

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

(Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003)

Cuestión 3 del

orden del día: **Análisis de un modelo de acuerdo de servicios aéreos**

3.1: Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo

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

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presentan dos modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA) para que sirvan de orientación a los Estados y éstos los usen discrecionalmente (de forma selectiva o adaptada o en su totalidad) en sus relaciones de transporte aéreo, uno para una situación bilateral y otro para una situación regional o multilateral. La aplicación de los MASA debería intensificar la armonización de la reglamentación del transporte aéreo internacional y la coordinación mundial del proceso de liberalización en curso.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.1.

REFERENCIAS

Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional
(Doc 9626)
Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)
Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro (Doc 9644)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 A partir del decenio de 1970 la OACI ha elaborado activamente cláusulas modelo para que los Estados las empleen a su discreción en sus acuerdos de servicios aéreos. Esta labor se emprendió con el doble propósito de armonizar el fondo y el lenguaje de ciertas cláusulas empleadas en los acuerdos de servicios aéreos y al mismo tiempo proveer orientación a los Estados para sus relaciones bilaterales. Los Estados en general han considerado que esa labor de la OACI es útil y han continuado solicitando más trabajos sobre cláusulas modelos.

1.2 Además, ha habido una evolución importante en el ámbito de la reglamentación del transporte aéreo y en la industria desde la última Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) celebrada en 1994. Con respecto a los acuerdos de servicios aéreos, con la liberalización han surgido nuevas disposiciones y diversos enfoques; por otra parte, la difusión de acuerdos regionales ha hecho que sea necesario adaptar las fórmulas existentes a una situación normativa diferente.

1.3 En esta nota se presentan dos modelos de acuerdos de servicios aéreos (MASA), uno para emplearlo en una situación bilateral y el otro para emplearlo en una situación regional o plurilateral. Los MASA son exhaustivos, pues abarcan todos los aspectos que normalmente, o aun ocasionalmente, se encuentran en un acuerdo de servicios aéreos. Estos MASA se basan principalmente en las experiencias de los Estados y en los textos de orientación de la OACI y tienen por objetivo facilitar aún más el proceso de liberalización, dando a los Estados una herramienta práctica que permita hacer frente a los desafíos y oportunidades de la liberalización. La elaboración y aplicación de los MASA también refuerza la función de la OACI de proveer orientación a los Estados en el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional. En el Adjunto A se presenta un MASA para los Estados que desean una liberalización bilateral y en el Adjunto B* un MASA para las situaciones regionales o multilaterales.

2. CONCEPTO DE UN MODELO DE ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

2.1 Muchos Estados tienen ahora varios años de experiencia en la liberalización progresiva y han empleado la orientación de la OACI en varias áreas. A la luz de esta experiencia respecto a la liberalización y a fin de prestar mejor asistencia a todos los Estados en el proceso de liberalización, fue necesario reunir y elaborar aún más la orientación existente de la OACI en forma más ampliada, exhaustiva y útil.

2.2 Una manera de lograr este fin era proporcionar a los Estados un modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) para uso discrecional. Los MASA elaborados por la OACI, adjuntos a esta nota, tienen los siguientes objetivos:

- a) proporcionar un acuerdo marco de servicios aéreos completo que los Estados puedan emplear a discreción en sus relaciones de transporte aéreo durante el proceso de liberalización, especificando las disposiciones más liberales así como también los enfoques de transición y tradicional cuando sea pertinente. Los MASA serán “documentos vivos” que se modificarán con el tiempo a medida que surjan nuevas disposiciones y nuevos enfoques en las relaciones de transporte aéreo;
- b) proporcionar orientación práctica adicional complementando el texto con notas explicativas y otros textos sobre la aplicación de las disposiciones incluidas en el MASA. Por lo tanto, la característica de “documento vivo” de los MASA mencionada antes se extenderá también a la aplicación de los mismos. La elaboración de textos

*El Adjunto B (MASA regional o multilateral) se incluye en un Anexo a la nota ATConf/5-WP/17.

adicionales, como sobre las consecuencias de adoptar determinados enfoques y la relación entre las disposiciones del acuerdo de servicios aéreos, se basaría principalmente en las experiencias de los Estados; y

- c) servir como criterio para medir el progreso y los cambios de la liberalización en el ámbito bilateral o regional.

