizado para reservas y operaciones, equipo de seguridad, equipo para poner la carga a bordo y despachar a los pasajeros, material didáctico y ayudas para la instrucción.</i></p>

Artículo 13 Derechos de aduana	Notas explicativas
<p>3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.</p>	

Artículo 14 Impuestos	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">[Párrafos 1 a 3; opción 1, de 2]</p> <p>1. Los beneficios de la explotación de las aeronaves de una línea aérea designada en el tráfico internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte donde estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.</p> <p>2. El capital que representan las aeronaves explotadas en el tráfico internacional por la línea aérea designada y los bienes muebles relacionados con la explotación de dichas aeronaves estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte en que estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.</p> <p>3. Cuando exista entre cualesquiera dos Partes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafos 1 a 3; opción 2, de 2]</p> <p>1. Los beneficios o el ingreso provenientes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional obtenidos por una línea aérea de cualquiera de las Partes, incluyendo la participación en acuerdos comerciales entre líneas aéreas o en operaciones comerciales de riesgo compartido, estarán exentos de todo impuesto sobre los beneficios o el ingreso impuestos por el Gobierno de cada Parte.</p> <p>2. El capital y los bienes de una línea aérea de cualquiera de las Partes relativos a la explotación de aeronaves en el tráfico internacional estarán exentos de todos los gravámenes sobre el capital y los bienes impuestos por el Gobierno de cada Parte.</p>	<p><i>No se ha generalizado en los acuerdos la disposición relativa a impuestos sobre ingresos y capital, en parte porque dichas cuestiones pueden ser objeto de un tratado distinto relativo a doble imposición. Aquí se presenta una disposición a la luz de las políticas de la OACI (Doc 8632) de que se otorgue dicha exención. Dado que los impuestos y los acuerdos relativos a los mismos entre los Estados incumbirían a las autoridades financieras, una disposición como la que figura aquí exigiría la participación de dichas autoridades en su formulación y negociación.</i></p> <p><i>En esta opción, los párrafos 1 y 2 tratan de impuestos sobre ingresos y capital respectivamente.</i></p> <p><i>En el párrafo 3 se prevé un tratado entre las Partes relativo a la doble imposición, que tendría prioridad respecto a las disposiciones del presente Acuerdo.</i></p> <p><i>Esta opción exceptúa a las líneas aéreas de ciertos gravámenes impuestos por el Gobierno de cada Parte en vez de especificar cuándo las líneas aéreas están sujetas a impuestos; es decir, en el territorio de los servicios de dirección efectiva de la línea aérea, con lo que aclara el alcance de las exenciones impositivas.</i></p> <p><i>En el párrafo 1 se exceptúan específicamente los beneficios y el ingreso provenientes de los acuerdos comerciales entre líneas aéreas.</i></p>

<p align="center">Artículo 14 Impuestos</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>3. Las ganancias provenientes de la enajenación de aeronaves explotadas en el tráfico internacional y de bienes muebles relacionados con la explotación de dichas aeronaves que reciba una línea aérea de cualquiera de las Partes estarán exentas de todo gravamen sobre las ganancias impuesto por el Gobierno de otra Parte.</p> <p>[4.* Sobre la base de la reciprocidad, cada Parte eximirá del impuesto sobre el valor agregado o impuestos indirectos similares los productos y servicios proporcionados a la línea aérea designada por otra Parte y empleados para la explotación de servicios aéreos internacionales. Dicha medida puede consistir en una exención o un reembolso].</p>	<p><i>La exención es recíproca, aunque su contenido puede variar, como se indica en el texto entre corchetes. Por ejemplo, las Partes pueden optar por incluir restricciones a las importaciones, o a suministros de líneas aéreas tales como reservas de billetes o equipo de computadora.</i></p>

<p align="center">Artículo 15 Competencia leal</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p>Cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa de explotar las rutas especificadas en el presente Acuerdo.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p>Cada Parte acuerda:</p> <p>a) que cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa e igual de competir para proveer servicios aéreos internacionales regidos por el presente Acuerdo; y</p> <p>b) tomar medidas para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que perjudiquen la capacidad de competir de una línea aérea designada de cada Parte.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>Cada línea aérea designada gozará de un entorno de competencia leal en el marco de las leyes sobre la competencia de las Partes.</p>	<p><i>La fórmula tradicional se basa en la frase del apartado f) del Artículo 44 del Convenio que se refiere a que cada Estado contratante tenga "oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional".</i></p> <p><i>Un enfoque de transición limitado consistiría en aplicar la oportunidad equitativa e igual a las rutas especificadas en el Anexo del Acuerdo. Sin embargo, aquí se presenta una versión más amplia, así como en el apartado b).</i></p> <p><i>En el marco de la plena liberalización, las leyes sobre la competencia de las Partes se emplearán para garantizar un entorno de competencia leal para todas las líneas aéreas designadas.</i></p> <p><i>Algunos Estados, si bien apoyan plenamente la aplicación de leyes sobre la competencia, a veces hacen referencia a las mismas en memorandos de consulta en lugar de hacerlo en el acuerdo de servicios aéreos propiamente dicho.</i></p>

Artículo 16 Capacidad	Notas explicativas
<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: fit-content;"> 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 style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Enfoque tradicional </div> <p style="text-align: center;">[Párrafos 1 y 2; opción 1, de 2]</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>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.</p> <p>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> <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>	<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><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: fit-content;"> 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 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>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Enfoque de plena liberalización </div> <p>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> <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><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><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 align="center">Artículo 16 Capacidad</p>	<p align="center">Notas explicativas</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>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 “dumping 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>

<p align="center">Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <div data-bbox="305 1140 699 1215" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoques tradicional, de transición y de plena liberalización</p> </div> <p>Los precios (tarifas) estarán sujetos al Artículo ___ (Competencia leal).</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <div data-bbox="329 1402 688 1451" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p>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.</p> <p>2. Cada Parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobar 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>	<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>

Artículo 17 Fijación de precios (tarifas)	Notas explicativas
<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; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> </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 disposición sobre la aprobación de tarifas para servicios no regulares se incluye con carácter opcional.</i></p> <p><i>En el 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>

Artículo 18 Salvaguardias	Notas explicativas
<p>1. Las Partes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que pueden justificar un examen más detenido:</p> <p>a) tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;</p> <p>b) adición de capacidad o frecuencia de servicio excesivas;</p> <p>c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar de temporales;</p> <p>d) las prácticas en cuestión desfavorecen gravemente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;</p> <p>e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea; y</p> <p>f) el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.</p> <p>2. Si las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes consideran que una o varias operaciones previstas o llevadas a cabo por las líneas aéreas designadas de otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, pueden solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo __ [Consultas] a fin de resolver el problema. En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos y las consultas deberán iniciarse a los 15 días de la solicitud.</p> <p>3. Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, cualquiera de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias del Artículo __ [Solución de controversias] para solucionar la controversia.</p>	<p><i>La disposición sobre salvaguardias sólo será pertinente y aplicable si las Partes han convenido en adoptar un marco liberalizado para sus líneas aéreas designadas, aunque no alcancen un régimen de "cielos abiertos" plenamente plurilateral. La lista de prácticas comerciales de las líneas aéreas que pueden constituir posibles prácticas competitivas desleales se propone únicamente a título de información y fue elaborada por la OACI y distribuida a los Estados contratantes como recomendación. Esta disposición podría emplearse cuando un grupo de Estados haya convenido en avanzar hacia un régimen menos controlado, pero ninguna de las Partes cuente con leyes sobre la competencia; en este caso, sería conveniente contar con un conjunto mutuamente convenido de descripciones sobre lo que constituiría una práctica de competencia desleal, como medida de salvaguardia. Dado el entorno competitivo particular en que las líneas aéreas efectuarán sus operaciones y los regímenes de leyes sobre la competencia aplicables a sus respectivos territorios, las Partes pueden adoptar otros indicadores de comportamiento competitivo desleal, que podrían incluirse en esta disposición.</i></p> <p><i>El "mecanismo de salvaguardias" consiste en la disposición sobre salvaguardias junto con la cuarta opción sobre solución de controversias, un procedimiento de mediación basado en la recomendación de la OACI que figura en el Artículo sobre solución de controversias.</i></p> <p><i>Como alternativa del mecanismo de salvaguardias, las Partes podrían convenir en una introducción gradual del acceso pleno a los mercados y otras disposiciones, a fin de facilitar la transición a la plena liberalización (véase el Anexo IV).</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 19 Leyes sobre la competencia</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.</p> <p>2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.</p> <p>3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo; el procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.</p> <p>4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de la otra Parte o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre la competencia que pueda llegar a su conocimiento.</p> <p>5. Sin perjuicio del derecho de acción de cualquiera de las Partes, el procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará siempre que cualquiera de las Partes así lo solicite y debería estar dirigido a determinar los intereses respectivos de las Partes y las repercusiones probables de la acción relacionada con las leyes sobre la competencia.</p> <p>6. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante dichas consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte, así como otros medios que también permitan lograr los objetivos de dicha acción.</p> <p>7. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia, considerará con detenimiento y comprensión las opiniones expresadas por la otra Parte y tomará en consideración la cortesía, moderación y comedimiento internacionales.</p> <p>8. La Parte con arreglo a cuyas leyes sobre la competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares facilitará a cada una de las Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de cada Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con cada Parte en relación con dicha acción.</p>	<p><i>Esta cláusula, elaborada como modelo por la OACI, se propone como una serie completa, pero adaptable, de procedimientos cuando dos o más Partes hayan experimentado o puedan experimentar dificultades en sus relaciones de transporte aéreo debido a la aplicación de las leyes nacionales sobre la competencia. En las disposiciones se destaca la notificación, la cooperación, la moderación y el procedimiento de consulta para evitar y resolver controversias concretas o posibles. Su aplicación por las Partes no sería pertinente, por ejemplo, cuando cualquiera de las Partes apoyara formas de cooperación entre las líneas aéreas, tales como la coordinación de tarifas, y que ninguna Parte contara con una ley sobre la competencia. Tampoco está destinada a complementar un procedimiento vigente y, por supuesto, las autoridades en materia de competencia de las Partes tendrían que convenir en las obligaciones que han de incluirse en las mismas. En general, se procura fortalecer el mecanismo regional o plurilateral para evitar y resolver controversias y llevar al marco los problemas relativos a la aplicación de las disposiciones de las leyes sobre la competencia al transporte aéreo. La cláusula se inspira principalmente en los conceptos y principios enunciados detalladamente en las directrices al respecto elaboradas por la OACI junto con esta cláusula modelo (véase el Doc 9587).</i></p>

<p align="center">Artículo 19 Leyes sobre la competencia</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>9. Las Partes cooperarán, en la medida que lo permitan sus leyes o políticas nacionales y de conformidad con cualesquiera obligaciones internacionales aplicables, autorizando a sus líneas aéreas y a otros nacionales a revelar a las autoridades competentes de una y otra Parte información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre la competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.</p> <p>10. Mientras una acción iniciada por las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia de una Parte sea objeto de consultas con otra Parte, la Parte en cuyo territorio se inició la acción deberá, en espera de los resultados de dichas consultas, abstenerse de exigir que se revele información situada en el territorio de otra Parte, y esta última deberá abstenerse de aplicar cualquier ley preventiva.</p>	

<p align="center">Artículo 20 Conversión de divisas y transferencia de ganancias</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, al Estado que escojan, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, discriminación ni cobro de impuestos sobre los mismos, al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.</p>	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales.</i></p> <p><i>Esta disposición, elaborada por la OACI para facilitar la conversión de divisas y las transferencias es una versión más completa de una disposición que se encuentra en casi todos los acuerdos de servicios aéreos.</i></p> <p><i>La expresión "actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo" comprendería normalmente las actividades que se relacionan estrechamente con la provisión de servicios aéreos, tales como el servicio de autobuses entre el aeropuerto y los hoteles y, en los lugares donde está permitido, la provisión de servicios de escala a otros transportistas aéreos. Esa expresión no incluiría ingresos provenientes de hoteles, alquiler de automóviles, inversiones locales en propiedades o acciones y bonos, que se supone serían objeto de otro tipo de régimen de conversión y transferencia. La expresión "sin cobro de impuestos" se refiere a los impuestos sobre conversión y transferencia y no a los impuestos nacionales sobre el ingreso, que se tratan en el Artículo sobre impuestos.</i></p>

<p align="center">Artículo 21 Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales.</i></p> <p><i>Algunas disposiciones de este Artículo se refieren a "líneas aéreas designadas". Sería conveniente que las Partes consideraran si las disposiciones sobre las actividades previstas en este Artículo deberían extenderse también a todas las líneas</i></p>

