

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NI/01
24/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:** **Transporte y política aérea**

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:** **Liberalización del Transporte Aéreo – Informe sobre suscripción de
“Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”.**

(Nota informativa presentada por Argentina)

1. Dentro del marco de la XIX Asamblea ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, celebrada en Punta Cana, República Dominicana, del 2 al 5 de Noviembre de 2010, se aprobó mediante Resolución A19-03 el texto definitivo del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para sus Estados Miembros.
2. El acuerdo procura cristalizar ciertos esfuerzos de integración regional, ofreciendo a los Estados Miembros que lo suscriban un instrumento para el establecimiento de nuevos servicios aéreos entre el territorio de sus países, bajo un marco regulatorio mucho más liberalizado que el existente actualmente.
3. A su vez, la cuestión Nro. 1.4 del Orden del Día propuesto para la XXVI Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos (GEPEJTA) de la CLAC prevé la realización de un informe acerca del nivel de aceptación del Acuerdo.
4. Con referencia a esta cuestión, así como a la exhortación efectuada oportunamente a efectos de que los Estados Miembros de la CLAC procedan a la suscripción del referido Acuerdo, la República Argentina manifiesta cuanto sigue.
5. Al presente, la política aerocomercial del país se encuentra regida por claros y definidos principios, legalmente establecidos a través de la normativa en vigencia (Ley 19.030), y se encuentra en plena faz operativa el Plan General de Negocios, Estratégico y Operativo de la aerolínea de bandera nacional, ordenado por el Art. 3 de la Ley 26.466.

6. Por su parte, el referido Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos establece la implementación de criterios tales como liberalización de capacidad, desregulación de tarifas, múltiple designación, e irrestricto ejercicio de las libertades del aire (incluida la novena), entre otros.

7. En consecuencia, la República Argentina, en respuesta a la convocatoria efectuada, manifiesta que en las presentes circunstancias la política aerocomercial nacional está plenamente comprometida con la consecución exitosa de los objetivos determinados por el Plan de Negocios mencionado, lo cual torna inviable para nuestro país la suscripción del Acuerdo en las presentes circunstancias.

8. Se aprovecha la oportunidad para saludar a los distinguidos Estados Miembros de la CLAC y augurar éxito a la XXVI Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos.

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/02
16/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Transporte y política aérea**

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día: Liberalización del Transporte Aéreo – Informe sobre suscripción de
“Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” (Secretaría).**

(Nota de estudio presentada por República Dominicana)

Antecedentes

1. Dentro del marco de la XIX Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, celebrada en Punta Cana, República Dominicana, del 2 al 5 de noviembre de 2010, se aprobó mediante la Resolución A19-03, el texto definitivo del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para sus Estados Miembros.
2. Durante esa Asamblea y en presencia de los demás Estados miembros, firmaron el Acuerdo Chile, República Dominicana y Uruguay. En aquella oportunidad, varios otros Estados manifestaron su compromiso de gestionar la firma del Acuerdo.
3. Cabe mencionar que el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC nació como una propuesta del GEPEJTA que constituyó un Grupo *ad-hoc* conformado por Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá, República Dominicana y Chile, quien ostentó la calidad de Ponente.
4. El Grupo *ah-hoc* señalado, se encargó de recoger los comentarios y recomendaciones de los Estados miembros, e incorporar al texto los comentarios recibidos, previamente consensuados. Este trabajo fue acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo y finalmente aprobado, según procedimiento estatutario, como texto definitivo en la pasada XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2011).