3. LOS MODELOS DE ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS DE LA OACI

3.1 **Contenido.** Los MASA, como se presentan en los Adjuntos A y B, ofrecen un texto completo junto con las correspondientes notas explicativas e incluyen opciones para la redacción y enfoques alternativos para las disposiciones que normalmente se encontrarían en los acuerdos de servicios aéreos. Estos MASA 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 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 lo tanto, para la mayoría de las disposiciones el texto se obtuvo por “destilación” de los más comunes y el uso corriente de los Estados en esta materia.

3.2 La mayoría de los modelos de la OACI mencionados en los MASA pueden encontrarse en el Doc 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*, que constituye un compendio de conclusiones, decisiones y orientación sobre políticas de la OACI en esta esfera. Sin embargo, los textos de los MASA también incluyen los proyectos de modelos o anexos propuestos en las notas de estudio ATConf/5 siguientes: WP/7 (propiedad y control), WP/9 (arrendamiento de aeronaves), WP/10 (carga aérea), WP/11 (salvaguardias), WP/12 (sostenibilidad y participación), WP/15 (solución de controversias) y WP/16 (transparencia). En caso de que la Conferencia modifique estos proyectos, los textos de los MASA se modificarán en consecuencia.

3.3 Con respecto al contenido, los MASA comienzan con el enfoque tradicional respecto a los derechos de explotación y comerciales de las líneas aéreas designadas en asuntos como otorgamiento de derechos, designación y autorización, capacidad, tarifas, competencia leal y varias actividades relacionadas con los aspectos comerciales proporcionando al mismo tiempo, en el otro extremo del espectro, textos para la “plena liberalización”. Entre estos dos enfoques hay disposiciones que presentan una o más etapas de transición basadas en diversos enfoques recientes para la liberalización, incluyendo algunas formulaciones de “cielos abiertos”. En los casos en que no hay una transición pertinente del enfoque tradicional al de plena liberalización, se ofrece un texto único (p. ej., sobre seguridad operacional y sobre seguridad de la aviación) o bien textos alternativos (p. ej., ciertas disposiciones de tipo administrativo como las relativas a aplicación de las leyes).

3.4 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. Quizá los Estados no necesiten emplear todos los enfoques de transición, o quizá ninguno de ellos, al pasar de un contexto tradicional a uno de plena liberalización. La 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.

3.5 **Formato.** El formato del documento es el mismo, tanto para el MASA bilateral (Adjunto A) como el MASA regional o multilateral (Adjunto B), y 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). En la columna de la derecha figuran las notas explicativas que corresponden específicamente a la disposición o al artículo en general y que proveen información sobre el empleo de un enfoque en particular.

3.6 La mayoría de las disposiciones bilaterales que figuran en el Adjunto A pueden adaptarse para emplearlas en un contexto regional o plurilateral mediante un cambio en la redacción (p. ej., “otra Parte” pasaría a ser “otras Partes”). Sin embargo, los acuerdos regionales o multilaterales presentan varias cuestiones importantes que no existen en un contexto bilateral y que, por lo tanto, se han incluido (p. ej., artículos sobre excepciones y acuerdos vigentes).

3.7 El MASA bilateral que figura en el Adjunto A consta de un preámbulo, 39 artículos y cuatro anexos que, si bien no figuran en un orden de prioridad en particular, siguen la secuencia en que de ordinario se presentan los artículos en un acuerdo bilateral. Los Estados quizá prefieran, unilateral o bilateralmente, otros órdenes de presentación u otras estructuras para los acuerdos. En cuanto a la estructura del MASA regional o multilateral que figura en el Adjunto B, actualmente sólo incluye las disposiciones en que hay una diferencia considerable en el texto cuando se lo compara con el Adjunto A o cuando contiene una nueva disposición necesaria para el contexto regional o multilateral. Sin embargo, se ha preparado una lista, que figura al principio del documento, de las disposiciones en que sólo se necesitan cambios menores respecto al texto bilateral (p. ej., los artículos sobre seguridad de los documentos de viaje o sobre registro en la OACI). Será necesario elaborar más a fondo un documento exhaustivo, similar al Adjunto A.

3.8 **Aplicación y elaboración futura.** En materia de reglamentación económica del transporte aéreo internacional, la OACI ha producido una gran cantidad de textos de orientación vigentes (tales como el Doc 9587 y el Doc 9626, *Manual sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional*) que están a disposición de los Estados que deseen emplearlos. Igualmente, los MASA (Adjuntos A y B) podrían constituir la base para textos de orientación adicionales en la forma de un manual o compendio de los MASA. Al emprender esta labor futura, sería conveniente que la OACI siguiera de cerca la evolución de la liberalización, prestara asistencia a los Estados respecto al empleo y aplicación de los MASA; compilara y mantuviera actualizados los MASA, incluyendo la orientación existente y la nueva; y diseminara entre los Estados información sobre los MASA y la aplicación de los mismos.

