ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/C/W/270/Add.2
28 de septiembre de 2007

(07-4065)

Consejo del Comercio de Servicios

NOTA DE LA SECRETARÍA[1]

SEGUNDO EXAMEN DEL ANEXO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

(TERCERA PARTE)

[1] El presente documento ha sido elaborado bajo la responsabilidad de la Secretaría y sin perjuicio de las posiciones de los Miembros ni de sus derechos y obligaciones en el marco de la OMC.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN GENERAL **1**
I. ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS **5**
A. INTRODUCCIÓN 9
1. Problemas documentales **9**
2. Falta de información sobre firma, ratificación y entrada en vigor **17**
3. Falta de información sobre el grado de aplicación efectiva **18**
4. Aplicación imperfecta de la metodología del QUASAR **18**
5. Dificultades relacionadas con la codificación de los ASA plurilaterales **19**
Anexo I **22**
B. PERFILES EN MATERIA JURÍDICA Y DE TRÁFICO DE LOS ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS 23
C. PRINCIPALES CONCLUSIONES 211
1. Tráfico abarcado **211**
2. Grado de apertura de los acuerdos plurilaterales **214**
3. Tipos de acuerdos plurilaterales **216**
4. Análisis por características **218**
i) Derechos de tráfico de quinta libertad *218*
ii) Derechos de tráfico de séptima libertad *218*
iii) Cabotaje *218*
iv) Tarifas *218*
v) Capacidad *219*
vi) Designación *219*
vii) Denegación *220*
viii) Acuerdos de cooperación *220*
ix) Intercambio de estadísticas *221*
II. SITUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LAS LÍNEAS AÉREAS REGULARES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS **225**
A. EVOLUCIÓN ECONÓMICA 225
1. Tráfico **225**
a) Tendencias mundiales 225
b) Evolución regional 227
2. Empleo **228**
3. Operaciones de las principales compañías de transporte aéreo de pasajeros **229**
B. RESULTADOS FINANCIEROS 233
C. AYUDA ESTATAL 235
III. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y NORMATIVA EN ESFERAS ESPECÍFICAS **243**
A. SERVICIOS DE TRANSPORTISTAS DE BAJO COSTO 243
1. ¿Qué hace que un transportista sea de bajo costo? **243**
2. Evolución económica y normativa, por regiones **248**
a) Las Américas 250
i) Estados Unidos *250*

ii) Canadá *253*
iii) Brasil, Chile y México *254*
b) Oriente Medio y África 256
c) Asia 257
i) Malasia *259*
ii) Singapur *260*
iii) Tailandia *261*
iv) Indonesia *262*
v) Japón *262*
vi) India *263*
vii) China *265*
viii) Otros países *265*
d) Oceanía 267
e) Europa 269
3. Propagación del modelo de bajo costo: catalizadores e implicaciones 274
B. SERVICIOS NO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS 281
1. Evolución económica 281
2. Evolución de la normativa en la OACI 286
C. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL 293
1. Evolución mundial 293
2. Evolución regional 296
a) América del Norte 296
b) Europa 300
c) América Latina 301
d) África y Oriente Medio 302
e) Región de Asia y el Pacífico 303
D. SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL 307
1. Evolución económica 307
a) Aviación general en su conjunto 307
b) Aviación de negocios 308
c) Trabajos aéreos 314
2. Evolución normativa 315
a) Acontecimientos multilaterales 315
i) OACI *315*
ii) Consejo Internacional de Aviación de Negocios *318*
b) Acontecimientos bilaterales 318
i) Acuerdos de libre comercio concluidos por los Estados Unidos *318*
ii) Relaciones entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea *319*
iii) Relaciones entre la Comunidad Europea y sus interlocutores comerciales *320*
c) Acontecimientos regionales y nacionales 320
i) Comisión Europea de Aviación Civil *320*
ii) Autoridades Aeronáuticas Conjuntas y Agencia Europea de Seguridad Aérea *321*
iii) Comunidad Europea *322*

iv) Estados Unidos *323*
E. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA 327
1. Evolución comercial 327
a) Evolución del tráfico 327
b) Competencia intermodal 335
c) Evolución económica que afecta a los agentes de la cadena de transporte aéreo 336
i) Evolución que afecta a los transportistas 336
a) Transportistas de bajo costo y transportistas especializados en viajes de ocio 341
b) Transportistas de carga en las bodegas de aviones de pasajeros 341
c) Transportistas con flota mixta 342
d) Transportistas exclusivamente de carga 344
e) Compañías de transporte urgente 344
ii) Evolución que afecta a los demás agentes de la cadena de transporte aéreo de carga 345
a) Transitarios/expedidores de carga 345
b) Aeropuertos 346
c) Otros proveedores de servicios que intervienen en la cadena de transporte aéreo 350
d) Otros cambios económicos 350
2. Evolución normativa 352
a) Aspectos directamente vinculados con el acceso a los mercados 352
i) Acontecimientos bilaterales 352
ii) Debates mantenidos en la OACI 355
iii) Acontecimientos regionales 362
a) Pacto Andino 362
b) Memorándum de Entendimiento de la ASEAN en relación con la carga 362
c) OCDE 362
iv) Acontecimientos nacionales 364
v) Trabajos recientes 377
b) Aspectos normativos vinculados a la seguridad 378
c) Otros aspectos normativos 379
Anexo II 380
F. FRANJAS HORARIAS 399
1. Evolución normativa 399
a) Debates en la OACI 400
b) Unión Europea 405
c) Estados Unidos 410
i) La Guardia 410
ii) Chicago O'Hare 412
iii) Aeropuerto JFK de Nueva York y Washington National 412
d) Otros países 412
e) Régimen de la IATA 414
2. Evolución comercial 415
a) Estados Unidos 415
b) Unión Europea 415