<p align="center">Artículo 21 Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Cada Parte otorgará a una línea aérea designada de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea), incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.</p> <p>2. [Cada línea aérea tendrá el derecho de vender servicios de transporte en la moneda de ese territorio o, a su discreción, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona podrá adquirir dichos servicios de transporte en monedas aceptadas por esa línea aérea].</p>	<p><i>aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p> <p><i>Esta disposición, elaborada por la OACI, permite establecer una norma sencilla pero justa para autorizar a las líneas aéreas a vender y comercializar sus servicios. Esta cláusula no se aplica a la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo por intermedio de sistemas de reserva por computadora (SRC), que son objeto de otra disposición. La expresión “oficina dentro de la red” describe una situación en la que la oficina está ubicada en una ciudad o un país a los que la línea aérea presta sus servicios directamente; una “oficina fuera de la red” está ubicada en una ciudad o un país a los que la línea aérea no presta servicios directamente. Algunos acuerdos de servicios aéreos recientes agregan la disposición opcional entre corchetes.</i></p> <p><i>El texto opcional da a las líneas aéreas la seguridad de que pueden vender libremente en monedas convertibles aceptadas por esa línea aérea para sus ventas, sin exigir a las líneas aéreas que acepten monedas con las que no pueden operar.</i></p>

<p align="center">Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="285 1325 699 1373" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p align="center">Enfoque tradicional y de transición</p> </div> <p>1. La o las líneas aéreas designadas de una Parte podrán, sobre una base de reciprocidad, traer y mantener en el territorio de cada una de las Partes a sus representantes y al personal comercial, operacional y técnico que sea necesario con relación a la explotación de los servicios convenidos.</p> <p>2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de la o las líneas aéreas designadas de una Parte, satisfacerse con personal propio o empleando servicios de otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de otra Parte y autorizados a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.</p> <p>3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de otra Parte y serán compatibles con dichas leyes y reglamentos:</p> <p>a) cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios para los</p>	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales.</i></p> <p><i>Algunas disposiciones de este Artículo se refieren a “líneas aéreas designadas”. Las Partes deberían considerar si las disposiciones sobre las actividades previstas en este Artículo deberían extenderse también a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p> <p><i>Los enfoques tradicional y de transición se fundan en la reciprocidad que, si se interpreta de una manera cuantitativa, puede resultar en una limitación numérica respecto a la cantidad de empleados de la línea aérea que podrían prestar servicios en el territorio de otra Parte.</i></p>

<p align="center">Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>representantes y el personal mencionado en el párrafo 1 de este Artículo; y</p> <p>b) cada Parte facilitará y expedirá las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:</p> <p>a) traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieren para proveer servicios de transporte aéreo de forma compatible con las leyes y reglamentos del Estado que los recibe en materia de entrada, residencia y empleo; y</p> <p>b) emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.</p>	<p><i>El apartado b) del párrafo 3 prevé la situación de los empleados temporeros, para quienes los requisitos de empleo y residencia podrían ser menos amplios que para los empleados de largo plazo.</i></p> <p><i>El apartado a) de esta disposición de la OACI sobre personal no nacional tiene por objeto facilitar la residencia en el extranjero del personal de la línea aérea que desempeña funciones de dirección, comerciales, técnicas y operacionales. La disposición está sometida a obligaciones internacionales y a las leyes nacionales de la Parte que los recibe en materia de entrada, residencia y empleo que, en la mayoría de los casos, deberían ser lo suficientemente flexibles como para abarcar las obligaciones de una Parte en virtud de esta disposición.</i></p> <p><i>El apartado b) tiene por objeto responder a la necesidad de permitir que las líneas aéreas empleen con más frecuencia personal de terceros países, como consecuencia de la cantidad creciente de alianzas y de la mundialización de las actividades comerciales de las líneas aéreas. Por consiguiente, incluiría la posibilidad de emplear personal y servicios de una línea aérea que esté asociada en una alianza o que participe en un acuerdo de compartición de códigos, así como de cualquier otra empresa local u organización autorizada a proveer un servicio.</i></p>

<p align="center">Artículo 23 Cambio de capacidad</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p>1. Al explotar servicios convenidos en una ruta especificada, una línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede reemplazar una aeronave por otra en un punto en el territorio de otra Parte únicamente en las condiciones siguientes:</p> <p>a) que esto se justifique por motivos de economía de las operaciones;</p> <p>b) que la aeronave utilizada en el tramo de la ruta más distante del terminal en el territorio de cualquiera de las Partes no tenga mayor capacidad que la utilizada en el tramo más cercano;</p> <p>c) que la aeronave utilizada en el tramo más distante efectúe operaciones únicamente en relación con el servicio proporcionado por la aeronave utilizada en el tramo más cercano o como extensión de dicho servicio y que este hecho figure en el</p>	<p><i>En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente y también podría ser parte de un Artículo sobre oportunidades comerciales, o podría estar comprendida en el Cuadro de rutas.</i></p> <p><i>Una disposición sobre cambio de capacidad puede ser un artículo independiente o parte del Cuadro de rutas. Generalmente, el cambio de capacidad permite a una línea aérea efectuar operaciones de modo más económico en tramos de rutas internacionales alejados de su territorio mediante una mayor correspondencia entre la capacidad de sus vuelos en dichos sectores y los volúmenes inferiores de tráfico hacia su propio territorio o desde del mismo, como se prevé normalmente en el caso de los tramos más remotos de una ruta de grandes distancias.</i></p> <p><i>La primera opción contiene la fórmula tradicional relativa al cambio de capacidad, en que se permite el cambio de aeronave, pero con ciertas condiciones que incluyen la coordinación de horarios, el tamaño de las aeronaves, el volumen del tráfico y limitaciones de la capacidad en el caso de</i></p>

<p align="center">Artículo 23 Cambio de capacidad</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>horario; la primera llegará al punto en que se efectuará el cambio para transportar el tráfico que se traslada de la aeronave utilizada en el tramo más cercano o para ser trasladado a la misma; y su capacidad se determinará principalmente en relación con dicho objetivo;</p> <p>d) que el volumen de tráfico directo sea adecuado;</p> <p>e) que la línea aérea [no anuncie al público mediante publicidad o de otro modo] [no anuncie directa o indirectamente, ya sea en horarios, sistemas de reserva por computadora, sistemas o anuncios para indicar tarifas, u otros medios], [que proporciona un servicio que tiene su origen en un punto donde tiene lugar el cambio de aeronave] que proporciona un servicio, salvo el convenido en las correspondientes rutas especificadas;</p> <p>f) que cuando un servicio convenido incluya un cambio de aeronave, este hecho se indique en todos los horarios, sistemas de reserva por computadora, sistemas de indicación de tarifas, anuncios y otros medios semejantes;</p> <p>g) que las disposiciones del Artículo ___ del presente Acuerdo rijan todos los arreglos relativos al cambio de aeronave; y</p> <p>h) que en relación con cualquier vuelo en el territorio en que se efectúa el cambio de aeronave, sólo puede hacerse un vuelo desde dicho territorio [a menos que las autoridades aeronáuticas de otra Parte autoricen más de un vuelo].</p> <p>2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo:</p> <p>a) no restringirán el derecho de una línea aérea designada a cambiar de aeronave en el territorio de la Parte que designa esa línea aérea; y</p> <p>b) no permitirán a una línea aérea designada de cualquiera de las Partes estacionar su propia aeronave en el territorio de otra Parte con el fin de cambiar de aeronave.</p> <p>3. Las disposiciones de este Artículo no limitarán la capacidad de una línea aérea de proveer servicios por medio de arreglos de compartición de códigos o de reserva de capacidad, como se prevé en el presente Acuerdo [el Cuadro de rutas del presente Acuerdo].</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p>1. Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas, a condición de que:</p>	<p><i>un régimen de capacidad controlada. Las condiciones tienen por objeto permitir, pero con limitaciones, el cambio de capacidad. En el apartado e) se propone una opción para abarcar otros medios modernos de comercialización y venta que no son publicitarios al ofrecer un servicio con cambio de capacidad. El texto opcional del apartado h) ofrece mayor flexibilidad para el transportista permitiendo, a condición de obtener la correspondiente autorización, más de un vuelo desde el punto de cambio. Sin embargo, seguirían aplicándose las demás condiciones relativas al cambio de capacidad.</i></p> <p><i>El párrafo 2 permite el cambio de capacidad sin restricciones en el país de la línea aérea, pero prohíbe estacionar aeronaves en el territorio de otra Parte.</i></p> <p><i>A menudo, las disposiciones de artículos tradicionales de cambio de capacidad no pueden aplicarse en la práctica a situaciones de compartición de códigos y de reserva de capacidad, y para permitir estas actividades es necesaria una excepción a las disposiciones de cambio de capacidad. El texto entre corchetes se usará cuando los cuadros de ruta figuren en un Anexo al Acuerdo. En esos casos, quizá los Estados estimen conveniente incluir las disposiciones sobre cambio de capacidad en ese Anexo.</i></p> <p><i>El enfoque de transición constituye una fórmula más moderna y flexible, que sólo está sometida a las condiciones relativas a la coordinación de horarios y al tamaño de las aeronaves cuando se utiliza más de una aeronave después del punto de cambio.</i></p>

<p align="center">Artículo 24 Servicios de escala</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada línea aérea designada puede escoger entre los proveedores de servicios de escala que compiten.</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, se permitirá a cada una de las líneas aéreas designadas, sobre una base de reciprocidad, prestar sus propios servicios de escala en el territorio de otra Parte y, a su elección, recibir servicios de escala totales o parciales de un agente autorizado por las autoridades competentes de otra Parte para proveer dichos servicios.</p> <p>2. La o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes también tendrán el derecho de proveer servicios de escala a otras líneas aéreas que operan en el mismo aeropuerto en el territorio de otra Parte.</p> <p>3. El ejercicio de los derechos previstos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo estará sujeto únicamente a limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorables que las más favorables que se ofrezcan a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.</p>	<p><i>Este enfoque permite a una línea aérea designada escoger entre los proveedores de servicios de escala que compiten. Esto puede ofrecer alguna mejora en los servicios y el costo, dependiendo del grado de competencia entre los proveedores. Este enfoque generalmente se aplica en aeropuertos con gran cantidad de líneas aéreas y limitaciones físicas para el número de proveedores de servicios de escala que puede haber en el aeropuerto.</i></p> <p><i>Este enfoque de transición permite a una línea aérea, sobre una base de reciprocidad, tener sus propios servicios de escala, o escoger recibir los servicios que provea un agente autorizado por la autoridad competente de la otra Parte a proveer servicios de escala a otras líneas aéreas que operan en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte.</i></p> <p><i>En el párrafo 3 se reconoce que los derechos de servicios de escala quizá deban ser limitados, pero únicamente debido a consideraciones de seguridad y protección del aeropuerto. También se acuerda el tratamiento de la nación más favorecida y el tratamiento nacional para la aplicación de cualquiera de esas limitaciones.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cualquiera de las Partes autorizará a las líneas aéreas de otra Parte, a elección de cada línea aérea, a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) llevar a cabo sus propios servicios de escala; b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas; c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia. 	<p><i>En el enfoque de plena liberalización, elaborado por la OACI, la línea aérea designada tiene una elección más amplia con respecto a los servicios de escala: puede llevar a cabo su propio servicio o usar los de otra línea aérea, proveer servicios a otras líneas aéreas o asociarse con otras líneas aéreas para proveer servicios de escala colectivamente, o escoger entre proveedores de servicios que compitan (véase Doc 9587).</i></p> <p><i>Dependiendo de sus circunstancias particulares, los Estados deberían considerar la introducción gradual y por etapas de servicios de escala propios y de múltiples proveedores cuando sea pertinente, dependiendo del tamaño del aeropuerto.</i></p>

Artículo 24 Servicios de escala	Notas explicativas
<p>2. Un transportista aéreo puede escoger libremente entre las diversas posibilidades y cambiar o combinar su opción, salvo cuando evidentemente esto no sea posible y también cuando existan limitaciones por consideraciones de seguridad y protección de la aviación y, (con excepción del propio servicio de escala previsto antes en a), cuando la escala de las operaciones aeroportuarias sea demasiado pequeña como para permitir la competencia entre proveedores.</p> <p>3. Las Partes deberán tomar siempre las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonable basada en los costos y un trato justo y uniforme para las líneas aéreas de las otras Partes.</p>	<p><i>En ciertos aeropuertos la cantidad de transportistas aéreos y las instalaciones físicas limitadas quizá no permitan a todos los transportistas llevar a cabo su propio servicio de escala en la parte aeronáutica; en esos casos, los transportistas que puedan hacerlo serán seleccionados por procedimientos objetivos, transparentes y no discriminatorios y debería haber otros proveedores para competir.</i></p>

Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> </div> <p>Cada línea aérea designada de cada Parte pueden concertar acuerdos de comercialización en cooperación, tales como empresa conjunta, reserva de capacidad y compartición de códigos, a condición de que las líneas aéreas cuenten con la autorización apropiada y satisfagan los requisitos normalmente aplicables a tales arreglos.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de una Parte puede concertar arreglos de comercialización en cooperación tales como empresas conjuntas, reserva de capacidad o arreglos de compartición de códigos con:</p> <p>a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;</p> <p>b) una o varias líneas aéreas de un tercer país; y</p> <p>c) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país; a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos:</p> <p>1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.</p>	<p><i>La compartición de códigos puede tratarse de la misma manera que otros arreglos de cooperación entre las líneas aéreas, en que las líneas aéreas participantes deben tener la autorización pertinente (en el caso de compartición de códigos, los derechos de tráfico correspondientes) y satisfacer los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos. Sin embargo, para los Estados que deseen tener un artículo específico sobre compartición de códigos se ofrece el texto que sigue.</i></p> <p><i>Otros Estados quizá consideren preferible que la compartición de códigos se trate en un Artículo sobre oportunidades comerciales o en las notas al Cuadro de rutas.</i></p> <p><i>El enfoque de transición reconoce específicamente el empleo de estos tipos de arreglos de cooperación, pero los limita a las líneas aéreas designadas de las Partes en el acuerdo. Como medida de transición, el uso de la compartición de códigos puede limitarse a rutas específicas o a un determinado número de vuelos que podría modificarse mediante negociaciones ulteriores o por intercambio de notas.</i></p> <p><i>La etapa de plena liberalización incluye arreglos de cooperación con líneas aéreas de terceros países y proveedores de superficie. La mayoría de los acuerdos en regímenes de liberalización también incluyen arrendamiento con tripulación entre líneas aéreas de las Partes, pero para los fines de este modelo de acuerdo se han incluido disposiciones sobre arrendamiento independientes.</i></p>

<p align="center">Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:</p> <p>a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;</p> <p>b) en forma escrita en el propio billete o (de no ser posible) en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y</p> <p>c) verbalmente, de nuevo, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.</p> <p>[3. Las líneas aéreas deben someter todo arreglo de cooperación propuesto a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de todas las Partes al menos ___ días antes de la aplicación propuesta].</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición y de plena liberalización</p> </div> <p>1. Con sujeción a los requisitos normativos que normalmente aplican a esas operaciones las autoridades aeronáuticas de cada Parte, cada línea aérea designada de otra Parte puede concertar arreglos de cooperación para:</p> <p>a) ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas mediante compartición de códigos (es decir, vendiendo servicios de transporte bajo su propio código) en vuelos explotados con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes [o de cualquier tercer país]; y</p> <p>b) transportar tráfico con el código de cualquier otra línea aérea cuando esa línea aérea haya sido autorizada por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes para vender servicios de transporte bajo su propio código en vuelos explotados por esa línea aérea designada de otra Parte.</p> <p>2. Los servicios de código compartido para el transporte entre puntos de una Parte se limitarán a vuelos efectuados por líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes a fin de proveer servicios entre puntos del territorio de esa Parte y todo servicio de transporte entre puntos de ese territorio bajo el código de las líneas aéreas designadas de otra Parte estarán disponibles como parte de un viaje internacional únicamente. Todas las líneas aéreas que participen en arreglos de compartición de códigos deberán</p>	<p><i>La frase, “los requisitos normalmente aplicados” a los arreglos de cooperación incluiría, por ejemplo en el caso de compartición de códigos, los requisitos respecto a notificación y protección del consumidor. Esto podría adoptar la forma de un artículo adicional inspirado en el Doc 9587.</i></p> <p><i>La expresión que aparece en b) “cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito” incluye la expedición electrónica de billetes.</i></p> <p><i>El requisito opcional de presentación podría servir como un medio para que las autoridades aeronáuticas verifiquen que todas las líneas aéreas tienen la autorización necesaria y satisfacen los requisitos aplicados a esos arreglos. De no ser así, pueden aplicarse para este fin las leyes y los reglamentos nacionales.</i></p> <p><i>El apartado a) permite a las líneas aéreas ofrecer servicios de transporte vendiéndolos bajo sus propios códigos (transportistas comercializadores) en vuelos efectuados por líneas aéreas de cualquiera de las Partes o transportistas de terceros países (transportistas explotadores), cuando se incluye el texto entre corchetes. (Para limitar la compartición de códigos a las líneas aéreas designadas de las Partes, debería omitirse el texto entre corchetes).</i></p> <p><i>El apartado b) permite a las líneas aéreas designadas usar los códigos de otras líneas aéreas.</i></p> <p><i>La primera oración del párrafo 2 permite la compartición de códigos en tramos interiores en el territorio de Partes, pero únicamente como parte de un vuelo internacional. La última oración del párrafo 2 prohíbe a las autoridades aeronáuticas de una Parte rehusar la aprobación de la compartición de códigos fundándose en que la línea aérea explotadora no ha recibido de esa Parte el derecho de transportar tráfico con el código de la línea aérea designada de la otra Parte. Si se permitiera esa negativa, la otra Parte podría impedir muchas oportunidades de</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>tener la autorización necesaria para esa ruta. Se permitirá a las líneas aéreas transferir tráfico entre aeronaves que efectúen servicios de código compartido, sin limitación. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes no negarán permiso para los servicios de código compartido indicados antes en a) prestados por las líneas aéreas designadas de otra Parte fundándose en que las líneas aéreas que explotan las aeronaves no han recibido de las autoridades aeronáuticas el derecho de transportar tráfico con el código de las líneas aéreas designadas de otra Parte.</p> <p>3. Para los fines del Artículo __ (Capacidad) del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes no impondrán límites a la capacidad que habrán de ofrecer la o las líneas aéreas designadas de otra Parte en servicios de código compartido.</p>	<p><i>compartición de códigos que se intenta permitir con estas disposiciones.</i></p> <p><i>En el párrafo 3 se reconoce la importancia de la claridad con respecto a los derechos de capacidad permitidos para las operaciones de código compartido. A menudo, no hay limitaciones a la capacidad que puedan ofrecer los transportistas comercializadores en los servicios de código compartido; sin embargo, los vuelos efectuados con equipo propio por los transportistas designados en virtud del acuerdo, frecuentemente están sujetos a restricciones de capacidad, independientemente de que el código de otro transportista se emplee también en los vuelos. La capacidad de los transportistas explotadores de terceros países normalmente sólo está sujeta a las disposiciones de un acuerdo de servicios aéreos entre el Estado del transportista explotador y la otra Parte.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>1.* Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan las disposiciones de los Artículos __ (Seguridad operacional) y __ (Seguridad de la aviación).</p>	<p><i>Definiciones</i></p> <p><i>a) El término "arrendamiento con tripulación" significa que se arrienda una aeronave con tripulación.</i></p> <p><i>b) El término "arrendamiento sin tripulación" significa que se arrienda una aeronave sin tripulación.</i></p> <p><i>Este párrafo trata las aeronaves arrendadas sobre la misma base respecto a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación que las otras aeronaves explotadas por líneas aéreas designadas en virtud del acuerdo. Establece claramente que una Parte puede impedir el uso de aeronaves arrendadas que no cumplan con las normas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. En la aplicación de este tipo de párrafo, algunos Estados exigen la presentación previa de los arreglos de arrendamiento que incluyen rutas internacionales a fin de permitir que se tomen medidas oportunas si las autoridades tienen inquietudes en cuanto a la seguridad operacional. En algunos casos, los Estados pueden utilizar listas de líneas aéreas en que figuran las aeronaves que pueden arrendarse o listas de líneas aéreas en que figuran las aeronaves que no pueden arrendarse, basándose, por ejemplo, en los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI o los registros de las inspecciones de rampa.</i></p> <p><i>Para responder a las inquietudes de seguridad operacional con la utilización de aeronaves arrendadas en ciertas situaciones, los Estados pueden concertar acuerdos en el marco del</i></p>

<p align="center">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="293 997 664 1045" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div>	<p><i>Artículo 83 bis para transferir ciertas responsabilidades que corresponden, en virtud del Convenio al Estado de matrícula al Estado del explotador de la aeronave, de conformidad con las directrices pertinentes de la OACI.</i></p> <p><i>Como cuestión práctica, a una Parte a quien preocupe la seguridad operacional de una situación concreta en la que se utilicen aeronaves arrendadas puede resultarle más fácil, al menos inicialmente, consultar con la Parte cuya línea aérea ha arrendado las aeronaves, teniendo presente que el Estado de la línea aérea arrendadora puede no ser Parte en el acuerdo. Al considerar medidas con arreglo al párrafo 1, los Estados deberían evaluar primeramente si sus preocupaciones respecto a la seguridad operacional de las aeronaves arrendadas han sido atendidas empleando la orientación vigente de la OACI y los procedimientos que establecen claramente la responsabilidad respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y si las normas de mantenimiento y para las operaciones son adecuadas respecto a las aeronaves arrendadas, teniendo en cuenta las normas y métodos recomendados (SARPS) y la orientación de la OACI, como el "Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones" (Doc 8335), el "Manual de aeronavegabilidad" (Doc 9760) y la "Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional" (Circular 295).</i></p> <p><i>En el marco de este enfoque, se proporcionan dos opciones. La principal diferencia radica en el tratamiento de las aeronaves arrendadas con tripulación de terceros países.</i></p> <p><i>Los arrendamientos sin tripulación de entidades propietarias que no son líneas aéreas, a veces conocidos como arrendamientos "financieros" son permitidos virtualmente en todo el mundo y por lo general no son objeto de acuerdos de servicios aéreos. Sin embargo, algunos Estados, han incluido referencias explícitas a este tipo de arrendamientos en sus acuerdos de servicios aéreos. En el marco de cada uno de los enfoques se proporcionan idiomas opcionales [indicados entre corchetes].</i></p> <p><i>Algunos Estados pueden, en virtud de sus leyes, políticas o reglamentación nacionales o por acuerdo mutuo entre las autoridades aeronáuticas interesadas, autorizar por anticipado uno o más tipos de arrendamiento de aeronaves, tales como aeronaves sin tripulación de cualquier línea aérea, arrendamiento con tripulación de líneas aéreas de otra Parte, o arrendamientos con tripulación de líneas aéreas de terceros países, supeditado en todos los casos a la observancia de las disposiciones bilaterales, nacionales y regionales aplicables en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.</i></p> <p><i>En algunos casos, un Estado puede impedir la operación de servicios por una línea aérea cuya flota esté compuesta en su mayor parte o en su totalidad por aeronaves arrendadas con tripulación de un tercer país.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden prestar servicios con arreglo a este Acuerdo:</p> <p>a) utilizando aeronaves arrendadas sin tripulación de cualquier [incluyendo entidades] línea aérea;</p> <p>b) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de otras líneas aéreas de la misma Parte;</p> <p>c) utilizando aeronaves con tripulación de otras líneas aéreas de cualquiera de las otras Partes; y</p> <p>d) utilizando aeronaves con tripulación de líneas aéreas de terceros países,</p> <p>a condición de que todas las líneas aéreas participantes en los arreglos enumerados en b), c) y d) anteriores, tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos que normalmente se aplican a tales arreglos.</p>	<p><i>El término “autorización apropiada” tiene un significado más amplio que el habitual “derechos de ruta y/o tráfico” otorgados en el marco de un acuerdo bilateral, e incluye:</i></p> <p><i>i) la autorización económica y de operación relacionada con la seguridad operacional que se ha otorgado a la línea aérea arrendadora y de la línea aérea arrendataria en las rutas en las que prestarán servicios; y</i></p> <p><i>ii) toda otra aprobación nacional o regional requerida para el tipo particular de arrendamiento en cuestión.</i></p> <p><i>Este párrafo abarca cuatro situaciones de arrendamiento descritas en los cuatro incisos. En el caso de la situación descrita en a) [arrendamiento sin tripulación], ese uso está permitido sin restricciones, condicionado únicamente al cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. Algunos Estados prefieren tratar en el acuerdo únicamente los casos de aeronaves sin tripulación de propiedad de líneas aéreas mientras que otros pueden desear abarcar explícitamente todos los arrendamientos sin tripulación, incluidos aquellos de aeronaves arrendadas por entidades que no son líneas aéreas.</i></p> <p><i>En el caso de las situaciones b) y c), esta opción permite dicho uso condicionándolo al cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación así como del requisito que el arrendador y el arrendatario sean titulares de una licencia apropiada para explotar servicios de transporte aéreo. Aunque en tales situaciones, tanto el arrendador como el arrendatario normalmente tendrían la autorización para la explotación necesaria, en el presente acuerdo se enumeran por separado a fin de incluir una posible situación en que los requisitos de seguridad operacional del Estado del arrendatario no permitan ningún arrendamiento con tripulación de líneas aéreas de otros Estados (por ej., los Estados Unidos).</i></p> <p><i>Para la situación descrita en el inciso d) [arrendamientos con tripulación de líneas aéreas de terceros países], esta opción permite tal uso condicionándolo a un requisito de autorización más amplio que incluya no sólo el otorgamiento de todo derecho económico necesario a las líneas aéreas en el arreglo de arrendamiento, sino también todas las aprobaciones nacionales o regionales requeridas. Esto tiene en cuenta la situación en que los Estados puedan requerir autorización específica para ciertas operaciones con aeronaves arrendadas.</i></p>
<p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden prestar servicios con arreglo a este Acuerdo:</p> <p>a) utilizando aeronaves arrendadas sin tripulación de cualquier [incluyendo entidad] línea aérea;</p> <p>b) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de otras líneas aéreas de la misma Parte;</p>	<p><i>Esta opción permite el uso de aeronaves arrendadas en las primeras tres situaciones condicionándolo únicamente a los requisitos en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. En el caso de la situación descrita en d), a diferencia de la primera opción, esta segunda opción permite tal uso con una condición más específica y restrictiva, a saber, que el arreglo no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora proporcione a la aeronave y a la tripulación derechos de tráfico que no tenga.</i></p>