3.9 No obstante la conclusión que figura en la nota ATConf/5-WP/8 sobre acceso a los mercados, de que en esta etapa no están dadas las condiciones para un acuerdo mundial multilateral, el multilateralismo sigue siendo un objetivo de la OACI a largo plazo que existe desde hace mucho tiempo. Si bien los MASA constituyen una herramienta bilateral y regional para los Estados en el proceso de liberalización, pueden dar como resultado, actualmente y en el futuro previsible, una armonización suficiente en el lenguaje y en el enfoque como para constituir un elemento para alcanzar el objetivo multilateral.

3.10 **Examen por la Conferencia.** Los MASA son un proyecto permanente que continuará siendo objeto de perfeccionamiento y mejoras, particularmente en cuanto a su utilidad y aplicación. En esta etapa de elaboración, sería muy útil recibir las opiniones y comentarios de la Conferencia, particularmente sobre el concepto como se lo presenta en esta nota de estudio y también sobre las ideas para mejorarlo en el futuro. No se espera que la Conferencia examine o haga suyo el texto de los Adjuntos A y B, sino que examine el concepto en términos generales, para orientar al Consejo sobre la elaboración más a fondo de los modelos y la aplicación de los mismos. Sin embargo, todo comentario de la Conferencia o información de los Estados sobre el texto o las notas explicativas, o sobre la presentación o el contenido, serán tenidos en cuenta.

4. **CONCLUSIONES**

4.1 De lo dicho, pueden extraerse las conclusiones siguientes:

- 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 de los MASA que figuran en los Adjuntos A y B de esta nota está dirigida a facilitar el proceso de liberalización;
- b) los modelos de acuerdos de servicios aéreos 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 o multilaterales y a que informen a la OACI sobre la experiencia obtenida en el empleo de los MASA; y
- 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 aplicación de los MASA.

5. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información sobre los modelos de acuerdos de servicios aéreos que figura en los párrafos 2 y 3, y a examinar el concepto de los MASA y proveer comentarios al respecto, inclusive sobre su futura elaboración y aplicación; y
- b) examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 4.1.

— — — — —

ADJUNTO A

MODELO DE ACUERDO BILATERAL DE SERVICIOS AÉREOS

En este documento:

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

Índice

	<i>Página</i>
Preámbulo	A-3
Artículo 1 – Definiciones	A-5
Artículo 2 – Otorgamiento de derechos	A-7
Artículo 3 – Designación y autorización	A-8
Artículo 4 – Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización	A-13
Artículo 5 – Aplicación de las leyes	A-16
Artículo 6 – Tránsito directo	A-17
Artículo 7 – Reconocimiento de certificados	A-18
Artículo 8 – Seguridad operacional	A-19
Artículo 9 – Seguridad de la aviación	A-21
Artículo 10 – Seguridad de los documentos de viaje	A-23
Artículo 11 – Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas	A-24
Artículo 12 – Derechos impuestos a los usuarios	A-25
Artículo 13 – Derechos de aduana	A-27
Artículo 14 – Impuestos	A-28
Artículo 15 – Competencia leal	A-30
Artículo 16 – Capacidad	A-31
Artículo 17 – Fijación de precios (Tarifas)	A-35
Artículo 18 – Salvaguardias	A-44
Artículo 19 – Leyes sobre la competencia	A-45
Artículo 20 – Conversión de divisas y transferencia de ganancias	A-47
Artículo 21 – Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo	A-48
Artículo 22 – Personal no nacional y acceso a servicios locales	A-49
Artículo 23 – Cambio de capacidad	A-51
Artículo 24 – Servicios de escala	A-54
Artículo 25 – Compartición de códigos y arreglos de cooperación	A-56
Artículo 26 – Arrendamiento	A-59
Artículo 27 – Servicios multimodales	A-61
Artículo 28 – Sistemas de reserva por computadora (SRC)	A-62
Artículo 29 – Prohibición de fumar	A-63
Artículo 30 – Protección del medio ambiente	A-64
Artículo 31 – Estadísticas	A-65
Artículo 32 – Aprobación de horarios	A-66
Artículo 33 – Consultas	A-67
Artículo 34 – Solución de controversias	A-68
Artículo 35 – Enmiendas	A-76
Artículo 36 – Acuerdos multilaterales	A-77
Artículo 37 – Terminación	A-78
Artículo 38 – Registro de la OACI	A-79
Artículo 39 – Entrada en vigor	A-80
Anexo I – Cuadros de ruta	A-81
Anexo II – Operaciones no regulares y chárter	A-84
Anexo III – Servicios de carga aérea	A-89
Anexo IV – Medidas de transición	A-91