G. ALIANZAS Y COOPERACIÓN ENTRE LÍNEAS AÉREAS 419
1. Alianzas mundiales 419
a) Evolución económica 419
i) Reestructuración y composición de las alianzas mundiales 419
ii) Miembros de segundo nivel 423
iii) Iniciativas de las alianzas 424
iv) Estructura de gestión 426
b) Cuestiones de reglamentación 426
2. Acuerdos de códigos compartidos 427
a) Aspectos de reglamentación 427
b) Aspectos comerciales 430
H. PROPIEDAD 433
1. Aspectos de reglamentación 433
a) Diferentes conceptos asociados al término "propiedad" y su interacción 433
i) Designación y régimen nacional de inversión/establecimiento 434
ii) Designación y denegación 434
a) Desde el punto de vista de una parte individual 435
b) Desde el punto de vista de dos partes en un ASA 436
iii) Régimen nacional de inversión/establecimiento y denegación 438
b) Limitaciones documentales 439
c) Evolución de la reglamentación 440
i) Evolución de la reglamentación con respecto a la denegación y la designación 440
a) Evolución multilateral 440
b) Evolución regional 443
c) Evolución bilateral 444
ii) Evolución normativa con respecto a los regímenes nacionales de inversión/establecimiento 451
iii) Aspectos normativos con respecto a la privatización 452
2. Evolución comercial y económica 453
a) Principales cambios de la estructura de propiedad de las aerolíneas 453
b) Evolución de la propiedad transnacional 470
i) Introducción 470
ii) Análisis regional 473
a) Dentro de Europa 473
b) Europa-América del Norte 473
c) Europa-Asia/Pacífico 474
d) Europa-África 474
e) Dentro de África 474
f) Dentro de la región Asia/Pacífico 474
g) En las Américas 475
iii) Otras tendencias importantes 476
a) Motivo 477
b) Agentes implicados 478

IV. OTROS ASPECTOS IMPORTANTES, ECONÓMICOS Y DE REGLAMENTACIÓN, DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR 481

A. EVOLUCIÓN MULTILATERAL 481

B. EVOLUCIÓN BILATERAL 481

LISTA DE CUADROS, DIAGRAMAS, GRÁFICOS Y RECUADROS

I. ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

A. INTRODUCCIÓN

Diagrama 1 Mapa esquemático de Acuerdos de Servicios Aéreos plurilaterales 12
Recuadro 1 ASA plurilaterales no incluidos en las últimas listas de la OACI 13
Recuadro 2 Consecuencias de las resoluciones sobre "cielos abiertos" del Tribunal Europeo de Justicia para los ASA bilaterales de los Estados miembros de las CE existentes ... 16

B. PERFILES EN MATERIA JURÍDICA Y DE TRÁFICO DE LOS ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

C. PRINCIPALES CONCLUSIONES

Cuadro 1 Tráfico realizado en el marco de Acuerdos plurilaterales sobre Servicios Aéreos, 2005 211
Cuadro 2 Relaciones bilaterales dentro de acuerdos plurilaterales con un servicio directo 212
Diagrama 2 Acuerdos bilaterales registrados y no registrados en la OACI con y sin servicios directos 213
Diagrama 3 Tráfico regular internacional abarcado por acuerdos bilaterales y plurilaterales 214
Cuadro 3 Índice Ponderado de Liberalización Aérea de determinados grupos de acuerdos plurilaterales y bilaterales, clasificados en función del tráfico 215
Cuadro 4 Acuerdos plurilaterales, clasificados en función del ILA (ALI) 215
Cuadro 5 Acuerdos plurilaterales y bilaterales sobre Servicios Aéreos, por tipos 217

II. SITUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LAS LÍNEAS AÉREAS REGULARES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Cuadro 6 Total mundial del tráfico comercial, internacional y nacional, 2000-2005 226
Cuadro 7 Tráfico comercial internacional mundial, 2000-2005 227
Cuadro 8 Distribución regional del tráfico regular, 2000-2005 227
Cuadro 9 Empleo directo y empleo total en las compañías aéreas, por regiones, 2004 229
Cuadro 10 Operaciones de las 200 principales compañías de transporte aéreo de pasajeros, por regiones, 2005 229
Cuadro 11 Operaciones de las 50 principales compañías de transporte aéreo de pasajeros, clasificadas en función del tráfico, 2005 231
Cuadro 12 Resultados de explotación y resultados netos, 2000-2005 233
Gráfico 1 Resultados netos, 2000-2007 234

III. EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y NORMATIVA EN ESFERAS ESPECÍFICAS

A. SERVICIOS DE TRANSPORTISTAS DE BAJO COSTO

Diagrama 4 Ventajas económicas del modelo de bajo costo 244
Gráfico 2 Ventajas en materia de costos de los transportistas de bajo costo 246
Cuadro 13 Cuarenta principales transportistas de bajo costo, por número de pasajeros, 2006 249
Cuadro 14 Resultados financieros[1] de determinados transportistas de bajo costo, 2006 250
Gráfico 3 Participación del sector de aerolíneas de bajo costo en el mercado interno de los Estados Unidos, 1990-2004 251

Cuadro 15 Participación de los cinco principales transportistas tradicionales y los cinco principales transportistas de bajo costo en el mercado interno de los Estados Unidos, mayo de 2005 252
Cuadro 16 Participación de los transportistas de bajo costo en el mercado interno mexicano, 2005 y 2007 256
Cuadro 17 Algunos transportistas de bajo costo de Asia 258
Cuadro 18 Algunos transportistas de bajo costo de Oceanía 268
Cuadro 19 Participación de los cinco principales transportistas tradicionales y los cinco principales transportistas de bajo costo en el mercado de Europa occidental, mayo de 2005 270
Gráfico 4 Proporción del tráfico de los transportistas de bajo costo europeos correspondiente a la nueva demanda y desglose de esa nueva demanda 271
Cuadro 20 Penetración en el mercado de los transportistas de bajo costo 275

B. SERVICIOS NO REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

Cuadro 21 Estimación del tráfico internacional no regular de pasajeros de pago, 2000-2005 281
Cuadro 22 Aerolíneas clasificadas por número de pasajeros en vuelos chárter, 2001 y 2005 284

C. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL

Cuadro 23 Cincuenta primeras compañías de transporte regional (por número de pasajeros) en 2000 y 2005 294
Cuadro 24 Tráfico, capacidad, tasa de ocupación y flota de las 100 primeras compañías regionales, de 2000 a 2005 295
Cuadro 25 Distribución geográfica de las 100 primeras compañías de transporte regional en 2000 y 2005 296
Cuadro 26 Participación de las 10 primeras compañías en las operaciones totales de las compañías de transporte regionales en los Estados Unidos (2000) 298
Cuadro 27 Tráfico de pasajeros de las 10 primeras compañías norteamericanos de transporte regional (2000 y 2005) 299
Cuadro 28 Tráfico de pasajeros de las 10 primeras compañías europeas de transporte regional (2000 y 2005) 300
Cuadro 29 Tráfico de pasajeros de las cinco primeras compañías latinoamericanas de transporte regional (2000 y 2005) 302
Cuadro 30 Tráfico de pasajeros de las cinco primeras compañías de África y Oriente Medio de transporte regional (2000 y 2005) 303
Cuadro 31 Tráfico de pasajeros de las 10 primeras compañías de la región de Asia y el Pacífico de transporte regional (2000 y 2005) 303

D. SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL

Cuadro 32 Número de pilotos empleados, aeronaves utilizadas y horas de vuelo efectivamente realizadas en el sector de la aviación general (2003-2005) 308
Gráfico 5 Producción de los principales constructores de reactores de negocios (2002-2007), en número de aparatos y en valor (miles de millones de dólares EE.UU.) 310
Cuadro 33 Flota de aviones de negocios (reactores y turbopropulsores) en 2005 310
Gráfico 6 Porcentaje de las ventas de los principales constructores de aviones de negocios fuera de América del Norte (2003-2006) 313
Gráfico 7 Previsiones de entrega de helicópteros, por tipos de aparatos (2004-2009) 314

Gráfico 8 Previsiones de entrega de helicópteros, por regiones (2004-2009) 315
Gráfico 9 Previsiones de entrega de helicópteros, por regiones (2004-2009) 315
Cuadro 34 Restricciones impuestas a la aviación general por los principales aeropuertos mundiales (2005) 316

E. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

Cuadro 35 Crecimiento anual del transporte aéreo de carga en toneladas/km, 2001-2006 327
Gráfico 10 Tasa de crecimiento de los ingresos en concepto de fletes y del tráfico en toneladas/km, 1999-2007 327
Gráfico 11 Evolución tendencial de las tarifas unitarias, 1999-2005 328
Gráfico 12 Distribución regional del tráfico de carga en 2000 329
Gráfico 13 Distribución regional del tráfico de carga en 2004 330
Gráfico 14 Distribución regional de los ingresos en concepto de transporte de carga en 2000 330
Gráfico 15 Distribución regional de los ingresos en concepto de transporte de carga en 2004 331
Cuadro 36 Distribución regional del tráfico y de los ingresos en concepto de transporte de carga en 2000 y 2004 (medida en millones de toneladas/km y en millones de dólares) 331
Gráfico 16 Crecimiento del volumen, por rutas, e importancia relativa de las diferentes rutas, 2006 332
Gráfico 17 Previsiones de Boeing y Airbus sobre el tráfico de pasajeros y de carga de aquí a 2025 334
Gráfico 18 Previsiones sobre el nuevo tráfico internacional de carga 2005-2010 (en millones de toneladas) 335
Cuadro 37 Cincuenta primeros transportistas aéreos de carga, clasificados por volumen de tráfico en toneladas/km, 2000 y 2005 337
Cuadro 38 Cinco primeras compañías aéreas de transporte de carga, teniendo en cuenta las alianzas (2000) 342
Cuadro 39 Principales clientes del transporte aéreo de carga, 2004 345
Cuadro 40 Cincuenta primeros aeropuertos de carga clasificados por volumen de tráfico (2000-2005) 348
Cuadro 41 Acuerdos de servicios aéreos que contienen cláusulas sobre el transporte exclusivamente de carga 353
Cuadro 42 Acuerdos de servicios aéreos que contienen derechos de tráfico más allá de la cuarta libertad 354
Recuadro 3 Anexo sobre los servicios de carga aérea sugerido por la OACI 357
Recuadro 4 Funcionamiento de un acuerdo plurilateral bajo la égida del AGCS contemplado por la OCDE 363
Cuadro 43 Catálogo de la Global Express Association de las restricciones que tienen efectos en las actividades aéreas de las compañías de transporte urgente 365

F. FRANJAS HORARIAS

Cuadro 44 Resumen de las principales características de los mecanismos del mercado para la asignación de franjas horarias 407
Cuadro 45 Reasignación de franjas horarias en el aeropuerto de Haneda 413
Cuadro 46 Aeropuertos totalmente coordinados, por región (2000-2006) 414
Cuadro 47 Tipos de coordinadores (2000-2006) 414

G. ALIANZAS Y COOPERACIÓN ENTRE LÍNEAS AÉREAS

Cuadro 48 Datos sobre los servicios de las tres alianzas mundiales, mediados de 2007 421
Gráfico 19 Distribución de los pasajeros transportados en todo el mundo, por alianzas, 2006 422
Gráfico 20 Distribución de los pasajeros-kilómetro de pago transportados en todo el mundo, por alianzas, 2006 422
Gráfico 21 Distribución de los pasajeros-kilómetro de pago transportados en todo el mundo, por alianzas, tras la confirmación de los cambios de su composición 423
Cuadro 49 Beneficios y riesgos del sistema de códigos compartidos para los transportistas que operan los vuelos y para los que los comercializan 428
Cuadro 50 Acuerdos requeridos para ejercer derechos de tráfico de quinta libertad 429
Cuadro 51 Acuerdos requeridos para ejercer derechos de tráfico de séptima libertad 430

H. PROPIEDAD

Diagrama 5 Lado inversión/designación del "triángulo de propiedad" 434
Diagrama 6 Lado designación/denegación del "triángulo de propiedad" 435
Cuadro 52 Combinaciones de políticas de designación y denegación en el marco de un acuerdo bilateral 437
Diagrama 7 Lado inversión/denegación del "triángulo de propiedad" 438
Cuadro 53 Resumen de las respuestas al cuestionario de la OACI de 2003 sobre políticas de denegación y designación 445
Cuadro 54 Regímenes nacionales de inversión/establecimiento modificados o aclarados desde 2000 451
Cuadro 55 Aerolíneas de propiedad estatal en más de un 80 por ciento, septiembre de 2006 453
Cuadro 56 Cambios de la estructura de propiedad de las principales líneas aéreas regulares de pasajeros del mundo, 2002-2006 454
Cuadro 57 Inversiones y desinversiones internacionales entre líneas aéreas, 2001 y 2006 471
Cuadro 58 Propiedad transnacional, abril 2004 476
Cuadro 59 Inversiones extranjeras directas realizadas por aerolíneas y en aerolíneas, por regiones, 2004 476