Análisis del Acuerdo

5. El Acuerdo procura cristalizar los esfuerzos de integración regional realizados por la CLAC, dotando a los Estados miembros que lo suscriban de un instrumento eficaz para el establecimiento de nuevos servicios aéreos entre el territorio de sus países, bajo un marco regulatorio mucho más liberalizado y ajustado a las necesidades de los nuevos tiempos.
6. Este tipo de Acuerdo denominado de cielos abiertos, libera la capacidad, desregulariza la fijación de las tarifas, las cuales sólo estarían sujetas a la intervención del Estado para evitar prácticas de competencia desleal o predatorias.
7. Otro de los aspectos del importante Acuerdo, es la múltiple designación, lo que permitirá que más aerolíneas puedan ofertar sus servicios en la misma ruta, ofreciendo al público viajero más y mejores opciones de servicio y variedad de precios.
8. El Acuerdo también permite a las aerolíneas de las Partes, ejercer derechos hasta de novena libertad del aire. No obstante lo anterior y, en caso que lo expresado pudiese constituir un obstáculo para su suscripción, este Acuerdo admite al momento de su firma todas las reservas que los Estados consideren oportunas. Es decir, se ha dejado abierta la posibilidad que los Estados miembros vayan caminando hacia la liberalización a su propio ritmo.
9. La República Dominicana, al momento de la suscripción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos (CLAC), de conformidad con el Artículo 38 del Acuerdo, y en consonancia con su política aerocomercial, hizo reservas a los Artículos: 2 Derechos de tráfico, para limitar su concesión hasta la séptima libertad del aire para vuelos exclusivamente de carga, y al artículo 12, párrafo 2, específicamente a los términos “justos y razonables”, por entender que se trata de valoraciones subjetivas, así como al párrafo 3, por considerar que su aplicación interfiere con la potestad del Estado Dominicano de imponer las tasas y derechos procedentes.
10. Mención especial merece la Resolución A19-15 de la CLAC, mediante la cual quedó establecida la aplicación provisional del Acuerdo desde el momento mismo de su firma.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. Considerando que la implementación del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, constituye un elemento clave para el desarrollo del transporte aéreo en la Región, se exhorta a los Estados que aún no han firmado, a hacer efectiva su firma con las reservas que consideren convenientes, lo antes posible.

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/06
21/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

Cuestión 1 del
Orden del Día: Transporte y política aérea

Cuestión 1.4 del
Orden del Día: Liberalización del Transporte Aéreo – Informe sobre suscripción de
“Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” (Secretaría).

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, en el anterior período, el GEPEJTA trabajó arduamente en la elaboración del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”, el mismo que fue aprobado y suscrito por Chile, República Dominicana y Uruguay durante la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2-4 de noviembre de 2010).
2. De igual manera, en aquella oportunidad los Delegados de Colombia, Costa Rica y Panamá informaron que estaban realizando las coordinaciones necesarias al interior de sus Administraciones para suscribir el Acuerdo.

Análisis

3. Cabe resaltar que el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC” permite la suscripción incluyendo reservas, es decir que está abierto para que lo firmen todos los Estados miembros y, si es el caso, ir avanzando hacia la liberalización intrarregional en forma ordenada y paulatina.
4. El Presidente de la CLAC, entre las prioridades de su actividad, viene impulsando la suscripción de este importante instrumento jurídico internacional con el objeto que, aquellos Estados que aún no lo han hecho, lo firmen lo antes posible. A efectos que las autoridades competentes de los Estados miembros que aún no lo han suscrito, lo hagan, se acompaña a la presente inextenso el documento de la referencia (**Adjunto**).

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

5. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada y solicitar a los especialistas que promuevan, al interior de su Administración, la suscripción del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”.

ACTA

Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2010.

Los plenipotenciarios de Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se reunieron con motivo de la celebración de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, en Punta Cana, República Dominicana, del 2 al 5 de noviembre de 2010, para la firma del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.

Estuvieron representados y presentaron credenciales y plenos poderes en buena y debida forma los Gobiernos de los Estados siguientes:

Chile

República Dominicana

Uruguay

La XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó el texto del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos.

De conformidad con el Artículo 38 dicho Acuerdo queda abierto a la firma durante la celebración de la Asamblea, en lugar y fecha antes indicados y posteriormente en la sede la Secretaría de la CLAC en la ciudad de Lima, Perú.

La Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó por consenso la siguiente resolución:

RESOLUCIÓN N° A19-03

**ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS
PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA
COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL**

Preámbulo

Los Gobiernos que suscriben, en adelante “los Estados Partes” o “las Partes” en el presente Acuerdo;

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONSIDERANDO que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región;

CONVENCIDOS de la conveniencia de optimizar los recursos aeronáuticos y la infraestructura de la región;

CONSCIENTES de la necesidad de desarrollar la industria aeronáutica y de contemplar los derechos e intereses de los usuarios;

EXPRESANDO su voluntad de coordinar sus políticas aeronáuticas en sus relaciones entre sí y con respecto a terceros países y sistemas de integración; y

AFIRMANDO su compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y los terceros, así como de la facilitación y la protección del medio ambiente;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1 **Definiciones**