Preámbulo	
[Opción 1, de 2]	
<p>El Gobierno de ... y el Gobierno de ..., en adelante mencionados como las “Partes”;</p> <p>SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 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><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>
[Opción 2, de 2]	
<p>El Gobierno de ... y el Gobierno de ..., (en adelante, “las Partes”);</p> <p>SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 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;</p> <p>y</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>

Preámbulo (cont.)	
<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>	

Artículo 1 Definiciones	
<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 Convenio sobre Aviación Civil Internacional 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>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 se encuentran 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 (cont.)	
<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 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

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.

2.* Con sujeción a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:

a)* el derecho de efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;

b)* el derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;

Enfoque tradicional

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 o correo [por separado o combinados].

Enfoque de transición y de plena liberalización

c) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

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.

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.

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.

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 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.

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.

El empleo de la expresión “líneas aéreas de cada Parte” incluye tanto las líneas aéreas designadas como las que no lo son.

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.

Esta es una disposición común que excluye las operaciones de cabotaje de los derechos otorgados. En los pocos casos bilaterales en que se han intercambiado derechos de cabotaje, esto se ha hecho en el contexto del Cuadro de rutas.

Artículo 3 Designación y autorización	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-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>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>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 recibe la designación.</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><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>

Artículo 3
Designación y autorización (cont.)

Enfoque tradicional

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.

Enfoque de transición

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.

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:

[Párrafo 2, apartados a) a c)* ; opción 1, de 2]

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;

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.

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 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).

<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>	
---	--

Artículo 3 Designación y autorización (cont.)	
Enfoque de transición	
<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 style="text-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><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>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>	

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.

Artículo 3
Designación y autorización (cont.)

Enfoque de transición

c)* la Parte que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y

d)* la línea aérea designada está 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.

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.

Enfoque de plena liberalización

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.

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:

a) la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado designante;

b)* la Parte que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y

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.

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.

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 style="text-align: center;">Artículo 3 Designación y autorización (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</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>	

Artículo 4
Negativa de otorgamiento, revocación
y limitación de la autorización

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:

Enfoque tradicional

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;

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

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.

Enfoque de transición

[Apartados a) a c)*; opción 1, de 2]

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;

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

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.

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.

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.

Artículo 4
Negativa de otorgamiento, revocación
y limitación de la autorización (cont.)

Enfoque de transición
[Apartados a) a d)*; opción 2, de 2]

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;

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;

Notas.—

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.

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.

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

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>Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización (cont.)</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;"> <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 el Artículo _ (Seguridad operacional) o el 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>

Artículo 5 Aplicación de las leyes	
<p style="text-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 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 la otra Parte 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 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 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 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><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 opción, 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>

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.

El párrafo 3 es común a ambas opciones y prevé la no discriminación.

Artículo 6 Tránsito directo	
<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><i>Este Artículo es una medida de facilitación corriente para el tránsito simplificado que se encuentra en la mayoría de los acuerdos de servicios aéreos recientes. Podría incluirse por separado o en el artículo sobre aplicación de las leyes.</i></p>

Artículo 7 Reconocimiento de certificados	
<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, apartado 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 expedida 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>

Artículo 8
Seguridad operacional

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.

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 *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (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.

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.

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.

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.

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.

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.

Artículo 8 Seguridad operacional (cont.)	
<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>	

Artículo 9
Seguridad de la aviación

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 Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokyo 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, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, 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.

2. 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.

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.]

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, sobre 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.

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.

Artículo 9
Seguridad de la aviación (cont.)

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.

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.

[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.]

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.

[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.]

Artículo 10 Seguridad de los documentos de viaje	
<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: Parte I — Pasaportes de lectura mecánica, Parte II — Visados de lectura mecánica y Parte III — 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><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>

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 style="text-align: center;">Artículo 11 Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas</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, 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 los párrafos 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>

Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios	
<p style="text-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><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 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 preveer dichas situaciones.</i></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 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><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>

Artículo 12 Derechos impuestos a los usuarios (cont.)	
<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>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><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>

[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.]