IV. OTROS ASPECTOS IMPORTANTES, ECONÓMICOS Y DE REGLAMENTACIÓN, DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR

Cuadro 60 Variación porcentual anual prevista del tráfico de Europa Occidental/Central al Asia Nororiental, 2005-2009 482
Cuadro 61 Estimación de los derechos de sobrevuelo pagados por los transportistas de las CE 482
Cuadro 62 Capacidad desplegada en rutas que sobrevuelan el territorio de Rusia 485

LISTA DE SIGLAS

A	
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
ACMI	Aeronave, Tripulación, Mantenimiento y Seguro
AEA	Asociación de Compañías Aéreas Europeas
AEC	Asociación de Estados del Caribe
ALC	Acuerdo de Libre Comercio
ANSConf2000	Conferencia de la OACI sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea
ANZ	Air New Zealand
APEC	Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico
ASA	Acuerdo sobre Servicios Aéreos
ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
ASK	Asientos-kilómetro disponibles
ATA	Asociación de Transporte Aéreo (EE.UU.)
ATAG	Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo
ATConf/5	Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI
ATSB	Consejo de Estabilización del Transporte Aéreo (EE.UU.)
ATSSSA	Ley de Seguridad y Estabilización del Sistema de Transporte Aéreo (EE.UU.)
B	
BIMP-EAGA	Brunei, Filipinas, Indonesia y Malasia - Zona de Crecimiento de la ASEAN Oriental
BST	Brunei, Singapur, Tailandia (Acuerdo)
C	
CAAC	Comisión Árabe de Aviación Civil
CAAC	Administración de Aviación Civil de China
CAAS	Administración de Aviación Civil de Singapur
CARICOM-MASA	Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos de la Comunidad del Caribe
CASS	Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (IATA)
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CCTP	Códigos compartidos con terceros países
CEMAC	Comunidad Económica y Monetaria del África Central
CEPA	Comisión Económica de las Naciones Unidas para África
CDI	Comunidad de intereses
CLMV	Camboya, Lao, Myanmar, Viet Nam (Acuerdo)
COA	Certificado de operador aéreo
COMESA	Mercado Común del África Oriental y Meridional
D	
DAGMAR	Base de Datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (OACI)
DES+	Designación-más (sistema de ponderación)
DGAC	Dirección General de Comunicaciones Aéreas (Indonesia)

DOT	Departamento de Transporte (EE.UU.)
E	
EACE	Espacio Aéreo Común Europeo
EASA	Agencia Europea de Seguridad Aérea
EAU	Emiratos Árabes Unidos
ECA	Asociación Europea de Pilotos
ECAC	Conferencia Europea de Aviación Civil
EEE	Espacio Económico Europeo
ELFAA	Asociación Europea de Aerolíneas de Bajo Costo
ERA	Asociación Europea de Aerolíneas Regionales
F	
FAA	Administración Federal de Aviación (EE.UU.)
FTK	Tonelada-kilómetro de carga
G	
GEA	Asociación Mundial de Transporte Urgente
GSA	Agente general de ventas
H	
HDR	Regla de la alta densidad
I	
IACA	Asociación Internacional de Transportistas Aéreos
IAOPA	Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IASTA	Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional
IATA44	Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional (1944)
IBAC	Consejo Internacional de Aviación de Negocios
IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas
ILA (ALI)	Índice de Liberalización Aérea
IMT-GT	Triángulo de Crecimiento Indonesia-Malasia-Tailandia
ITF	Federación Internacional de Trabajadores de Transporte
J	
JAA	Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (CE)
M	
MALIAT	Acuerdo Multilateral sobre Liberalización del Transporte Aéreo Internacional
MAS	Malaysian Airline System
MASA	Modelo de acuerdo de servicios aéreos
MAU	Mercado de Aviación Único (de las CE)
N	
NORM	Normalizado (sistema de ponderación)
O	
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OAG	Guía Oficial de las Aerolíneas

OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
P	
Pax	Pasajeros
PCA	Principal centro de actividad
PCA y CE	Principal centro de actividad y control efectivo
PCA y CNE	Principal centro de actividad y control normativo efectivo
PIASA	Acuerdo sobre Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico
PMCE	Propiedad mayoritaria y control efectivo
PROP+	Propiedad-más (sistema de ponderación)
Q	
QUASAR	Examen Cuantitativo de los Acuerdos sobre Servicios Aéreos
R	
RFID	Identificación por radiofrecuencia
RPK	Pasajeros-kilómetro de pago
S	
SARS	Síndrome respiratorio agudo severo
SRI	Sistemas de reserva informatizados
T	
TBC	Transportistas de bajo costo
TIACA	Asociación Internacional de Carga Aérea
TJE	Tribunal de Justicia Europeo
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
U	
UEMAO	Unión Económica y Monetaria del África Occidental
UNMIK	Misión de las Naciones Unidas en Kosovo
V	
VLJ	Reactor muy ligero
W	
WASA	Acuerdos de Servicios Aéreos de todo el mundo (base de datos)
-	
5ª+	Quinta libertad-más (sistema de ponderación)

INTRODUCCIÓN GENERAL

1. El presente documento es la tercera parte de la documentación preparada por la Secretaría para el segundo examen del Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo. Abarca: I) Acuerdos plurilaterales sobre servicios aéreos; II) Situación económica y financiera de las líneas aéreas regulares de transporte de pasajeros; III) Evolución económica y normativa en esferas específicas: servicios de transportistas de bajo costo, servicios no regulares de transporte aéreo de pasajeros, servicios regionales de transporte aéreo, servicios de aviación general, servicios de carga aérea, franjas horarias, alianzas y cooperación entre compañías aéreas, y propiedad; y IV) Otros aspectos importantes, económicos y de reglamentación, de la evolución del sector.