<p align="center">Artículo 26 Arrendamiento de aeronaves</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>c) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de cualquier otra Parte;</p> <p>d) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de otras líneas aéreas de terceros países, a condición de que se haga con arreglos que no equivalgan a proporcionar a la línea aérea arrendadora acceso a derechos de tráfico que no tendría de otra forma.</p> <p>3. No obstante el inciso d) del párrafo 2 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden prestar servicios con arreglo a este Acuerdo utilizando aeronaves arrendadas con tripulación, a corto plazo, sobre una base <i>ad hoc</i> de líneas aéreas de terceros países.</p> <div data-bbox="293 806 664 856" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden explotar servicios con arreglo a este Acuerdo utilizando aeronaves arrendadas que cumplan los requisitos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.</p>	<p><i>El párrafo 3 de esta segunda opción establece una excepción respecto al requisito de los derechos de tráfico en el inciso d) del párrafo 2 a fin de tratar con situaciones de emergencia imprevistas tales como aquéllas en que la aeronave debe ser remplazada por una aeronave con tripulación, con carácter urgente por un plazo limitado, tal como, por ejemplo, la operación de uno o varios vuelos cuando la aeronave inicial presenta una falla mecánica imprevista o no puede operar como un servicio regular.</i></p> <p><i>Este enfoque permite la utilización de aeronaves arrendadas de todos los tipos siempre que tales aeronaves cumplan con los requisitos aplicables de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.</i></p>

<p align="center">Artículo 27 Servicios multimodales</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="305 1209 675 1260" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p>Cada línea aérea designada puede emplear sus propios servicios o usar otros servicios para el transporte de superficie de carga aérea.</p> <div data-bbox="305 1465 675 1516" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.</p>	<p><i>La etapa de transición incluye facilidades como el uso de instalaciones aduaneras en aeropuertos para la carga de superficie, transporte bajo control aduanero, transporte hacia o desde cualquier punto en terceros países y cobrar un precio único por el transporte multimodal (a condición de que el expedidor no reciba información errónea sobre dicho transporte).</i></p> <p><i>La inclusión de pasajeros y la expresión “sin restricciones” constituyen las principales diferencias entre las etapas de transición y de plena liberalización.</i></p>

<p align="center">Artículo 27 Servicios multimodales</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de cada una de las Partes emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países o desde los mismos, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga, transportada en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga. Dichos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, a condición de que los expedidores no reciban información errónea sobre dicho transporte.</p>	<p><i>Esta disposición está dirigida a proveer pleno servicio, capacidad y flexibilidad de precios así como acceso a aduanas y otras facilidades a las diversas partes que intervienen en un envío multimodal de carga.</i></p>

<p align="center">Artículo 28 Sistemas de reserva por computadora (SRC)</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p align="center">[Opción 1, de 3]</p> <p>Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI.</p> <p align="center">[Opción 2, de 3]</p> <p>Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.</p>	<p><i>Algunas disposiciones se refieren a "líneas aéreas designadas". Sería conveniente que las Partes consideraran si las disposiciones sobre las actividades que figuran en este Artículo también deberían extenderse a todas las líneas aéreas de una Parte en vez de a las líneas aéreas designadas únicamente.</i></p> <p><i>Esta opción es un modelo de la OACI para que lo usen, en particular, las Partes que no tengan reglamentación sobre los SRC, pero que estén dispuestas a aplicar el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (véase Doc 9587) de la OACI.</i></p> <p><i>Esta opción aplica el Código de la OACI, pero es compatible con otras reglamentaciones aplicables. (Entre éstas podrían incluirse los códigos SRC de la Unión Europea, de la Conferencia Europea de Aviación Civil y de la Comisión Árabe de Aviación Civil, o reglamentaciones nacionales. La referencia a "obligaciones" reconoce que algunos Estados aplicarán las disposiciones del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) que tiene un Anexo sobre los servicios de transporte aéreo, aplicable a los SRC).</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 28 Sistemas de reserva por computadora (SRC)</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p style="text-align: center;">[Opción 3, de 3]</p> <p>Las Partes convienen en que:</p> <p>a) uno de los aspectos más importantes de la capacidad de una línea aérea de competir es su capacidad de informar al público sobre sus servicios de modo equitativo e imparcial, y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas disponible para los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de una línea aérea de ofrecer a esos agentes sistemas de reserva por computadora (SRC) competitivos constituyen la base para las oportunidades de competir de una línea aérea; y</p> <p>b) es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de servicios de transporte aéreo estén protegidos contra todo uso indebido de dicha información y contra su presentación errónea, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas de reserva por computadora efectivamente competitivos.</p>	<p><i>En esta opción se reconoce que algunos acuerdos bilaterales exponen con gran detalle los principios aplicables a la reglamentación y explotación de los SRC, generalmente debido a que una de las Partes tiene reglamentos SRC muy amplios que se reflejan en disposiciones detalladas como este tipo de artículo. Sin embargo, dada la rápida evolución de la distribución de servicios de las líneas aéreas, un enfoque menos detallado podría ser más flexible y más fácil de aplicar a las condiciones actuales.</i></p>
<p style="text-align: center;">Artículo 29 Prohibición de fumar</p> <p>1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.</p> <p>2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.</p>	<p><i>Este Artículo obliga a cada Parte a prohibir fumar en todos los vuelos de pasajeros efectuados por sus líneas aéreas entre las Partes, y a adoptar medidas razonables para hacer cumplir esta prohibición. La necesidad de esta disposición disminuirá a medida que la prohibición de fumar en los vuelos se extienda en todo el mundo.</i></p>
<p style="text-align: center;">Artículo 30 Protección del medio ambiente</p> <p>Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.</p>	<p><i>Quizá los Estados consideren conveniente incluir una cláusula sobre el medio ambiente y la aviación en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos, para tener en cuenta las repercusiones de la industria del transporte aéreo en el medio ambiente.</i></p>

Artículo 31 Estadísticas	Notas explicativas
<div data-bbox="305 363 675 411" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque de transición</div> <p data-bbox="188 426 795 527">Las autoridades aeronáuticas de las Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.</p> <div data-bbox="305 590 675 638" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque de plena liberalización</div>	<p data-bbox="826 426 1437 579"><i>Este enfoque puede aplicarse a los arreglos de predeterminación o Bermudas I, pero es más sencillo y en el mismo no se indica la razón de la presentación. Por consiguiente, se trata de un método que podría aplicarse para acuerdos más liberales, en que la necesidad de estadísticas no se relaciona con el suministro o control de la capacidad, sino con su examen.</i></p> <p data-bbox="826 653 1437 701"><i>En el marco de la plena liberalización normalmente no habría el requisito de presentación de ninguna estadística.</i></p>

Artículo 32 Consultas	Notas explicativas
<div data-bbox="354 1182 597 1230" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque tradicional</div> <p data-bbox="188 1245 795 1430">En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes se consultarán periódicamente con miras a garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo. Cualquiera de las Partes podrá solicitar también que se celebre una reunión de "alto nivel", hasta de nivel ministerial, si lo estima necesario y cuando así sea, para adelantar el procedimiento de consulta.</p> <div data-bbox="245 1461 760 1509" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque de transición y de plena liberalización</div> <ol data-bbox="188 1524 795 1829" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="188 1524 795 1625">1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del mismo. <li data-bbox="188 1703 795 1829">2. Dichas consultas [que pueden llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia] se iniciarán dentro del plazo de sesenta [30] días a partir de la fecha en que cada una de las Partes reciba una solicitud [por escrito u oral], a menos que las Partes hayan convenido otra cosa. 	<p data-bbox="826 856 1437 1041"><i>La disposición sobre consultas normalmente tiene alcance general y prevé algunas cuestiones, tales como la seguridad de la aviación y la seguridad operacional, pero la capacidad y las tarifas, así como la enmienda del acuerdo, pueden ser objeto de procedimientos de consulta distintos y específicos con respecto al propósito, los plazos y los métodos (p. ej., intercambio de documentos).</i></p> <p data-bbox="826 1073 1437 1173"><i>La disposición sobre consultas se basa en una fórmula relativamente normalizada a pesar de que existen variantes respecto al propósito y al formato de la consulta y al modo de solicitarla.</i></p> <p data-bbox="826 1245 1437 1325"><i>En este enfoque, el procedimiento de consulta puede adoptar la forma de un procedimiento ordinario con la opción de ir elevando las consultas a niveles de gobierno más altos.</i></p> <p data-bbox="826 1524 1437 1682"><i>En este enfoque, el procedimiento de consulta puede iniciarse a petición de cada una de las Partes para tratar una cuestión específica. En los acuerdos liberalizados es más probable que se use la fórmula "a petición" en vez de "periódicamente", dado que en estos acuerdos pueden considerarse menos necesarias las consultas regulares.</i></p> <p data-bbox="826 1703 1437 1803"><i>El texto entre corchetes del párrafo 2 se encuentra en los acuerdos más recientes y tiene en cuenta los métodos modernos de comunicación, que hacen menos necesarias las reuniones entre el personal de las Partes.</i></p>

<p align="center">Artículo 33 Solución de controversias</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="378 653 615 701" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </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> <div data-bbox="248 1266 747 1314" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> </div> <p>1. Toda controversia entre dos Partes que no pueda resolverse mediante consultas y negociaciones podrá someterse, a petición de cualquiera de las Partes, 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><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><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</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo 33 Solución de controversias</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</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>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>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><i>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><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> <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 style="text-align: center;">Artículo 33 Solución de controversias</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</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>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 dúplica 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 ésta no se celebra, siguientes a la fecha en que se presente el</p>	<p><i>En el caso de que 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 el 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><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 33 Solución de controversias</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>último escrito. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal arbitral.</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 a), las Partes de cada lado de la controversia nombrarán juntas a un árbitro;</p> <p>b) con respecto al párrafo 9 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 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 éstas 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>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 style="text-align: center;">Artículo 33 Solución de controversias</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</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 b), de este Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.</p>	

<p style="text-align: center;">Artículo 34 Enmiendas</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Enfoque tradicional</p> </div> <p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>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 style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>	<p><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><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 ésta entre en vigor.</i></p> <p><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 34 Enmiendas	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <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>
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> <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>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><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> <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 34 Enmiendas	Notas explicativas
b) una enmienda adoptada de esta forma entrará en vigor para todas las Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario haya recibido notificación por escrito de la aceptación de todas las Partes.	

Artículo 35 Registro en la OACI	Notas explicativas
<p data-bbox="412 867 574 892" style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p data-bbox="188 915 797 993">El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados, después de su firma, en la Organización de Aviación Civil Internacional por [nombre la Parte que efectúa el registro].</p> <p data-bbox="412 1016 574 1041" style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p data-bbox="188 1064 797 1165">El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados después de su entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional por [nombre de la Parte que efectúa el registro].</p>	<p data-bbox="826 581 1435 842"><i>De conformidad con los Artículos 81 y 83 del Convenio, los Estados deben registrar sus acuerdos aeronáuticos y esta disposición formaliza este requisito en el plano bilateral. Sin embargo, en la práctica numerosos acuerdos y enmiendas no se registran, un hecho que tiene repercusiones negativas en la transparencia de todo el mecanismo. Esta cláusula elaborada por la OACI incluye el requisito de registrar en el momento de la firma (opción 1) o de la entrada en vigor (opción 2), el nombre de la Parte responsable de registrar el acuerdo y está dirigida a fomentar el cumplimiento del requisito de registro.</i></p>

Artículo 36 Excepciones	Notas explicativas
<div data-bbox="318 1350 677 1398" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Enfoque tradicional</div> <p data-bbox="188 1413 797 1514">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> <div data-bbox="318 1547 677 1596" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Enfoque de transición</div> <p data-bbox="412 1610 574 1635" style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p data-bbox="188 1659 797 1787">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 data-bbox="826 1413 1435 1488"><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> <p data-bbox="826 1659 1435 1862"><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>

Artículo 36 Excepciones	Notas explicativas
<p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <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>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><i>En esta opción, las Partes acuerdan aplicar por un período limitado algunas medidas que determinan conjuntamente en un anexo al acuerdo.</i></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>

Artículo 37 Acuerdos vigentes	Notas explicativas
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> </div> <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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> </div> <p style="text-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 style="text-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><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>

Artículo 37 Acuerdos vigentes	Notas explicativas
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <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>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 38 Revisión	Notas explicativas
<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 39 Denuncia	Notas explicativas
<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 periodo 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 40 Depositario	Notas explicativas
<p>1. El original del presente Acuerdo será depositado ante [la Parte o entidad regional acordada], que será Depositario 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>