El texto entre corchetes es fundamentalmente una versión más detallada del Artículo 15 del Convenio.

Artículo 13
Derechos de aduana

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.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

- a) que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;
- 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
- 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;

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.

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.

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.

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.

Artículo 14 Impuestos	
<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 las 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 una Parte, incluyendo la participación en acuerdos comerciales entre líneas aéreas o en operaciones comerciales de riesgo compartido, estarán exentas 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><i>Si bien 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 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>

Artículo 14 Impuestos (cont.)	
<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>La exención es recíproca, aunque su contenido puede variar, como se indica en el texto entre corchetes. Por ejemplo, las Partes puede 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	
Enfoque tradicional	
<p>Cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa de explotar las rutas especificadas en el presente Acuerdo.</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>
Enfoque de transición	
<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>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>
Enfoque de plena liberalización	
<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. Un elemento clave de esta etapa es un acuerdo o entendimiento entre las Partes de conformidad con el cual las leyes sobre la competencia de las Partes se aplicarán para resolver los supuestos de prácticas desleales.</i></p>

Artículo 16 Capacidad	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 60%;"> 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. 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><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 el Doc 9587 de la OACI 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>

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.

Artículo 16
Capacidad (cont.)

Enfoque de transición

Bermudas I
[Como alternativa, véase más adelante
“Liberalización parcial y aumento
predeterminado”]

1. Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con las necesidades del público al respecto.

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.

3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente a su capacidad de ofrecer los servicios previstos en el presente Acuerdo.

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:

- a) las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino;
- b) las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y

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.

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.

c) las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener en cuenta los servicios locales y regionales.	
--	--

Artículo 16 Capacidad (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p style="text-align: center;">Bermudas I (cont.)</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 style="text-align: center;">Liberalización parcial y aumentos predeterminados [Como alternativa, véase antes “Bermudas I”]</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>
Enfoque de plena liberalización	

Libre determinación

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.

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.

Artículo 16 Capacidad (cont.)	
Enfoque de plena liberalización Libre determinación (cont.)	
<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, técnicos, 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 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 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 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 “damping 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>

<p align="center">Artículo 17 Fijación de precios (Tarifas)</p>	
<div data-bbox="212 884 800 934" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p align="center">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 align="center">[Párrafo 2; opción 1, de 3]</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>

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.

El mecanismo para elaborar tarifas incluye otras dos opciones que pondrían gradualmente menos énfasis en la necesidad de acuerdos multilaterales o bilaterales 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.

Artículo 17 Fijación de precios (Tarifas) (cont.)	
Enfoque tradicional — Doble aprobación (cont.) [Párrafo 2; opción 2, de 3]	
<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 podrá elaborar sus tarifas.</p>	
[Párrafo 2; opción 3, de 3]	
<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><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 prevaletientes 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>

Artículo 17
Fijación de precios (Tarifas) (cont.)

Enfoque tradicional — Doble aprobación (cont.)

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 _ 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].

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.

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.]

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 presentación o notificación), debiendo las Partes tomar una decisión al respecto de conformidad con sus circunstancias bilaterales particulares.

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.

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.

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.]

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.

Artículo 17 Fijación de precios (Tarifas) (cont.)	
<p>Enfoque tradicional — Doble aprobación (cont.)</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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 60%;"> <p>Enfoque de transición</p> </div> <p style="text-align: center;">País de origen</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><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> <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 acuerdos multilaterales o bilaterales 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>Artículo 17 Fijación de precios (Tarifas) (cont.)</p>	
<p>Enfoque de transición — País de origen (cont.) [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 podrá elaborar sus tarifas.</p>	
<p>[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 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><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 prevaletientes y el acuerdo bilateral de que se trata.</i></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 sujetos 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.

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.

Artículo 17	
Fijación de precios (Tarifas) (cont.)	
Enfoque de transición — País de origen (cont.)	
<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, ___ 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><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>

Artículo 17 Fijación de precios (Tarifas) (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición — País de origen (cont.)</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 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 style="text-align: center;">Doble desaprobación</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><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 fundamentan 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>Artículo 17 Fijación de precios (Tarifas) (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Doble desaprobación (cont.)</p> <p>[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, artificialmente bajas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o “predatorias”.</p> <p style="text-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 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><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 aprobación, 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>

Artículo 17
Fijación de precios (Tarifas) (cont.)

Doble desaprobación (cont.)

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.]

4. [Cualquiera de las Partes podrá aprobar expresamente las tarifas acordes 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.]