Para los fines del presente Acuerdo:

- “Autoridad Aeronáutica” es la entidad gubernamental designada en cada uno de los Estados Partes facultada para reglamentar el transporte aéreo internacional o su organismo u organismos sucesores;
- “Acuerdo” designa el presente Acuerdo y las correspondientes enmiendas;
- “Capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de frecuencias o toneladas de carga ofrecidas en un mercado, semanalmente o durante otro período determinado;
- “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 los Estados Partes;
- “Línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- “Tarifas” significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares;
- “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;
- “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; y
- “CLAC” designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2 **Otorgamiento de derechos**

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:

- el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad); y
- los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:

- explotar vuelos en una o en ambas direcciones;
- combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;
- explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- explotar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos, adoptando en todos los casos las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados;

- hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes; y
- combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 3 **Designación y autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:

- la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
- la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
- la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

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 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte;
- en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;

- en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad Operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y
- en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5

Aplicación de las leyes

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6

Transito directo

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 derechos similares.

Artículo 7

Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.

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 cualquiera de las Partes 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 respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las demás Partes pueden pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

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 las demás Partes.

Artículo 8 **Seguridad operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes 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 la solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que otra Parte 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, se informará a dicha 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 cualquiera de las Partes, que preste servicio hacia o desde el territorio de las demás Partes, podrá, cuando se encuentre en el territorio de alguna de estas últimas, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de esa 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 se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.
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 cualquiera de las demás Partes.
5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
6. Si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, a que se refiere el párrafo 2 anterior, este hecho se notificará al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

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 Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, 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 las 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 las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. 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 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 podrá solicitar que se permita a sus autoridades aeronáuticas llevar a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte, de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita.

7. Cuando cualquiera de las Partes tenga motivos razonables para creer que 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 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

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y uso legítimos de los pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por ella o en su nombre.
3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida, sean de una calidad tal que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que, además, no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.
4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las normas y recomendaciones del Documento vigente de la OACI sobre esta materia.
5. Cada Parte conviene, además, en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con las otras Partes 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.

Artículo 11 **Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas**

1. Las Partes convienen en establecer controles fronterizos eficaces.
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.

Artículo 12 **Cargos a los usuarios**

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.
2. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas de las otras Partes serán justos, razonables y no discriminatorios.
3. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen sus servicios e instalaciones, y alentará a unos y otros a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 13 **Derechos de aduana**

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros

productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.

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

- que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de las líneas aéreas designadas de otra Parte;
- que se encuentren a bordo de las líneas aéreas designadas de una Parte a su llegada al territorio de otra Parte o al salir del mismo;
- que se lleven a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de una Parte al territorio de otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos; o
- que dichos productos se utilicen o consuman, entera o parcialmente, 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.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se adopte otra medida al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14

Tributos

1. Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.

2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15

Competencia leal

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo 16

Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de

cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes y compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

4. Para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de otra Parte que presente para aprobación horarios, programas de servicios no regulares ni planes de operaciones, salvo cuando la normativa interna así lo exija y sobre una base no discriminatoria. En caso de que una Parte exija la presentación de tales datos, reducirá en lo posible los requisitos y procedimientos de la presentación que deben hacer las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Artículo 17 **Tarifas**

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de los Estados Partes se limitará a:

- impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;
- proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y
- requerir, si lo consideran útil, que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas que se propongan cobrar las líneas aéreas de las otras Partes desde o hacia su territorio.

Artículo 18 **Leyes sobre la competencia**

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre 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.

4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.

5. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.

6. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por otra la Parte y la cortesía y moderación internacionales.

7. La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.

8. Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

Artículo 19

Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Cada Parte, de conformidad con su legislación, permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y demás actividades conexas directamente vinculadas, que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones ni discriminación, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

Artículo 20

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Cada Parte, otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, 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.

Artículo 21

Personal no nacional y acceso a servicios locales

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:

- traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y
- 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.

Artículo 22

Cambio de capacidad

Una línea aérea designada, operando transporte aéreo internacional, puede en cualquier punto de cualquier tramo de las rutas convenidas, cambiar sin limitación el tipo o número de aeronaves

utilizadas, a condición de que 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 que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23 **Servicios de escala**

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 designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24 **Compartición de códigos y arreglos de cooperación**

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con:

- una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
- un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;
- a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

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:

- verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, 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
- verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25
Arrendamiento

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26
Servicios multimodales

Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27
Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de conducta de la OACI, para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora.