Artículo 40 Depositario	Notas explicativas
<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>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 41 Firma y ratificación	Notas explicativas
<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 42 Adhesión	Notas explicativas
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> </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 align="center">Artículo 42 Adhesión</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p 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> <div data-bbox="365 535 630 583" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </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> <div data-bbox="316 940 677 989" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> </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>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> <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> <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 align="center">Artículo 43 Entrada en vigor</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div data-bbox="365 1318 604 1367" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p>El presente Acuerdo entrará en vigor cuando todas las Partes signatarias hayan depositado sus respectivos instrumentos de ratificación ante el Depositario.</p> <div data-bbox="305 1493 683 1570" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> </div> <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>

<p style="text-align: center;">Anexo I Operaciones no regulares y chárter</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Enfoque tradicional </div> <p>1. Las disposiciones del presente Acuerdo, salvo las que tratan de derechos de tráfico, capacidad y tarifas, se aplicarán también a los vuelos no regulares explotados por un transportista aéreo de cualquiera de las Partes hacia el territorio de otra Parte o desde el mismo y al transportista aéreo que efectúa tales vuelos.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <p>2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo no afectarán a las leyes y reglamentos nacionales que rigen la autorización de operaciones no regulares o las actividades de los transportistas u otros interesados que participan en la organización de dichas operaciones.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de [vuelos no regulares] [vuelos chárter] entre sus territorios para pasajeros y carga de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentos.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> Enfoque de transición </div> <p style="text-align: center;">[Opción 1, de 3]</p> <p>1. Cada Parte autorizará vuelos no regulares de pasajeros entre puntos a los cuales no existen servicios aéreos regulares establecidos. En los casos en que existan tales servicios regulares, se otorgarán autorizaciones a condición de que la oferta de vuelos no regulares no ponga en peligro la estabilidad económica de los servicios regulares existentes.</p>	<p><i>En un acuerdo, la disposición relativa a operaciones no regulares puede tratarse de diversas maneras y en diversos contextos. Básicamente, puede tratarse como una cuestión de otorgamiento de derechos o como una cuestión que merece una reglamentación distinta. Puede figurar en el cuerpo del acuerdo o en un anexo.</i></p> <p><i>Un modo más simple y directo de otorgar derechos para operaciones no regulares podría ser mencionar simplemente en el Artículo sobre otorgamiento de derechos “servicios aéreos internacionales” regulares y no regulares. De este modo, todas las disposiciones del acuerdo serían aplicables tanto a los servicios regulares como a los no regulares.</i></p> <p><i>Este enfoque puede utilizarse cuando las Partes, previendo la posibilidad de operaciones no regulares, necesitan determinar las diversas disposiciones administrativas y sobre oportunidades comerciales que se aplicarán a dichas operaciones, pero no desean adoptar una postura con relación al otorgamiento de una autorización en virtud de sus respectivas leyes y los reglamentos nacionales. Esta disposición establece claramente que las disposiciones del acuerdo principal, salvo las previstas para los servicios aéreos regulares, se aplicarán a los servicios aéreos no regulares. Por otra parte, esta cláusula podría enunciar los artículos del acuerdo principal que se aplicarían a los servicios no regulares, por ejemplo: derechos impuestos a los usuarios, derechos de aduana, seguridad operacional, seguridad de la aviación, etc.</i></p> <p><i>Esta disposición deja a la ley y la reglamentación de cada una de las Partes la tarea de determinar qué servicios no regulares se permitirán y en qué condiciones.</i></p> <p><i>El requisito de “considerar favorablemente” no constituye otorgamiento de acceso a los mercados, pero supone un trato positivo para las operaciones no regulares en general o, más específicamente, los vuelos chárter. Esta disposición también refleja el hecho de que el régimen de reglamentación que rige la autorización para tales operaciones es generalmente unilateral, y los Estados de destino aplican sus leyes a todo solicitante.</i></p> <p><i>Este enfoque no tiene repercusiones negativas en los servicios regulares.</i></p> <p><i>Históricamente, a muchos Estados les preocupaba impedir que los servicios no regulares de pasajeros tuvieran repercusiones negativas en los servicios regulares y se preparó una amplia</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo I Operaciones no regulares y chárter</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>2. Cuando se soliciten series de vuelos no regulares de pasajeros, éstos deben corresponder a la definición de “viaje todo incluido” y deben realizarse como viaje de ida y vuelta, con salidas y retornos preestablecidos.</p>	<p><i>variedad de políticas y mecanismos para resolver esta cuestión (véase el Doc 9587). Tres de estos mecanismos figuran en este texto: 1) autorizando servicios no regulares de pasajeros entre puntos en los que no hay servicios regulares (generalmente conocidos como “chárter fuera de la red de rutas”); 2) no permitiendo servicios no regulares de pasajeros que repercutirían negativamente en los servicios regulares; y 3) autorizando tipos de servicios no regulares de pasajeros (en este caso, vuelos chárter de viajes todo comprendido que incluyen un arreglo de servicios en tierra tales como hoteles, transporte terrestre, etc., además del transporte aéreo) que se considera que no ponen en peligro la viabilidad económica de los servicios regulares.</i></p>
<p style="text-align: center;">[Opción 2, de 3]</p> <p>1. Las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud del presente Acuerdo para efectuar operaciones con arreglo a este Anexo tendrán el derecho de explotar servicios de transporte aéreo internacional no regular en las rutas especificadas y de conformidad con los derechos otorgados para servicios regulares en el presente Acuerdo.</p>	<p><i>Este enfoque tradicional abre las rutas comprendidas en el acuerdo a servicios no regulares en las mismas condiciones (p. ej., cambio de capacidad) que para los servicios regulares, mientras que los servicios no regulares fuera de la red de rutas se aprueban o desaprueban sobre una base de cortesía y reciprocidad. Dependiendo del otorgamiento de derechos para servicios regulares, esto normalmente abriría servicios no regulares tanto para pasajeros como para carga.</i></p>
<p>2. Cada Parte acogerá favorablemente, por cortesía y reciprocidad, las solicitudes formuladas por las líneas aéreas de otra Parte para transportar tráfico no previsto en este Anexo.</p>	<p><i>La aplicación de “cortesía y reciprocidad” influye en la cantidad y el tipo de chárter fuera de la red de rutas que tienen su base en la Parte con el criterio más restrictivo de dichos vuelos chárter.</i></p>
<p style="text-align: center;">[Opción 3, de 3]</p>	<p><i>En este enfoque, si bien el régimen de reglamentación que rige las operaciones no regulares, y en particular las operaciones de tipo chárter, suele ser el del Estado de destino, algunas veces las Partes pueden decidir que se apliquen las leyes del país de origen del vuelo. Esto debería facilitar dichas operaciones. Por consiguiente, este es un ejemplo de un arreglo que podría emplearse en un acuerdo liberal, a pesar de que exige que se respeten ciertas reglas.</i></p>
<p>1. Las líneas aéreas [designadas] de cualquiera de las Partes tendrán derecho a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de otra Parte, directamente o con escalas en ruta, para transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea. Se permitirán también vuelos chárter con varios puntos de destino. Además, las líneas aéreas [designadas] de cualquiera de las Partes podrán efectuar vuelos chárter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de otra Parte.</p>	<p><i>En el párrafo 1 se indica un amplio acceso a los mercados para dichas operaciones, mientras que en el segundo se aplican las reglas del país de origen.</i></p>
<p>2. Cada línea aérea [designada] que lleve a cabo transporte aéreo en virtud de esta disposición cumplirá las leyes, reglamentos y normas de la Parte en cuyo territorio tiene origen el tráfico, trátase de vuelos de ida o ida y vuelta, que dicha Parte ahora o en el futuro indique como aplicables a dicho transporte.</p>	<p><i>El texto entre corchetes se emplea cuando el Cuadro de rutas que figura en el Anexo __ no especifica las ciudades y cuando las Partes designan líneas aéreas para servicios no regulares. Si no hubiera corchetes, todas las líneas aéreas de cada Parte (sean o no designadas para servicios regulares) estarían autorizadas por la otra Parte a llevar a cabo los servicios no regulares descritos en el primer párrafo.</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo I Operaciones no regulares y chárter</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> </div> <p>Sección 1</p> <p>Las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud de este Anexo, tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación, a transportar tráfico chárter internacional de pasajeros (y su equipaje acompañado) o carga, o ambos, (incluyendo, sin que esto sea limitativo) vuelos chárter expedidores de carga, compartidos y combinados (pasajeros y carga):</p> <p>Entre cualquier punto o puntos del territorio de la Parte que ha designado la línea aérea y cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte; y</p> <p>Entre cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos de terceros países, a condición de que, excepto con respecto a los chárter de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluye servicio a su país con el fin de transportar tráfico local entre su país y el territorio de la otra Parte.</p> <p>En la prestación de servicios comprendidos en este Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud de este Anexo también tendrán el derecho de: 1) hacer escala en cualquier punto o puntos, dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; 2) transportar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave tráfico originado en el territorio de una Parte, tráfico originado en el territorio de la otra Parte y tráfico originado en terceros países; y 4) llevar a cabo transporte aéreo internacional sin limitaciones en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves explotadas; a condición de que, excepto con respecto a los chárter de carga, en la dirección de salida el transporte más allá de ese punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea y, en la dirección de llegada, el transporte al territorio de la Parte que ha designado la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.</p> <p>Cada Parte acogerá favorablemente, por cortesía y reciprocidad, las solicitudes formuladas por las líneas aéreas de la otra Parte para transportar tráfico no previsto en este Anexo.</p> <p>Sección 2</p> <p>Toda línea aérea designada por cualquiera de las Partes que lleve a cabo transporte aéreo chárter internacional con origen en el territorio de cualquiera de las Partes, trátase de vuelos de ida o de ida y vuelta, tendrá la opción de cumplir las leyes,</p>	<p><i>El enfoque de plena liberalización es una opción para los Estados que deseen liberalizar los servicios no regulares y continuar reglamentando los servicios regulares.</i></p> <p><i>Este enfoque equipara los servicios regulares con los no regulares por lo que respecta a los derechos y al acceso a los mercados, sin necesidad de cumplir los reglamentos nacionales de la Parte de destino, pero el primer párrafo limita esta medida a las líneas aéreas designadas de cada Parte. También contiene una disposición para que se consideren más favorablemente las operaciones no regulares que no están incluidas en los derechos otorgados en el primer párrafo; por ejemplo, servicios por líneas aéreas no designadas para ofrecer servicios regulares o servicios de pasajeros de la Séptima libertad.</i></p> <p><i>Una diferencia entre el enfoque de transición y el de plena liberalización es que la línea aérea designada puede escoger entre las reglas chárter de su propio país y las de otra Parte para la explotación de sus servicios no regulares.</i></p>

<p align="center">Anexo I Operaciones no regulares y chárter</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>normas y reglamentos sobre vuelos chárter de su país o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones a una o más de sus líneas aéreas, o a líneas aéreas de diferentes países, cada línea aérea designada estará sujeta al menos restrictivo de esos criterios.</p> <p>No obstante, nada de lo estipulado en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes para exigir que las líneas aéreas designadas en virtud de este Anexo por otra Parte observen los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros.</p> <p>Sección 3</p> <p>Salvo con respecto a las normas de protección del consumidor mencionadas en el párrafo precedente, ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea designada en virtud de este Anexo por otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de la otra Parte o de un tercer país, trátase de vuelos de ida o de ida y vuelta, que presenten más de una declaración de conformidad con las leyes, los reglamentos y las normas aplicables mencionadas en la Sección 2 de este Anexo o de exención a estas leyes, reglamentos o normas otorgada por las correspondientes autoridades aeronáuticas.</p>	

<p align="center">Anexo II Servicios de carga aérea</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto 20px auto;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p>1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:</p> <p>a) recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para despacho, manipulación, almacenamiento y facilitación de la carga;</p> <p>b) sujeto a las leyes y reglamentos locales, podrá utilizar y explotar directamente otros modos de transporte;</p> <p>c) podrá utilizar aeronaves arrendadas a condición de que dicha operación cumpla las normas de seguridad operacional y</p>	<p><i>Algunos acuerdos no prevén ninguna disposición para las operaciones exclusivamente de carga, dado que el derecho de explotarlas suele estar implícito en el otorgamiento de derechos, en que las Partes habitualmente otorgan a sus líneas aéreas designadas el derecho de transportar pasajeros, carga y correo en los servicios aéreos internacionales regulares convenidos. No obstante, algunos acuerdos son más específicos y mencionan "pasajeros, carga y correo o una combinación". En el Cuadro de rutas y en el Acuerdo pueden mencionarse determinadas rutas para servicios exclusivamente de carga, incluyendo restricciones o flexibilidad según lo convenido, o las rutas pueden ser las que se intercambien para servicios regulares de pasajeros.</i></p> <p><i>El objeto de este párrafo es lograr un equilibrio equitativo para la competencia entre todos los transportistas aéreos dedicados al transporte internacional de carga aérea. Cuando el acuerdo principal contiene una disposición que también aparece en el Anexo (p. ej., arrendamiento), dicha disposición no debería figurar en el Anexo.</i></p>