SECCIÓN I

ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

I. ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

2. Según la información de que dispone la Secretaría, hasta la fecha no se ha realizado nunca un estudio detallado sobre los Acuerdos sobre servicios aéreos (ASA) plurilaterales y el tráfico que abarcan. Algunos documentos potencialmente pertinentes no ofrecen conocimientos profundos sistemáticos o analíticos reales. La Base de datos sobre experiencias de liberalización de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)[2] es sólo una compilación de documentos de origen diverso sin una estructura realmente armonizada. Tampoco la documentación publicada para el Simposio Mundial sobre Liberalización del Transporte Aéreo de la OACI, celebrado en Dubai en septiembre de 2006, contiene estudios estructurados o cuantificados.[3]

3. El análisis que se realiza a continuación constituye un intento de llenar esa laguna. En él se aplica a los ASA plurilaterales, *mutatis mutandis*, la metodología del Examen cuantitativo de los acuerdos sobre servicios aéreos (QUASAR) utilizada por la Secretaría para evaluar el grado de liberalización de los ASA bilaterales.[4]

4. El análisis está estructurado exactamente igual que el de la parte del QUASAR relativa a los acuerdos bilaterales. Así pues, consta de tres partes:

A. explicación de las limitaciones metodológicas propias del examen de los acuerdos plurilaterales, y de las modificaciones del modelo QUASAR aplicado a los acuerdos bilaterales que han exigido esas limitaciones;

B. descripción del modelo ideado por la Secretaría para analizar los acuerdos plurilaterales, seguida de una serie de "perfiles", es decir, una serie de cuadros predeterminados, estructurados de manera idéntica, en los que se indican las principales disposiciones, el grado de liberalización y el tráfico abarcado por cada acuerdo, por lo menos "*de jure*"[5];

C. principales conclusiones, que complementan las contenidas en el documento S/C/W/270/Add.1 (párrafos 36 a 41, páginas I.19 a I.21, y párrafos 49 a 54, páginas I.28 a I.30.).

---

[2] Véase www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/Databases.htm.

[3] Véase www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/dubai2006/index.htm.

[4] Véase el documento S/C/W/270/Add.1, en particular las páginas I.8 a I.22. Cabe observar que el nombre del Examen cuantitativo de los acuerdos sobre servicios aéreos no contiene el término "bilaterales".

[5] Con respecto al grado de aplicación efectiva de los acuerdos plurilaterales, véase el texto principal *infra*.

PARTE A

INTRODUCCIÓN

A. INTRODUCCIÓN

5. La transposición de la metodología QUASAR al análisis de los ASA plurilaterales adolece de una serie de limitaciones metodológicas, vinculadas a: 1) problemas documentales; 2) falta de información sobre la firma, ratificación y entrada en vigor; 3) falta de información sobre el grado de aplicación efectiva; 4) aplicación imperfecta de la metodología QUASAR; y 5) codificación de las disposiciones de los acuerdos.

1. Problemas documentales

6. La primera limitación metodológica es de carácter documental. No existe una fuente única de los textos de los ASA plurilaterales y ninguno de esos acuerdos está recogido en la base de datos de la OACI sobre acuerdos de servicios aéreos de todo el mundo (WASA). La WASA contiene resúmenes codificados de todos los ASA bilaterales registrados en la OACI y, desde 2005, de algunos acuerdos bilaterales identificados por la OACI y añadidos de *motu proprio* a la base de datos. No obstante, esta situación puede ser transitoria, ya que, por ejemplo, la OACI acaba de recibir la notificación del Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo (MALIAT), y el Acuerdo de Fortaleza de 1997 prevé, en su artículo 19, el registro en la OACI.

7. Para ser coherentes con el enfoque seguido en el caso de los acuerdos bilaterales, en el que se utilizó como base la selección de la OACI, la Secretaría de la OMC ha decidido utilizar una lista de ASA plurilaterales elaborada recientemente por la OACI para su Simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo de 2006.[6] Esa lista se compone de dos sublistas.[7]

8. La primera sublista de la OACI comprende 14 acuerdos, agrupados sin un criterio común preciso. Son los siguientes[8]:

- Mercado de Aviación Único de las CE[9] (EC-SAM; 1987);
- Decisión relativa a la Integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina (Pacto Andino; 1991);
- Región del Triángulo de Crecimiento, compuesta por Indonesia, Malasia y Tailandia (IMT-GT; 1995);

---

[6] Véase el documento informativo presentado por la secretaría de la OACI, "Regulatory and Industry Overview", de fecha 15 de agosto de 2006, párrafos 2.3 a 2.1 (www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/dubai2006/index.html).

[7] En el documento S/C/W/270/Add.1, cuadro A4, páginas I.21 a I.22, se enumeran los miembros de cada acuerdo plurilateral. Ahora bien, la composición del COMESA que figura en la versión inglesa del cuadro A4 es incorrecta; los miembros del COMESA son los siguientes: Angola, Burundi, Comoras, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Kenya, Libia, Madagascar, Malawi, Mauricio, República Democrática del Congo, Rwanda, Seychelles, Sudán, Swazilandia, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

[8] Se indica entre paréntesis la sigla utilizada para cada acuerdo y la fecha de su conclusión.

[9] A lo largo del presente documento se utilizarán indistintamente los términos Unión Europea (UE) y Comunidad Europea (CE). El primero es el que se utiliza por lo general cuando se trata de cuestiones relativas a la aviación; el segundo se utiliza con respecto a cuestiones comerciales. Por otra parte, la referencia a la UE es siempre la UE de 25 Estados miembros (Rumania y Bulgaria no se adhirieron a la UE hasta el 1º de enero de 2007).

- Zona de Crecimiento de la ASEAN Oriental, compuesta por Brunei, Filipinas, Indonesia y Malasia (BIMP-EAGA; 1995);

- Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos de la Comunidad del Caribe (CARICOM-MASA; 1996);

- Acuerdo de Fortaleza (1996);

- Acuerdo entre Camboya, Lao, Myanmar y Viet Nam (CLMV; 1998, seguido por un acuerdo multilateral formal en 2003);

- Programa para liberalizar los servicios aéreos entre los miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC; 1999)[10];

- Acuerdo sobre Transporte Aéreo de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC; 1999);

- Programa de Liberalización del Transporte Aéreo del Mercado Común del África Oriental y Meridional (COMESA; 1999);

- Decisión Ministerial de Yamoussoukro II (1999);

- Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT; 2001);

- Acuerdo del Grupo del Acuerdo de Banjul (2004);

- Acuerdo entre Brunei, Singapur y Tailandia (BST; 2004).