Artículo 28
Prohibición de fumar

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 la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29
Protección al medio ambiente

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 del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30
Estadísticas

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31
Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa.

Artículo 32 **Solución de controversias**

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas y negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 33 **Enmiendas**

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

Artículo 34 **Registro en la OACI**

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 35 **Denuncia**

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.

2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 36 **Depositario**

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.

2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.

Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas; y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.

El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 37 **Reservas**

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38 **Firma y ratificación**

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39 **Adhesión**

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40 **Entrada en vigor**

1. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.
2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

HECHO en Punta Cana, República Dominicana, a 4 días de noviembre de 2010, en idiomas español, portugués e inglés y suscrito, en la fecha, por los siguientes Estados Miembros:

ESTADO

FIRMA

FECHA

(FIRMADO)

05/nov/2010

Chile

| | | |
|----------------------|--------------------|----------------------|
| República Dominicana | (FIRMADO) _____ | 05/nov/2010 _____ |
|----------------------|--------------------|----------------------|

| | | |
|---------|--------------------|----------------------|
| Uruguay | (FIRMADO) _____ | 05/nov/2010 _____ |
|---------|--------------------|----------------------|

RESOLUCIÓN N° A19-15

CONSIDERANDO lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados que admite en su Artículo 25, la posibilidad de la aplicación anticipada de un Tratado que ha sido firmado,

Los Estados signatarios resuelven aplicar provisionalmente las disposiciones del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.

| ESTADO | FIRMA | FECHA |
|----------------------|--------------------|----------------------|
| Chile | (FIRMADO) _____ | 05/nov/2010 _____ |
| República Dominicana | (FIRMADO) _____ | 02/feb/2011 _____ |
| Uruguay | (FIRMADO) _____ | 05/nov/2010 _____ |

EN LA CIUDAD DE LIMA, A LOS DOS DÍAS DEL MES DE FEBRERO DE DOS MIL ONCE, EL INFRASCrito, SECRETARIO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC) CERTIFICA, LA COMPARECENCIA DEL SR. LUIS RODRÍGUEZ ARIZA, EN SU CALIDAD DE PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL (JAC) DE REPÚBLICA DOMINICANA, EMBAJADOR, REPRESENTANTE ALTERNO ANTE LA OACI Y LA CLAC, CON PODER ESPECIAL OTORGADO POR EL EXCELENTÍSIMO LEONEL FERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, PARA SUSCRIBIR LA RESOLUCIÓN A19-15, QUE PERMITE A LOS ESTADOS SIGNATARIOS APLICAR PROVISIONALMENTE LAS DISPOSICIONES DEL ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC. EN LA FECHA, JUNTO CON LA FIRMA, TAMBIÉN SE REGISTRAN LAS SIGUIENTES RESERVAS DEL ACUERDO SEÑALADO:

ARTÍCULO 2. *“LA REPÚBLICA DOMINICANA HACE RESERVAS DEL ARTÍCULO 2 DEL ACUERDO, YA QUE SU POLÍTICA AEROCOMERCIAL ACTUAL, LIMITA LA CONCESIÓN DE LOS DERECHOS DE TRÁFICO HASTA LA SÉPTIMA LIBERTAD DEL AIRE PARA VUELOS EXCLUSIVAMENTE DE CARGA”*

ARTÍCULO 12. *“LA REPÚBLICA DOMINICANA HACE RESERVAS AL PÁRRAFO 2, ESPECÍFICAMENTE A LOS TÉRMINOS “JUSTOS Y RAZONABLES”, POR ENTENDER QUE SE TRATA DE VALORACIONES SUBJETIVAS Y AL PÁRRAFO 3, POR CONSIDERAR QUE SU APLICACIÓN INTERFIERE CON LA POTESTAD DEL ESTADO DOMINICANO DE IMPONER LAS TASAS Y DERECHOS QUE ESTIME PROCEDENTES”*

EL SECRETARIO DE LA CLAC CERTIFICA LA RAZÓN SEÑALADA QUE CONSTA EN COMUNICACIÓN 192 DEL 26 DE ENERO DE 2011.

(Sello)

(Original firmado por)
MARCO OSPINA
SECRETARIO DE LA CLAC