Anexo II Servicios de carga aérea	Notas explicativas
<p>seguridad de la aviación equivalentes que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas;</p> <p>d) podrá concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos que incluyan, aunque no limitándose, compartición de códigos, reserva de capacidad y servicios entre líneas aéreas;</p> <p>e) podrá determinar sus propias tarifas de carga, que no requerirán ser presentadas a ninguna autoridad aeronáutica por ninguna de las Partes.</p> <p>2. Además de los derechos consignados en el párrafo anterior, cada línea aérea designada dedicada al transporte exclusivamente de carga, en servicios regulares o no regulares, podrá proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cualquiera de las Partes, sin restricción en cuanto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.</p>	<p><i>En este párrafo se prevén de la Tercera a la Séptima libertades del aire para los servicios exclusivamente de carga explotados en vuelos regulares o no regulares únicamente. Las dos primeras libertades — sobrevuelo y escalas técnicas — no se incluyen, dado que normalmente están previstas en el cuerpo del acuerdo. La flexibilidad de las operaciones se describe en términos generales e incluye los elementos que comúnmente se consideran importantes para las operaciones exclusivamente de carga.</i></p> <p><i>El Anexo sobre servicios de carga aérea probablemente no se emplee en la plena liberalización y en los acuerdos más recientes de “cielos abiertos”, en los que los derechos y la flexibilidad de las operaciones que figuran en este Anexo estarán en el cuerpo del acuerdo propiamente dicho.</i></p>

Anexo III Medidas de transición	Notas explicativas
<p>Las siguientes medidas de transición expirarán el (fecha), o en una fecha anterior convenida por las Partes:</p> <p>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)...</p> <p>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:</p>	<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>Al hacer efectivas las tres cláusulas del Anexo, los tres párrafos siguientes, correspondientes a las Notas explicatorias, excluyendo los ejemplos proporcionados, podrían formar parte del Anexo.</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 periodo 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 periodos 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</i></p>

<p align="center">Anexo III Medidas de transición</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>a) desde (fecha) hasta (fecha), ...; y</p> <p>b) desde (fecha) hasta (fecha), ...</p> <p>3. No obstante las disposiciones del Artículo __ (o Anexo __), las disposiciones que siguen regirán...</p>	<p><i>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 cuando 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 con un régimen de doble desaprobación, un régimen de país de origen regiría la fijación de precios hasta una fecha determinada.</i></p> <p><i>La que sigue es una lista indicativa de los temas que los Estados pueden incluir, a su discreción, 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. El lenguaje en el Anexo constituye un modelo respecto al cual las Partes tendrían que convenir sobre los términos y la redacción. El Doc 9587 contiene textos sobre posibles medidas de participación y preferenciales.</i></p>

<p align="center">Anexo IV Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico</p>	<p align="center">Notas explicativas</p>
<p>1. Una Parte, después de hacer celebrado consultas con (o después de haber obtenido el consentimiento de) las otras Partes y después de haber informado a la línea aérea o las líneas aéreas que explotan servicios en dicha ruta, puede especificar una ruta de servicios esenciales o una ruta esencial de desarrollo turístico para conectar un punto en una zona remota o periférica o en una zona de desarrollo situada en su territorio con un punto en el territorio de las otras Partes. En dicha ruta o grupo de rutas, se considerará que es imprescindible mantener una prestación adecuada de servicios aéreos, según lo previsto en el párrafo 2 de este Anexo, para asegurar el suministro de provisiones vitales o el desarrollo económico de la zona, [incluido el desarrollo de rutas turísticas], pero que las líneas aéreas no la proporcionarán si sólo tienen en cuenta su interés comercial [o sólo pueden proporcionar con tarifas irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas].</p> <p>2. La Parte, que ha especificado una ruta de servicios esenciales o una ruta esencial de desarrollo turístico determinará un nivel adecuado de servicios aéreos regulares [en cada ruta o grupo de rutas] de modo flexible y basándose</p>	<p><i>La aplicación del régimen de rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico (ESTDR) presupone que existe un proceso de transición hacia un mercado internacional liberalizado. En casos excepcionales, el régimen podría aplicarse a rutas no liberalizadas con potencial turístico, ya que los acuerdos de servicios aéreos de tipo tradicional ya prevén asistencia implícita a las operaciones en tales rutas limitando el alcance de la competencia.</i></p> <p><i>El Anexo otorga seguridades jurídicas a las partes que participan en la implantación de un régimen ESTDR y también permite que las Partes ejerzan flexibilidad en su interpretación y administración, por ejemplo en cuanto a los criterios para la selección de rutas y la determinación del nivel adecuado de servicios, el procedimiento de licitación para la selección de transportistas y el contenido de los arreglos contractuales.</i></p> <p><i>Un ejemplo del enfoque flexible consiste en establecer únicamente el requisito mínimo de capacidad, dejando que la línea aérea decida las frecuencias, tipos de aeronaves, tarifas, etc. Los requisitos de capacidad podrían definirse en términos</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo IV Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>en consideraciones comerciales propias del mercado], teniendo en cuenta, entre otras cosas, las necesidades particulares de servicios aéreos regulares de la ruta en cuestión, el nivel de demanda, la disponibilidad de servicios aéreos de conexión, las líneas aéreas de terceros países, los explotadores de servicios no regulares y otras modalidades de transporte; las tarifas aéreas y condiciones, así como las repercusiones en las demás líneas aéreas que explotan o tienen la intención de explotar dicha ruta y las rutas adyacentes. [Los servicios aéreos no regulares también podrían considerarse adecuados, siempre que cumplan con las condiciones estipuladas en el párrafo 1 de este Anexo].</p> <p>3. [No obstante las disposiciones del Artículo __ (Capacidad) y el Artículo __ (Fijación de precios)], la Parte interesada, después de celebrar consultas con (o haber obtenido el consentimiento de) las otras Partes, puede requerir a una línea aérea que explota o tiene la intención de explotar una ruta de servicios esenciales o una ruta esencial de desarrollo turístico que proporcione servicios aéreos que sean de un nivel adecuado por un período no superior a __ años. [La Parte podría exigir a una línea aérea que desee terminar, suspender o reducir un servicio existente en la ruta indicada más abajo un plazo adecuado de notificación que no sea inferior a __ días previo a la reducción del servicio propuesto].</p> <p>4. No obstante las disposiciones del [Artículo __ (Capacidad), Artículo __ (Fijación de precios) y] el Anexo __ (Cuadros de rutas), si ninguna línea aérea ha iniciado o tiene previsto iniciar la prestación de servicios aéreos a un nivel adecuado [individualmente o en asociación] en una ruta de servicios aéreos esenciales o una ruta esencial de desarrollo turístico, la Parte interesada puede invitar a candidatos a que proporcionen dichos servicios y, si se considera necesario y después de celebrar consultas con (o después de haber obtenido el consentimiento de) las otras Partes, puede limitar el acceso a dicha ruta a una sola línea aérea [excluyendo las líneas aéreas de terceros países] durante un período no superior a __ años, y/o compensar a la línea aérea mediante el pago de un subsidio. El derecho de explotar tales servicios se ofrecerá mediante licitación pública [ya sea para una sola o para un grupo de tales rutas] a toda línea aérea designada que tenga derecho a explotar [y comercializar] sus servicios entre los territorios. [También tendrán derecho a concursar las líneas aéreas de terceros países elegibles para explotar la ruta].</p> <p>5. La invitación a licitación y el contrato subsiguiente abarcará, entre otras cosas, la siguiente información: el nivel exigido y el estándar de los servicios previstos en el párrafo 2 de este Anexo, el período de validez del contrato, las reglas relativas a la enmienda, terminación o revisión del contrato, especialmente para tener en cuenta cambios imprevistos, y multas en caso de incumplimiento de contrato.</p>	<p><i>de número de asientos desde el lugar de origen o los lugares de origen hasta el lugar de destino o lugares de destino como X "unidades de transporte" por semana durante una parte o la totalidad de la estación turística.</i></p> <p><i>El texto opcional requiere que la línea aérea titular notifique con antelación su intención de suprimir o reducir los servicios en la ruta en cuestión.</i></p> <p><i>El modelo proporciona explícitamente tres opciones de apoyo: a) la garantía de una explotación monopolista con subsidio, b) la garantía de un monopolio sin subsidio, o c) un subsidio sin la garantía de una explotación monopolista.</i></p> <p><i>Es importante señalar que, independientemente de la duración del contrato, el régimen ESTDR no se aplicaría con carácter permanente sino de transición, por un período de tiempo razonable (principalmente en relación con el período inicial) especialmente en el caso de rutas que prestan servicios a "zonas de desarrollo". Por ejemplo, si aumenta la demanda del público a raíz del desarrollo de la red o por mejoras de la infraestructura aeronáutica, sería menos probable que la ruta continúe constituyendo un monopolio natural y sin necesidad de reglamentación.</i></p>

<p style="text-align: center;">Anexo IV Rutas de servicios esenciales y desarrollo turístico</p>	<p style="text-align: center;">Notas explicativas</p>
<p>6. La selección de la línea aérea se hará dentro de un período de ___ meses por la Parte que invitó a licitar, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la viabilidad financiera de los concursantes, el plan de operaciones propuesto, los mecanismos para establecer asociaciones con el sector de turismo, las tarifas aéreas y condiciones conexas y el monto requerido de compensación, si corresponde.</p> <p>7. La Parte que invitó a licitar puede rembolsar a una línea aérea, que ha sido seleccionada conforme al párrafo 6 de este Anexo, por las pérdidas en que incurra como consecuencia de explotar una ruta con un nivel adecuado, de conformidad con el contrato. Dicho reembolso se determinará en función del déficit [previsto] entre los costos y los ingresos generados por el servicio teniendo en cuenta una remuneración razonable por el capital empleado. [No se abonará ningún subsidio adicional por servicios de nivel más elevado que la línea aérea brinde por propia opción].</p> <p>8. Las consultas entre las partes se celebrarán de conformidad con el Artículo ___ (Consultas) siempre que una de las Partes considere que la selección y/o compensación de una línea aérea es incompatible con las consideraciones estipuladas en los párrafos 6 y 7 de este Anexo, o que el desarrollo y la competencia en una ruta están excesivamente restringidos por las condiciones de este Anexo. [Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, una de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias previsto en el Artículo ___ (Solución controversias) para solucionar la controversia].</p>	<p><i>La inclusión de consultas entre Estados para hacer revisiones antes y después de los hechos y/o el requisito de obtener la aprobación de otro u otros Estados podría constituir una medida disuasiva eficaz frente al riesgo potencial de que los Estados favorezcan a sus líneas aéreas nacionales y recurran excesivamente a la aplicación de este régimen.</i></p>

Apéndice 6

Políticas de la OACI en la esfera del transporte aéreo

Este apéndice contiene el texto completo de la Resolución A36-15, que constituye una declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo. Esta resolución también se encuentra en el Doc 9902 — *Resoluciones vigentes de la Asamblea*.

A36-15: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

Introducción

Considerando que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios del transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica y armoniosa y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios del transporte aéreo internacional se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica y el respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

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

Considerando que es cada vez más difícil, en particular para los países en desarrollo, conseguir los recursos necesarios para optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al transporte aéreo;

Considerando que la Organización prepara continuamente textos de orientación, estudios y estadísticas sobre el desarrollo del transporte aéreo para los Estados contratantes, y que los mismos deberían mantenerse actualizados, centrados y válidos y distribuirse a los Estados contratantes por los medios más eficaces;

Considerando que los Estados contratantes deben proporcionar datos estadísticos concretos y precisos e información para que la Organización pueda preparar esas orientaciones;

Considerando que la Organización está evolucionando hacia la gestión por objetivos, con más énfasis en la aplicación que en el establecimiento de normas;

Considerando que las orientaciones preparadas por la Organización y las medidas tomadas por la misma para cumplir con sus Objetivos estratégicos deberían ayudar a los Estados contratantes a elaborar políticas y prácticas que faciliten la mundialización, comercialización y liberalización del transporte aéreo internacional; y

Considerando que para los Estados contratantes es importante participar en la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enumerados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo vigentes al clausurarse el 36º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Apéndice B — Estadísticas

Apéndice C — Pronósticos y planificación económica

Apéndice D — Facilitación

Apéndice E — Impuestos

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Apéndice H — Correo aéreo

2. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta estas políticas y su profundización continua por parte del Consejo en los documentos señalados en esta declaración refundida, y por el Secretario General en manuales y circulares;

3. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para cumplir con las obligaciones dimanantes del Convenio y de las resoluciones de la Asamblea, a fin de apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en especial, para proporcionar lo más completa y rápidamente posible la información estadística y de otra índole que la Organización solicite para sus estudios en materia de transporte aéreo;

4. *Pide* al Consejo que asigne particular importancia al problema de financiar el desarrollo de los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la mejor contribución posible del transporte aéreo al bienestar económico y social de los países en desarrollo;

5. *Pide* al Consejo que, cuando lo considere conveniente para ayudar en su labor sobre cualquier cuestión de transporte aéreo, procure obtener el asesoramiento de representantes especializados de Estados contratantes por los medios más adecuados, incluida la creación de grupos de expertos calificados dependientes del Comité de Transporte aéreo o de grupos de estudio de la Secretaría, y realice su labor por correspondencia o mediante reuniones;

6. *Pide* al Consejo que celebre conferencias o reuniones departamentales en las que todos los Estados contratantes puedan participar, como el medio principal para resolver los problemas de importancia mundial en la esfera del transporte aéreo, cuando el número e importancia de los problemas que deban tratarse justifiquen dichas reuniones y cuando exista la posibilidad de una acción constructiva respecto a ellos;

7. *Pide* al Consejo que tome las medidas necesarias para realizar seminarios teóricos y prácticos y otras actividades que sean necesarias para difundir entre los Estados contratantes las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo y la correspondiente orientación;

8. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración refundida de las políticas de la OACI relativas al transporte aéreo e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y

9. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A35-18.