9. La Secretaría de la OMC no ha incluido en su análisis dos de los acuerdos mencionados *supra*. En primer lugar, el EC-SAM, porque se ha considerado que abarca tráfico interno. (El acuerdo se describe pormenorizadamente en la documentación elaborada para el primer examen; véase la compilación, páginas 200-201 y 230). En segundo lugar, el BST, ya que solamente abarca los servicios de carga aérea.

10. Se han añadido a la primera sublista de la OACI los ASA plurilaterales firmados desde la publicación de las listas de la OACI. Son los siguientes:

- Espacio Aéreo Común Europeo (EACE; junio de 2006);

- Acuerdo Euromediterráneo sobre Transporte Aéreo (Euro-Med; diciembre de 2006);

- Acuerdo sobre Transporte Aéreo (Primera Fase) entre los Estados Unidos y la Unión Europea (EE.UU.-UE; 30 de abril de 2007).

11. Ahora bien, no todos los acuerdos comprendidos en esa primera sublista de la OACI han podido obtenerse inmediatamente de dicha Organización o mediante simples búsquedas en Internet. Por consiguiente, la Secretaría de la OMC ha tenido que pedir ayuda a una serie de corresponsales del

[10] Cabe señalar que en el presente estudio la Secretaría ha tomado en consideración un acuerdo más reciente concluido bajo la égida de la CAAC: el Acuerdo sobre la Liberalización del Transporte Aéreo entre los Estados Árabes, firmado en Damasco en diciembre de 2004.

sector para hallar los textos de esos acuerdos.[11] Ello explica por qué determinados acuerdos no pueden obtenerse en Internet, sino sólo en la Secretaría de la OMC. Por otra parte, muchos están disponibles únicamente en uno de los idiomas oficiales de la OMC.

La Secretaría está dispuesta a publicar, en un solo documento, los textos de todos los acuerdos plurilaterales, en los tres idiomas oficiales de la OMC, con el fin de aumentar la transparencia y disponibilidad de la documentación.

12. La segunda sublista de la OACI, "acuerdos en fase de firma o ratificación", incluye los siguientes acuerdos:

- Acuerdo sobre Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico (PIASA; 2003);
- Programa común de transporte aéreo de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO; 2002);
- Protocolo de Integración Sectorial del Transporte Aéreo de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) (Hoja de ruta de la ASEAN; 2005);
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo para la creación de un Espacio Aéreo Común de la Asociación de Estados del Caribe (AEC; 2004).

La Secretaría está dispuesta a elaborar addenda *sobre la base de cualquier información adicional que los Miembros deseen facilitar sobre ASA plurilaterales.*

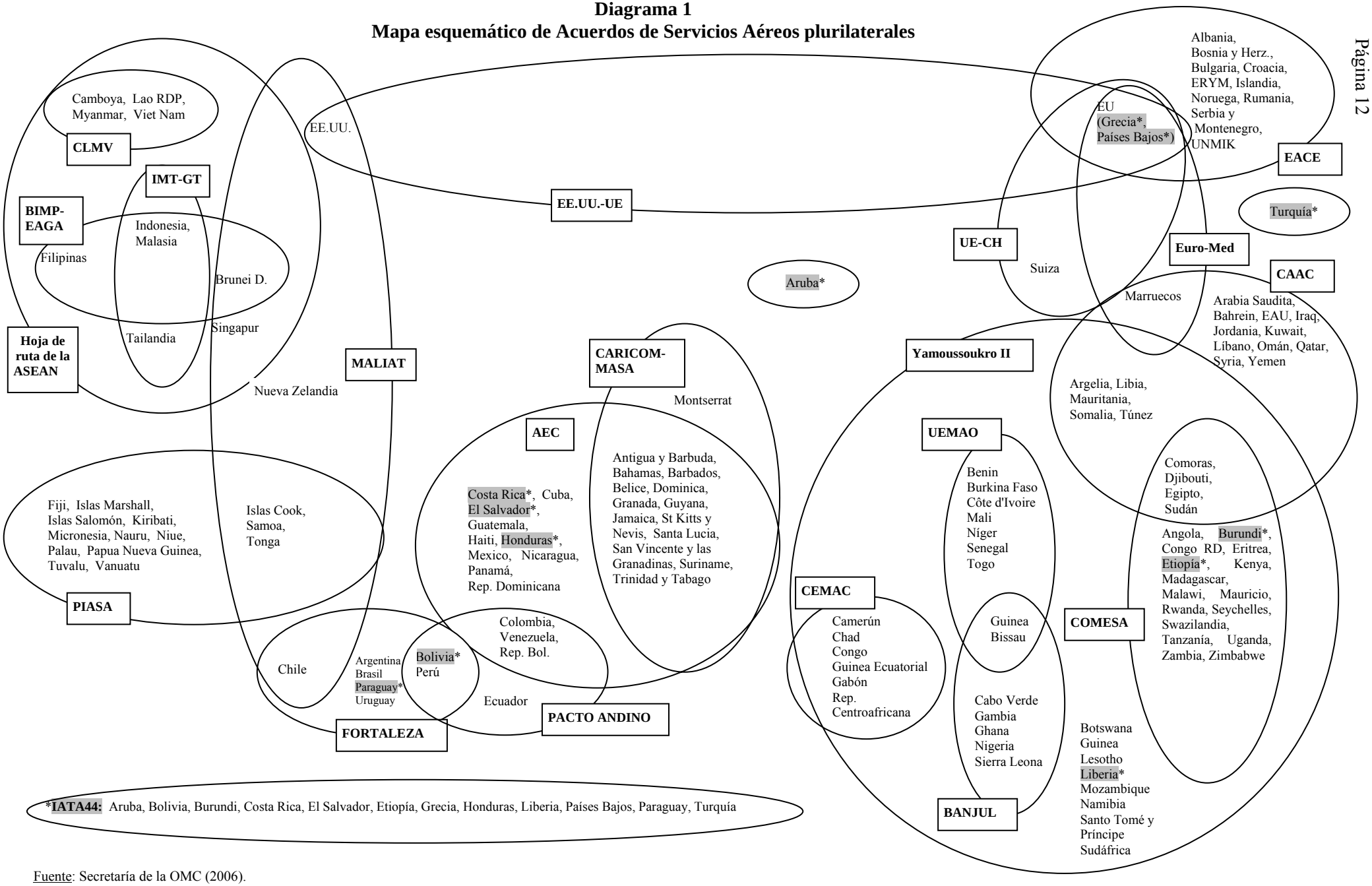
13. La línea divisoria entre ambas sublistas no es muy clara, ya que el título de la segunda sublista podría implicar que todos los acuerdos del primer grupo se han ratificado, lo que al parecer no ocurre.