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.

Enfoque de plena liberalización

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.

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.

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.

Los precios [las tarifas] que cobren las líneas aéreas no deberán ser presentados, ni aprobados, por ninguna de las Partes.

En la marco de la plena liberalización, las tarifas no podrían ser desaprobadas por ninguna razón. Las prácticas de las líneas aéreas con respecto a las tarifas podrían someterse a las leyes de las Partes sobre la competencia.

Artículo 18 Salvaguardias	
<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 afectan seriamente 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 [_] 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 ampliarse 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>

Artículo 19 Leyes sobre la competencia	
<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><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. 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 detalladamente en las directrices al respecto elaboradas por la OACI junto con esta cláusula modelo (véase el Doc 9587).</i></p>

Artículo 19
Leyes sobre la competencia (cont.)

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.

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.

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 align="center">Artículo 20</p> <p>Conversión de divisas y transferencia de ganancias</p>	
<p>Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas 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 style="text-align: center;">Artículo 21 Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</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>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><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>Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales</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>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;"> <p>Enfoque tradicional y de transición</p> </div> <p>1. La o las líneas 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>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>	

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.

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.

<p>Artículo 22 Personal no nacional y acceso a servicios locales (cont.)</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;"> <p>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 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>

Artículo 23 Cambio de capacidad	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> </div> <p>1. Al explotar servicios convenidos en una ruta especificada, una línea aérea designada de una Parte puede remplazar 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 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><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 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>

Artículo 23
Cambio de capacidad (cont.)

Enfoque tradicional

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].

2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo:

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

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.

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].

Enfoque de transición

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:

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;

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.

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.

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.

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.

Artículo 23
Cambio de capacidad (cont.)

Enfoque de transición

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.

3. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

Enfoque de plena liberalización

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.

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.

Artículo 24
Servicios de escala

En algunos acuerdos, esta disposición podría constituir un artículo independiente o podría ser parte de un artículo sobre oportunidades comerciales.

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.

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.

Enfoque tradicional

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.

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.

Enfoque de transición

[Opción 1, de 2]

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.

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.

[Opción 2, de 2]

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.

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.

<p>Artículo 24 Servicios de escala (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición [Opción 2 de 2] (cont.)</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>En el párrafo 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>
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</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, 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><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> <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>

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 style="text-align: center;">Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> Enfoque tradicional </div> <p style="text-align: center; margin: 20px 0;">[Opción 1, de 2]</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> Enfoque de transición </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="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> Enfoque de plena liberalización </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><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>

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:

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.

<p>Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</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;</p> <p>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 reemplace 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>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 reemplace 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>[Opción 2, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Enfoque de transición y de plena liberalización</p> </div>	

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>Artículo 25 Compartición de códigos y arreglos de cooperación (cont.)</p>	
<p>[Opción 2, de 2] (cont.)</p>	
<p>Enfoque de transición y de plena liberalización</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><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>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><i>El apartado b) permite a las líneas aéreas designadas usar los códigos de otras líneas aéreas.</i></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><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>

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.

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.

Artículo 26 Arrendamiento	
<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>A fin de responder a las preocupaciones de seguridad operacional empleando aeronaves arrendadas en ciertas situaciones, en las tres etapas los Estados pueden emplear acuerdos en el marco del Artículo 83 bis para transferir ciertas responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Convenio al Estado del explotador de la aeronave de conformidad con la orientación pertinente de la OACI. Una Parte que no ha ratificado el Artículo 83 bis (y que, por lo tanto, no está obligada a reconocer un acuerdo concertado en el marco de esa enmienda) podría convenir en reconocer una transferencia de responsabilidades de conformidad con un acuerdo con arreglo al Artículo 83 bis concertado por la otra Parte en el acuerdo de servicios aéreos. Naturalmente, este reconocimiento se extendería, únicamente a las operaciones comprendidas en el acuerdo de servicios aéreos pertinente.</i></p> <p><i>El artículo sobre seguridad operacional del MASA se aplica a “las aeronaves explotadas por, o en nombre de una línea aérea designada de una Parte” y, por consiguiente, comprendería las aeronaves arrendadas con o sin tripulación. En el artículo sobre seguridad de la aviación, las Partes “exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio” cumplan las disposiciones de las normas de seguridad. Esto no incluiría algunos casos de uso de aeronaves arrendadas. Por consiguiente, los Estados que tengan en sus acuerdos bilaterales un artículo sobre seguridad operacional del tipo del MASA incluirán un párrafo 1 sin la expresión seguridad operacional entre corchetes. Los Estados que no tengan un artículo sobre seguridad operacional del tipo del MASA incluirían entre corchetes la expresión seguridad operacional.</i></p>