APÉNDICE A

Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Acuerdos y arreglos

Considerando que los principios fundamentales de soberanía, justicia e igualdad de oportunidades, no discriminación, interdependencia, armonización y cooperación que se consagran en el Convenio han servido adecuadamente al transporte aéreo internacional y continúan constituyendo la base de su futuro desarrollo;

Considerando que el multilateralismo en derechos comerciales en la medida más amplia posible continúa siendo un objetivo de la Organización;

Considerando que, en el marco del Convenio, los Estados contratantes tienen objetivos y políticas de reglamentación diferentes, pero comparten el objetivo fundamental de la participación fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional;

Considerando que uno de los objetivos del Convenio es que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica, y que en ese respecto el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) facilita el logro de dicho objetivo por los Estados contratantes que ya forman parte del mismo;

Considerando que la Asamblea ha destacado repetidamente la obligación de cada Estado contratante de cumplir con el Artículo 83 del Convenio registrando lo antes posible en el Consejo todos los acuerdos relativos a la aviación civil internacional celebrados de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*;

Considerando que las demoras indebidas y el incumplimiento en lo que atañe al registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos constituyen un obstáculo para la exactitud e integridad de la información normativa y para aumentar la transparencia;

Considerando que la fijación de tarifas de pasajeros y carga del transporte aéreo internacional debería ser justa, transparente y apropiada para fomentar el desarrollo satisfactorio de los servicios aéreos; y

Considerando que es necesario adaptarse al entorno cambiante en materia de reglamentación y explotación del transporte aéreo y que la Organización ha elaborado textos de orientación sobre criterios para la reglamentación del transporte aéreo internacional, incluyendo cláusulas modelo y modelos de acuerdos de servicios aéreos para que los Estados los utilicen en forma opcional en sus acuerdos bilaterales y regionales;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la función principal de la OACI de elaborar orientaciones sobre políticas de reglamentación del transporte aéreo internacional y facilitar la liberalización;
2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no son Partes en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) a que consideren con carácter urgente su adhesión;
3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que registren en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*;
4. *Insta* a los Estados contratantes a que mantengan debidamente informado al Consejo de los problemas importantes que plantee la aplicación de los acuerdos o arreglos de servicios aéreos, y de cualquier progreso que se

logre o que se espere lograr respecto a la consecución del objetivo del multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales;

5. *Pide* al Consejo que continúe cooperando con los organismos regionales y subregionales en lo concerniente al examen y preparación de medidas de cooperación, incluso arreglos liberalizados y los resultados de esas medidas, con objeto de ver si, a su debido tiempo, podría recomendarse a los Estados contratantes la aplicación de medidas similares, o de otra índole, sobre una base más amplia;

6. *Pide* al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados contratantes y las líneas aéreas con respecto a los derechos comerciales y las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, e informe a todos los Estados contratantes acerca de cualquier novedad en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados, con respecto a derechos comerciales;

7. *Pide* al Consejo que continúe examinando el mecanismo para establecer las orientaciones sobre políticas de la Organización en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y revisarlas o actualizarlas cuando sea necesario;

8. *Pide* al Consejo que revise periódicamente el reglamento aplicable al registro con miras a simplificar el procedimiento de registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos;

9. *Pide* al Secretario General que recuerde a los Estados contratantes la importancia de registrar sin demoras indebidas los acuerdos y arreglos aeronáuticos y que proporcione a los Estados contratantes la asistencia que necesiten para registrar sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo; y

10. *Pide* al Presidente del Consejo y al Secretario General que fomenten la adhesión universal al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) y su aplicación y que insten a los Estados contratantes a que informen a la Secretaría acerca de sus intenciones con respecto a la adhesión al acuerdo.

Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación

Considerando que ciertas restricciones económicas, financieras y operacionales introducidas unilateralmente a escala nacional afectan la estabilidad del transporte aéreo internacional, tienden a crear prácticas comerciales injustas y discriminatorias y pueden ser incompatibles con los principios fundamentales del Convenio y el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional;

Considerando que la prestación de servicios de transporte aéreo regulares y fiables tiene importancia fundamental para la evolución de las economías de muchos países en desarrollo, incluyendo las de aquellos que dependen del turismo;

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

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

Considerando que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de

liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

Considerando que el logro de los objetivos de desarrollo entre tales Estados se fomenta cada vez más mediante arreglos de cooperación basados en grupos económicos regionales y en la cooperación funcional, simbólica de la afinidad y comunidad de intereses que comparten especialmente los Estados en desarrollo pertenecientes a esos movimientos regionales de integración económica; y

Considerando que el ejercicio de los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de un Estado en desarrollo, que tiene esa comunidad de intereses, por una línea aérea que sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por otro Estado o Estados en desarrollo, o por sus nacionales, que compartan la misma comunidad de intereses, servirá para promover dichos intereses de los Estados en desarrollo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y a que se cercioren de que las políticas y legislaciones nacionales no se apliquen al transporte aéreo internacional sin tener debidamente en cuenta las características especiales del mismo;
2. *Insta* a los Estados contratantes a que acepten tales designaciones y permitan que tales líneas aéreas ejerzan los derechos de ruta y otros derechos de transporte aéreo de uno o varios Estados, en particular Estados en desarrollo del mismo grupo, de acuerdo con términos y condiciones mutuamente aceptables, comprendidos los acuerdos de transporte aéreo negociados, o que hayan de negociarse, por las partes interesadas;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan el concepto de la comunidad de intereses dentro de los grupos económicos regionales o subregionales como base válida para la designación por parte de uno o más Estados en desarrollo de una línea aérea de otro u otros Estados en desarrollo pertenecientes al mismo grupo económico regional, cuando dicha línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté controlada efectivamente por ese Estado o Estados en desarrollo o por sus nacionales;
4. *Insta* a los Estados contratantes a que consideren la posibilidad de aplicar criterios distintos para la designación y autorización de líneas aéreas, incluyendo aquellos que la OACI ha elaborado, y adoptar un método flexible y positivo para aceptar los esfuerzos de otros Estados para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos sin comprometer la seguridad operacional ni la protección de la aviación;
5. *Invita* a los Estados contratantes que posean experiencia en diversas formas de explotación conjunta de servicios aéreos internacionales a que presenten al Consejo, de forma continua, toda la información relativa a dicha experiencia, de modo que la Organización pueda contar en esta materia con toda la información que pueda ser útil para los Estados contratantes;
6. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, preste toda la asistencia posible a los Estados contratantes que deseen pasar a formar parte de grupos económicos regionales o subregionales por lo que respecta a la explotación de servicios aéreos internacionales; y
7. *Pide* al Consejo que, cuando se le solicite, proporcione ayuda a los Estados contratantes que tomen la iniciativa de concertar arreglos de cooperación para la propiedad y explotación conjuntas de servicios aéreos internacionales, directamente entre ellos, o cuyas líneas aéreas concierten arreglos de esa naturaleza, y que oportunamente comunique a los Estados la información sobre tales arreglos de cooperación.

Sección III. Distribución de los productos de las líneas aéreas

Considerando que los avances en las tecnologías de información y electrónicas han tenido importantes repercusiones en la forma en que la industria de las líneas aéreas realiza sus operaciones comerciales, especialmente en relación con la distribución de sus productos; y

Considerando que la OACI elaboró un Código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SRC) para que apliquen los Estados y dos cláusulas modelo para que los Estados utilicen en forma opcional en sus acuerdos de servicios aéreos;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que siga la evolución en materia de distribución de los servicios de las líneas aéreas y las prácticas normativas conexas y transmita a los Estados contratantes toda información sobre acontecimientos significativos; y
2. *Pide* al Consejo que examine si siguen siendo necesarios el Código SRC de la OACI y las cláusulas modelo, teniendo en cuenta los cambios en la industria y en la reglamentación.

Sección IV. Comercio de servicios

Considerando que, respecto a la incorporación de aspectos del transporte aéreo internacional en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), la OACI ha dado a conocer activamente a todas las partes interesadas las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como el mandato y la función especiales de la OACI en materia de transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la necesidad de que la OACI continúe estudiando futuros arreglos de reglamentación y formule recomendaciones y propuestas para resolver los problemas que enfrenta el transporte aéreo internacional, respondiendo a los cambios internos y externos que lo afectan;
2. *Reconoce* que dichos arreglos deberían crear un entorno en el que el transporte aéreo pueda desarrollarse y continuar prosperando de forma ordenada, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección, garantizando al mismo tiempo los intereses de todos los Estados contratantes y su participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;
3. *Reafirma* la función primordial de la OACI de elaborar criterios de orientación sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional;
4. *Insta* a los Estados contratantes que participen en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a que:
 - a) aseguren la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
 - b) se aseguren de que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;

- c) tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
 - d) examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
 - e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
 - f) registren en la OACI, de acuerdo con el Artículo 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS;
5. *Pide* a la Organización Mundial del Comercio, a sus Estados miembros y observadores que otorguen debida consideración a:
- a) las estructuras y arreglos de reglamentación que caracterizan al transporte aéreo internacional, así como la liberalización que está teniendo lugar a escala bilateral, subregional y regional;
 - b) la responsabilidad constitucional de la OACI con respecto al transporte aéreo internacional y, en particular, su seguridad operacional y protección; y
 - c) las políticas y los textos de orientación actuales de la OACI relativos a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, así como su labor continua en esta esfera; y
6. *Pide* al Consejo que:
- a) siga ejerciendo una función de liderazgo mundial para facilitar y coordinar el proceso de liberalización económica, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la protección de la aviación y la protección del medio ambiente en la esfera del transporte aéreo internacional;
 - b) participe activamente en las actividades en materia de comercio de servicios que puedan afectar al transporte aéreo internacional e informe consiguientemente a los Estados contratantes; y
 - c) promueva la comunicación, cooperación y coordinación efectivas y permanentes entre la OACI, la Organización Mundial del Comercio y otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales que se ocupen del comercio de servicios.

Sección V. Elaboración de criterios

Considerando que los gobiernos tienen responsabilidades y obligaciones internacionales en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional;

Considerando que la liberalización económica y la evolución de la industria del transporte aéreo continuarán ofreciendo oportunidades y planteando retos y problemas con respecto a la reglamentación del transporte aéreo internacional; y

Considerando que la Organización ha abordado muchos de los problemas de reglamentación y compilado los criterios y textos de orientación conexos;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que en sus funciones de reglamentación tengan en cuenta los criterios y textos de orientación elaborados por la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los comprendidos en el Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*; y
2. *Pide* al Consejo que se asegure de que esos criterios y los textos de orientación se mantengan actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes; le pide asimismo que, cuando sea necesario, elabore criterios sobre nuevas cuestiones de reglamentación que sean de interés general.

APÉNDICE B

Estadísticas

Considerando que el Programa de estadísticas de la OACI proporciona una base independiente y global para fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Considerando que cada Estado contratante se ha comprometido a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen las estadísticas solicitadas por el Consejo de conformidad con el Artículo 67 del Convenio;

Considerando que el Consejo también ha establecido requisitos con respecto a las estadísticas relativas a las operaciones de las líneas aéreas interiores, aeropuertos internacionales e instalaciones y servicios en rutas internacionales, en virtud de los Artículos 54 y 55 del Convenio;

Considerando que el Consejo ha establecido los requisitos relativos a la recopilación de datos sobre aeronaves civiles matriculadas de conformidad con el Artículo 21 del Convenio;

Considerando que el Consejo ha adoptado una política de gestión en función de los objetivos que requiere la medición de la eficacia de la totalidad de la Organización y de sus partes constitutivas en el cumplimiento de los Objetivos estratégicos de la Organización;

Considerando que la base de datos integrada para la validación y el almacenamiento de datos estadísticos de la OACI proporciona a los Estados contratantes y a otros usuarios un sistema en línea eficiente para la extracción de datos estadísticos;

Considerando que varios de los Estados contratantes no han presentado todavía, o no han presentado por completo, las estadísticas pedidas por el Consejo; y

Considerando que la cooperación entre las organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación puede ayudar a reducir la carga de presentar estadísticas;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible para proporcionar las estadísticas requeridas a tiempo y cuando sea posible enviándolas electrónicamente;
2. *Pide* al Consejo que, cuando sea necesario, recurra a expertos nacionales en las disciplinas pertinentes para examinar regularmente los datos estadísticos recopilados por la OACI, a fin de satisfacer más eficazmente las necesidades de la Organización y de sus Estados contratantes, y establecer las mediciones necesarias para vigilar la

eficacia de la Organización en el cumplimiento de sus Objetivos estratégicos, y para mejorar la uniformidad de las estadísticas, hacer más completas y oportunas las notificaciones de los Estados contratantes y mejorar la forma y el contenido de los análisis; y

3. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe estudiando las formas de lograr una cooperación más estrecha con otras organizaciones internacionales activas en la recopilación y distribución de estadísticas de aviación; y
- b) tome las disposiciones apropiadas para que el personal de la Secretaría preste asistencia a los Estados contratantes que la soliciten con el fin de mejorar sus estadísticas de aviación civil y la forma de notificarlas a la Organización.