14. Por otra parte, cabe observar que las dos sublistas abarcan acuerdos concluidos años antes del período objeto de examen (2000-2005). No obstante, la Secretaría de la OMC ha optado por incluir esos acuerdos en su análisis, ya que la fecha de su entrada en vigor no siempre está clara y sólo se han descrito en la documentación elaborada para el primer examen de una manera "impresionista" (véase la compilación, páginas 190-202; cuadro 3, página 216; cuadro 5, página 217; cuadro 6, página 219; cuadro 9, página 236), es decir, sin una evaluación detallada de sus disposiciones y sin ninguna información estadística pertinente.

15. En el diagrama 1 se muestra, de manera esquemática, la compleja red de ASA plurilaterales.

[11] En un caso, el del acuerdo CAAC, la Secretaría de la OMC ha tenido que traducir el texto de su idioma original, el árabe.

Diagrama 1
Mapa esquemático de Acuerdos de Servicios Aéreos plurilaterales



Fuente: Secretaría de la OMC (2006).

16. Podría considerarse que las listas de la OACI están incompletas. En su "Manual sobre Reglamentación"[12] la OACI se refiere a una serie de acuerdos multilaterales más antiguos que no están incluidos en sus listas más recientes. En el recuadro 1 se enumeran esos acuerdos. Una posible explicación de la supresión de esos acuerdos en las listas más recientes de la OACI es que se refieren esencialmente a servicios no regulares, que en la mayoría de los casos no están abarcados por los ASA sino por las reglamentaciones nacionales[13], y a las tarifas, que son sólo un aspecto de los ASA y que la reciente evolución de la legislación en materia de competencia[14] ha dejado anticuadas. El único caso en que en el recuadro 1 se aborda un ASA plurilateral similar a los contenidos en las listas recientes de la OACI es el del Yamoussoukro I, sustituido después por el Yamoussoukro II.

Recuadro 1
ASA plurilaterales no incluidos en las últimas listas de la OACI

- Acuerdo Multilateral sobre derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares en Europa, concluido por los Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y firmado en París el 30 de abril de 1956. En este Acuerdo se establece que puede admitirse libremente a las aeronaves que realicen vuelos comerciales no regulares dentro de Europa que no perjudiquen a los servicios regulares.

- Acuerdo Internacional de la CEAC sobre el procedimiento aplicable al establecimiento de tarifas de los servicios aéreos regulares, firmado en París el 10 de julio de 1967, que proporcionaba a los Estados miembros de la CEAC principios y procedimientos uniformes para el establecimiento de tarifas.

- Acuerdo Multilateral sobre derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares entre los miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), firmado en Manila el 13 de marzo de 1971, en el que se liberalizaban los servicios aéreos no regulares dentro de la subregión.

- Acuerdo Internacional sobre el procedimiento aplicable al establecimiento de tarifas de los servicios aéreos regulares intraeuropeos por los Estados miembros de la CEAC, firmado en París el 16 de junio de 1987, que establecía principios y procedimientos uniformes para el establecimiento de tarifas e introducía el sistema de regulación de las tarifas por zonas.

- Declaración de Yamoussoukro I, relativa a una nueva política africana sobre transporte aéreo, firmada por los Ministros encargados de la aviación civil de los Estados africanos en octubre de 1988 y revisada en septiembre de 1994, en la que se establecía un programa para la integración de las líneas aéreas africanas y directrices en materia de cooperación en la esfera del transporte aéreo entre los Estados de África.

Fuente: Manual sobre Reglamentación de la OACI, segunda edición, 2004.

17. El número de Airline Business de noviembre de 2006 contiene una lista de ASA plurilaterales que incluye otros dos acuerdos: el AGCS y el **Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional de 1944 (IATA44; 1944)**. Este último Acuerdo entró en vigor el 8 de febrero de 1945 y fue aceptado

[12] Documento 5226 de la OACI, segunda edición, 2004.

[13] Véase la compilación, párrafo 11, página 296.

[14] Por ejemplo, la actual retirada de las exenciones por categorías para las conferencias sobre transferencias entre líneas aéreas y tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

como vinculante por 19 partes, ocho de las cuales lo denunciaron después.[15] Las partes restantes son Aruba[16], Bolivia, Burundi, Costa Rica, El Salvador, Etiopía, Grecia, Honduras, Liberia, los Países Bajos, el Paraguay y Turquía. El IATA44 sigue en vigor entre esas partes, a no ser que haya sido sustituido por un tratado bilateral explícitamente o a través de las disposiciones sobre sucesión de tratados de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 1969.

18. Un examen más detenido revela que, de los 66 acuerdos bilaterales teóricamente posibles entre esas 12 partes, la OACI sólo ha registrado ocho, cinco de los cuales sin servicio directo en 2006 (Bolivia-Costa Rica, Costa Rica-Paraguay, Honduras-Países Bajos, Países Bajos-Paraguay y Etiopía-Grecia).[17]

19. Por consiguiente, el IATA44 se aplica en teoría a las 58 (es decir, 66 menos 8) relaciones de tráfico restantes.[18] Sin embargo, sólo existen ocho servicios directos para esas 58 relaciones de tráfico: Costa Rica-El Salvador, Burundi-Etiopía, Costa Rica-Honduras, El Salvador-Honduras, Etiopía-Países Bajos, Países Bajos-Aruba, Etiopía-Turquía y Países Bajos-Turquía. Sería interesante saber si se aplican efectivamente a esas relaciones de tráfico las disposiciones del IATA44 (pleno otorgamiento de derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima libertades).