Artículo 26 Arrendamiento (cont.)	
<p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <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, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos aplicados a tales arreglos.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.</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). En algunos casos convendría que el Estado consulte las conclusiones de las auditorías llevadas a cabo en el marco del Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.</i></p> <p><i>El párrafo 2 ofrece dos opciones para la preocupación económica fundamental de las situaciones de arrendamiento: que una línea aérea arrendadora pueda ejercer derechos de tráfico que no tiene. Ambas opciones reconocen también (por omisión o por la redacción empleada) que desde un punto de vista económico los Estados generalmente permiten o no reglamentan el arrendamiento de aeronaves de entidades que no son líneas aéreas.</i></p>

Artículo 27 Servicios multimodales	
Enfoque tradicional	
<p>Cada línea aérea designada puede emplear servicios de transporte multimodal si lo aprueban las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.</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>
Enfoque de transición	
<p>Cada línea aérea designada puede emplear sus propios servicios o usar otros servicios para el transporte de superficie de carga aérea.</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>
Enfoque de plena liberalización	
[Opción 1, de 2]	
<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 inclusión de pasajeros y la expresión “sin restricciones” constituyen las principales diferencias entre las etapas de transición y de plena liberalización.</i></p>
[Opción 2, de 2]	

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.

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 esta.

Artículo 28 Sistemas de reserva por computadora (SRC)	
<p style="text-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 style="text-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 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><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><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>

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.

Artículo 29 Prohibición de fumar	
<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 razonable 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	
<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) de los Anexos 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	
Enfoque tradicional	
<p>1. 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>	<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>
Enfoque de transición	
<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>	<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>
Enfoque de plena liberalización	
	<p><i>Los acuerdos de “cielos abiertos” normalmente no exigirían la presentación de ninguna estadística.</i></p>

Artículo 32 Aprobación de horarios	
Enfoque tradicional	
<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>

Artículo 33 Consultas	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> Enfoque tradicional </div> <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> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> Enfoque de transición y de plena liberalización </div> <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>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>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> <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

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).

Enfoque tradicional

Vía diplomática

[Como alternativa, véanse más adelante dos enfoques sobre “arbitraje”]

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.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionará por vía diplomática.

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.

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.

Arbitraje

[Como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o más adelante el segundo enfoque sobre “Arbitraje”]

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>Artículo 34 Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> <p style="text-align: center;">Arbitraje</p> <p>[Como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o más adelante el segundo enfoque sobre “Arbitraje”] (cont.)</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. 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><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.</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>

5. La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes.	
---	--

<p>Artículo 34 Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> <p style="text-align: center;">Arbitraje</p> <p style="text-align: center;">[Como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o más adelante el segundo enfoque sobre “Arbitraje”] (cont.)</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><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;">Arbitraje</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 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 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>Artículo 34 Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> <p style="text-align: center;">Arbitraje</p> <p>[Como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o el primer enfoque sobre “Arbitraje”] (cont.)</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><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>

Artículo 34 Solución de controversias (cont.)	
Enfoque tradicional Arbitraje [Como alternativa, véase antes “Vía diplomática” o el primer enfoque sobre “Arbitraje”] (cont.)	
<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>	
[Párrafo 8; opción 1, de 2]	
<p>8. Cada Parte dará pleno efecto a toda decisión o fallo del tribunal [en la medida compatible con sus leyes nacionales].</p>	
[Párrafo 8; opción 2, de 2]	
<p>8. La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes.</p>	
[Párrafo 9; opción 1, de 2]	
<p>9. Los gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes.</p>	
[Párrafo 9; opción 2, de 2]	
<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>	