APÉNDICE C

Pronósticos y planificación económica

Considerando que la independencia de la OACI al realizar investigaciones de tendencias y al aplicar análisis económicos proporciona la base necesaria para fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Considerando que los Estados contratantes necesitan disponer de pronósticos mundiales y regionales de la evolución futura de la aviación civil, para fines diversos;

Considerando que el Consejo, en el desempeño de sus funciones permanentes en la esfera económica, debe prever los futuros acontecimientos que probablemente requieran medidas por parte de la Organización e iniciar éstas a su debido tiempo;

Considerando que la Organización debe evaluar regularmente su actuación respecto de los Objetivos estratégicos, centrándose particularmente en la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la protección del medio ambiente y la eficiencia; y

Considerando que la Organización necesita disponer de pronósticos específicos y apoyo económico para fines de planificación de aeropuertos y sistemas de navegación aérea y de planificación ambiental;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que prepare y mantenga, en la medida en que sea necesario, pronósticos a largo y a mediano plazo sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil, tanto de carácter general como específico, incluyendo cuando sea posible datos locales y regionales así como mundiales, y que los facilite a los Estados contratantes y proporcione los datos necesarios sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente y eficiencia;

2. *Pide* al Consejo que elabore métodos y procedimientos para la preparación de pronósticos, análisis de beneficios y eficacia de costos, así como elaboración de análisis de rentabilidad a fin de satisfacer las necesidades de la Organización, de los grupos regionales de planificación de la navegación aérea y, en su caso, de otros órganos de la Organización encargados de la planificación de sistemas o del medio ambiente; y

3. *Pide* al Consejo que haga arreglos para recopilar y preparar información sobre los métodos actuales de pronosticación para los fines descritos en las cláusulas 1 y 2 y para su divulgación oportuna a los Estados contratantes, como guía para hacer sus propios pronósticos y su planificación económica.

APÉNDICE D

Facilitación

Sección I. Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Considerando que la finalidad del Anexo 9 — *Facilitación*, es exponer las obligaciones que los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados contratantes y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los Artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeros, equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Considerando que es imprescindible que los Estados contratantes continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia en el transporte aéreo y al mismo tiempo protejan a la aviación civil internacional;

Considerando que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que aceleren el despacho de los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de inmigración; y

Considerando que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar a los viajeros y otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados contratantes respecto a la administración de los controles fronterizos de la carga y de los pasajeros, así como la protección de la salud de los pasajeros y la tripulación;
3. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, y del Anexo 17 — *Seguridad*, sean compatibles y se complementen;
4. *Pide* al Consejo que se cerciore de que sus especificaciones y textos de orientación contenidos en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados de acuerdo con los avances tecno-lógicos y que siga analizando las soluciones tecnológicas destinadas a mejorar los procedimientos de despacho; y
5. *Pide* al Consejo que se cerciore de que el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes

Considerando que el pasaporte es el documento oficial básico que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

Considerando que se necesita una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia al fraude de pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, la utilización de pasaportes válidos por impostores, la utilización de pasaportes caducados o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

Considerando que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes vírgenes robados por personas que intentan ingresar a un país con una identidad falsa; y

Considerando que la OACI ha creado el proyecto de Implantación universal de documentos de viaje de lectura mecánica (UIMRTD) para asistir a los Estados en cuestiones tales como la planificación y ejecución de proyectos, la formación e instrucción y los servicios de evaluación de sistemas, para que puedan cumplir con el plazo de 2010 para la expedición de PLM, y ha establecido el Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los PLM dotados de datos biométricos (pasaportes electrónicos);

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de sus pasaportes y protegerlos contra el fraude y asistirse mutuamente al respecto;
2. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1, para el 1 de abril de 2010 a más tardar;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que se aseguren de que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;
4. *Insta* a los Estados contratantes que necesiten asistencia en el marco del proyecto UIMRTD a que se pongan en contacto con la OACI en forma urgente;
5. *Pide* al Consejo que continúe la labor de aumentar la eficacia de los controles sobre el fraude de pasaportes mediante la aplicación de los SARPS pertinentes del Anexo 9 y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados contratantes a mantener la integridad y seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje;
6. *Insta* a los Estados que expiden pasaportes electrónicos a que se incorporen al DCP de la OACI; y
7. *Insta* a los Estados contratantes que aún no lo estén haciendo a que proporcionen datos sobre pasaportes extraviados y robados, de manera rutinaria y oportuna, para que se incorporen a la base de datos de búsqueda automática de INTERPOL sobre los documentos de viaje robados y extraviados.

Sección III. Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Considerando que es preciso que los Estados contratantes sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación es un medio probado para efectuar las mejoras necesarias; y

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados contratantes y con las diversas partes nacionales e internacionales interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a establecer y utilizar comités nacionales de facilitación y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados contratantes a participar en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:
 - a) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
 - 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación; y
 - b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria;
4. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados contratantes con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus explotadores de aeronaves para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos en:
 - a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
 - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados contratantes a que exhorten a los explotadores internacionales y a sus asociaciones a participar, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
8. *Insta* a los Estados y explotadores a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

APÉNDICE E

Impuestos

Considerando que el transporte aéreo internacional desempeña una función importante en el progreso y expansión del comercio y de los viajes internacionales y que los impuestos aplicables a las aeronaves, el combustible y otros suministros técnicos semejantes que se utilizan en el transporte aéreo internacional, los impuestos sobre la renta de las empresas de transporte aéreo internacional y sobre las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional, y los impuestos sobre su venta y uso, pueden tener repercusiones económicas y de competencia negativas en las operaciones de transporte aéreo internacional;

Considerando que en los criterios de la OACI contenidos en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que es sumamente preocupante que algunos Estados contratantes imponen cada vez más gravámenes a ciertos aspectos del transporte aéreo internacional y que los derechos sobre el tráfico aéreo, de los que algunos pueden catalogarse como impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo internacional, están proliferando;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves se trata en la Resolución A36-22 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*; y

Considerando que la resolución que figura en el Doc 8632 complementa el Artículo 24 del Convenio y tiene la finalidad de reconocer el carácter particular de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que cumplan las resoluciones del Consejo contenidas en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*; y
2. *Pide* al Consejo que se cerciore de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 8632 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

APÉNDICE F

Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Considerando que en las políticas de la OACI contenidas en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

Considerando que la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves y las opciones basadas en criterios de mercado se trata separadamente en la Resolución A36-22 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;*

Considerando que en el Artículo 15 del Convenio se establece la base para la aplicación y publicación de los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea;

Considerando que se ha encargado al Consejo que formule recomendaciones para orientación de los Estados contratantes con respecto a los principios conforme a los cuales los proveedores de aeropuertos y de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional pueden imponer derechos para recuperar los costos del suministro de dichos servicios y obtener otros ingresos de los mismos, y con respecto a los métodos que pueden aplicarse a dicho efecto; y

Considerando que el Consejo adoptó y revisó en la medida necesaria y publicó el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea;*

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que se respeta plenamente el Artículo 15 del Convenio;
2. *Insta* a los Estados contratantes a basar la recuperación de los costos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que suministran a la aviación civil internacional, o cuyo suministro comparten, en los principios establecidos en el Artículo 15 del Convenio y en el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, independientemente de la estructura orgánica bajo la cual se explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
3. *Insta* a los Estados contratantes a garantizar que los derechos aeroportuarios y en concepto de servicios de navegación aérea se apliquen exclusivamente a sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil;
4. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible en cumplimiento del Artículo 15 del Convenio para publicar y comunicar a la Organización todos los derechos que un Estado contratante imponga o permita imponer por el uso de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea que hagan las aeronaves de cualquier otro Estado contratante; y
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 9082 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.

Sección II. Aspectos económicos y de gestión

Considerando que, al atender los crecientes volúmenes de tráfico, los costos globales de suministrar aeropuertos y servicios de navegación aérea siguen aumentando;

Considerando que los Estados contratantes ponen cada vez más énfasis en mejorar la eficiencia financiera del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea;

Considerando que debería mantenerse un equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de servicios de navegación aérea por una parte y de los transportistas aéreos y otros usuarios por la otra que debería estar basado en el fomento de la cooperación entre proveedores y usuarios;

Considerando que los Estados contratantes han pedido a la Organización que proporcione asesoramiento y orientación destinados a promover la recuperación equitativa de los costos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;

Considerando que los Estados contratantes ceden cada vez más la explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea a entidades comercializadas y privatizadas que podrían tener menos conciencia y conocimientos de las obligaciones de los Estados estipuladas en el Convenio y sus Anexos y de los criterios y textos de orientación de la OACI en la esfera económica, y utilizan las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales para cumplir los compromisos asumidos en virtud del Artículo 28 del Convenio; y

Considerando que el Consejo adoptó directrices provisionales sobre políticas de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para garantizar que todos los usuarios reciban un trato equitativo;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes que, respecto a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, ellos son exclusivos responsables respecto a los compromisos que han asumido en virtud del Artículo 28 del Convenio, sean cuales fueren las entidades que explotan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en cuestión;
2. *Insta* a los Estados contratantes a cooperar en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales y a considerar la aplicación de las directrices provisionales sobre políticas de asignación de costos del GNSS;
3. *Pide* al Consejo que continúe elaborando criterios y textos de orientación de la OACI con miras a contribuir a aumentar la eficiencia y mejorar la relación costo-eficacia en el suministro y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea, incluyendo la base para una sólida cooperación entre proveedores y usuarios;
4. *Pide* al Consejo que continúe perfeccionando sus directrices sobre políticas de asignación de costos del GNSS y la coordinación de los aspectos técnicos, jurídicos y económicos, incluido su interfuncionamiento eficiente en función de los costos;
5. *Pide* al Consejo que promueva los criterios de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios y los textos de orientación conexos, incluyendo asesoramiento en organización y gestión, a fin de que los Estados, los aeropuertos privatizados explotados con criterios comerciales, así como las entidades que prestan servicios de navegación aérea los conozcan mejor y tomen mayor conciencia sobre ellos;
6. *Pide* al Consejo que mantenga en estudio la situación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y presente los correspondientes informes a los Estados contratantes a intervalos adecuados; y
7. *Insta* a los Estados contratantes a hacer todo lo posible por proporcionar con la menor demora posible los datos financieros relativos a sus aeropuertos y servicios de navegación aérea para permitir que el Consejo proporcione dicho asesoramiento y prepare dichos informes.

APÉNDICE G

Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Considerando que hay un interés permanente entre los usuarios, incluidas las organizaciones internacionales con participación en los sectores turísticos, aeronáuticos y comerciales, acerca del nivel de los costos de explotación, las tarifas de pasajeros y carga y el rendimiento apropiado de los transportistas aéreos internacionales;

Considerando que los Estados contratantes y otras organizaciones internacionales utilizan ampliamente los estudios objetivos de la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional, que dichos estudios han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos; y

Considerando que es preciso que la OACI cuente con datos sobre los ingresos, los costos y las operaciones de los transportistas a fin de ayudar al Consejo a evaluar la eficacia de las medidas propuestas para cumplir con los Objetivos estratégicos de la Organización, y para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar sus niveles y las consecuencias que las variaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo; y
2. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible por obtener de sus empresas de transporte aéreo internacional, con la menor demora posible, datos acerca de los costos, ingresos y otros datos solicitados por la OACI.

APÉNDICE H

Correo aéreo

Considerando que la Asamblea ha dado instrucciones permanentes respecto a la labor de la OACI en la esfera del correo aéreo internacional;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a que tengan en cuenta los efectos en la aviación civil internacional cuando se formulen criterios en la esfera del correo aéreo internacional, especialmente en las reuniones de la Unión Postal Universal (UPU); y
2. *Encarga* al Secretario General que suministre a la UPU, previa solicitud, la información fáctica de que disponga.

ISBN 978-92-9231-511-5



9 789292 315115