<p style="text-align: center;">Artículo 34 Solución de controversias (cont.)</p>	
<div data-bbox="214 331 800 415" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-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>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><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 reemplazar el procedimiento formal de arbitraje, sino más bien como un medio para resolver controversias de una manera simple, adecuada y económica.</i></p> <p><i>El procedimiento normal de consultas puede resolver esas controversias, pero también podría tener el efecto de prolongar una práctica competitiva desleal en detrimento comercial de una o varias líneas aéreas. Por consiguiente, este procedimiento, que es menos formal y exige menos tiempo que el arbitraje, tiene por objeto alcanzar una solución mediante una mediación, la investigación de los hechos o una decisión adoptada por un grupo, empleando los servicios de uno o varios expertos en el asunto que es objeto de controversia. El objetivo principal consiste en permitir que las Partes restablezcan en el mercado de las líneas aéreas un contexto competitivo sano lo más rápidamente posible.</i></p> <p><i>Los acuerdos de “cielos abiertos” también incluyen un recurso similar para someter controversias “ a la decisión de alguna persona u órgano”.</i></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><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>Artículo 34 Solución de controversias (cont.)</p>	
<p>Enfoque de transición y de plena liberalización</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 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>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>Los dos plazos importantes incluidos en el mecanismo son quince(15) días para la selección de expertos 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 (cont.)	
Enfoque de transición y de plena liberalización 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.	<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> <i>Los procedimientos de arbitraje son los mismos que los descritos en el texto tradicional.</i>

Artículo 35 Enmiendas	
<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;">[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>

Artículo 37 Terminación	
<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>

Artículo 38 Registro en la OACI	
<p>El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados, después de su firma, en la Organización de Aviación Civil Internacional por (<i>nombre la Parte que efectúa el registro</i>).</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 el nombre de la Parte responsable de registrar el acuerdo y está dirigida a fomentar el cumplimiento del requisito de registro.</i></p>

Artículo 39 Entrada en vigor	
[Opción 1, de 2] 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].	
[Opción 2, de 2] El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la firma.	

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.

Anexo I Cuadros de ruta	
<p>Sección I</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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque tradicional</div> <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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque de transición</div> <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>Desde cualquier punto o puntos en la Parte A vía (puntos intermedios) a cualquier punto o puntos 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 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 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"> 1. 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. 2. Para los servicios exclusivamente de carga, entre la Parte B y cualquier punto o puntos. 	<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><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><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>

Anexo I	
Cuadros de ruta (cont.)	
Enfoque de transición	
[Opción 2, de 3] (cont.)	
B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:	
1. 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.	
2. Para los servicios exclusivamente de carga, entre la Parte A y cualquier punto o puntos.	
[Opción 3, de 3]	
A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:	
Desde puntos hacia y desde el territorio de la Parte B con cabotaje limitado.	<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>
B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:	
Desde puntos hacia y desde el territorio de la Parte A con cabotaje limitado.	
Enfoque de plena liberalización	
A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte A:	
Puntos hacia, desde y dentro del territorio de la Parte B.	<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>
B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte B:	
Puntos hacia, desde y dentro del territorio de la Parte A.	
Sección 2	
Flexibilidad de las operaciones	
Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes puede, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:	
1. explotar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;	
2. combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;	<i>Algunas de estas disposiciones pueden ser pertinentes para uno o varios enfoques.</i>

<p>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;</p> <p>4. omitir escalas en cualquier punto o puntos;</p>	
<p>Anexo I Cuadros de ruta (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> <p>Sección 2 (cont.)</p> <p>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</p> <p>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> <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 de que, (con excepción de los servicios exclusivamente de carga) el servicio tenga como destino un punto del territorio de la Parte que designa las líneas aéreas.</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 II
Operaciones no regulares y chárter

Enfoque tradicional

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.

[Párrafo 2; opción 1, de 2]

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.

[Párrafo 2; opción 2, de 2]

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.

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” en vez de “servicios aéreos internacionales regulares”. De este modo, todas las disposiciones del acuerdo serían aplicables tanto a los servicios regulares como a los no regulares.

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.

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.

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.

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.

Anexo II	
Operaciones no regulares y chárter (cont.)	
Enfoque de transición	
[Opción 1, de 3]	
<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>
[Opción 2, de 3]	
<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>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><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><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>

Anexo II Operaciones no regulares y chárter (cont.)	
<p>Enfoque de transición [Opción 3, de 3]</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>	<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><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>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Enfoque de plena liberalización</div>	<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>

Anexo II	
Operaciones no regulares y chárter (cont.)	
Enfoque de plena liberalización	
<p>Sección I</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:</p> <p>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><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>

Anexo II Operaciones no regulares y chárter (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</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>	

Anexo III Servicios de carga aérea	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 60%;"> 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) 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 protección y seguridad 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> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 60%;"> Enfoque de plena liberalización </div>	<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>

<p>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>	<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 style="text-align: center;">Anexo III Servicios de carga aérea (cont.)</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>
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p>	

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

3. No obstante las disposiciones del Artículo _ (o Anexo _), las disposiciones que siguen regirán...

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.

— FIN —