20. Como para determinar el alcance del análisis no se han aplicado criterios relativos a la aplicación efectiva o la fecha inicial de entrada en vigor de los acuerdos plurilaterales, la Secretaría ha decidido extenderlo al IATA44. El Acuerdo no sólo está jurídicamente en vigor y debidamente registrado en la OACI[19], sino que también aborda cuestiones relativas al acceso a los mercados. Por otra parte, constituye el primero de los dos intentos de la OACI de establecer un marco verdaderamente multilateral para los servicios de transporte aéreo, como pretendía inicialmente el Convenio de Chicago (los "capítulos perdidos"), y puede tener, por tanto, más que una simple importancia histórica y jurídica.[20]

21. Para ser exhaustivos, podría haberse deseado también incluir el proyecto de Acuerdo Multilateral sobre derechos comerciales en el transporte aéreo civil internacional de 1947[21], que fue el segundo y último intento de la OACI de establecer un marco multilateral para la aviación.[22] Sin embargo, a diferencia del IATA44, ese acuerdo multilateral se quedó en proyecto y nunca llegó a las etapas de firma y ratificación.

---

[15] Los Estados Unidos en 1947, Nicaragua en 1947, la República Dominicana en 1947, Afganistán en 1949, China en 1951, Tailandia en 1955, Venezuela en 1955, y Suecia en 1983.

[16] La OACI considera a Aruba un territorio distinto de los Países Bajos.

[17] Sólo existen servicios directos entre: Costa Rica y los Países Bajos; Bolivia y el Paraguay; y Grecia y Turquía.

[18] En esas cifras no se tiene en cuenta ningún ASA bilateral que pueda haberse concluido entre partes en el IATA44 pero que no se haya notificado a la OACI.

[19] El depositario es los Estados Unidos.

[20] Para un examen más detenido, véase la compilación, párrafos 17 y 18, página 214.

[21] Puede obtenerse, previa petición, en la Secretaría.

[22] Para un examen más detenido, véase la compilación, párrafos 19-22, página 214.

22. Cabría también cuestionar la utilización del término "plurilateral" aplicado a los acuerdos Estados Unidos-Unión Europea, Euro-Med y EACE, ya que la Comisión Europea los negoció en nombre de los Estados miembros de las CE sobre la base de un mandato explícito. No obstante, como los Estados miembros de la UE son también signatarios de esos acuerdos individualmente y los acuerdos se han incluido como acuerdos regionales/plurilaterales en las listas de la OACI, la Secretaría de la OMC ha decidido seguir la práctica de la OACI y considerarlos ASA plurilaterales.

23. Por la misma razón, la Secretaría de la OMC ha optado por incluir en su análisis de los acuerdos plurilaterales el **Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la UE y Suiza (UE-CH; 1999)**[23], puesto que otros dos acuerdos entre la UE y sus Estados miembros por un lado y una tercera parte por otro (es decir, los acuerdos Estados Unidos-UE y Euro-Med) se habían incluido en las listas de la OACI.

24. En realidad, al establecer sus listas la OACI parece haber seguido en gran medida el enfoque adoptado por las CE al presentar su política exterior en materia de transporte aéreo. Tras la Comunicación de la Comisión Europea sobre "Desarrollo de la Política Exterior Comunitaria en el sector de la Aviación"[24], las Conclusiones del Consejo de Ministros de Transporte de las CE de junio de 2005 establecieron la hoja de ruta para desarrollar las relaciones exteriores de las CE en materia de aviación. Según esos textos, la política de las CE se basa en tres pilares encaminados a:

1. garantizar la seguridad jurídica de los ASA bilaterales existentes, sobre todo mediante la inclusión de nuevas cláusulas de designación;

2. desarrollar en mayor medida el Espacio Aéreo Común Europeo para 2010; y

3. establecer un conjunto de nuevos ASA globales, con dos objetivos inseparables: por un lado, la apertura de los mercados y la creación de nuevas oportunidades económicas y de inversión y, por otro, un proceso de convergencia de la normativa que garantice un marco equilibrado con unas condiciones de competencia equitativas.

25. Los Acuerdos UE-CH, Euro-Med y EACE están comprendidos, evidentemente, en el segundo pilar, como lo están también los mandatos solicitados por la Comisión para entablar negociaciones con Rusia y Ucrania en marzo y noviembre de 2005, respectivamente.[25]

26. En cambio, el Acuerdo entre los Estados Unidos y la UE está comprendido en el tercer pilar, como lo están también los mandatos solicitados por la Comisión para negociar con China (marzo de 2005), Australia (septiembre de 2005), Nueva Zelandia (septiembre de 2005), Chile (septiembre de 2005), la India (septiembre de 2005) y el Canadá (enero de 2007).[26]

---

[23] El Acuerdo, que se firmó el 21 de junio de 1999, entró en vigor el 3 de junio de 2002.

[24] Documento COM(2005)79, de fecha 11 de marzo de 2005.

[25] Véase http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/index_en.htm.

[26] Véase http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/australia_newzeeland_chile_en.htm.

27. En cuanto al primer pilar, abarca los "acuerdos horizontales" suscritos hasta la fecha por la Comisión con 25 países.[27] Un "acuerdo horizontal" es un acuerdo que la Comisión negocia en nombre de los Estados miembros de las CE y que tiene por objeto poner todos los ASA bilaterales existentes entre los Estados miembros y terceros países en consonancia con las sentencias sobre "cielos abiertos" emitidas por el Tribunal Europeo de Justicia en noviembre de 2002.[28] El Tribunal Europeo de Justicia concluyó que, si un ASA entre un Estado miembro y un tercer país sólo permitía la designación de compañías aéreas "propiedad mayoritaria y bajo el control efectivo" de nacionales del Estado miembro signatario, esa designación era discriminatoria e infringía el derecho comunitario (véase también el documento S/C/W/270/Add.1, párrafos 65 y 66, páginas I.33 y I.34, y Anexo B-II en la página I.83). Esos acuerdos no se analizarán detalladamente en esta etapa, ya que se refieren esencialmente a una cláusula (denegación) de las 11 evaluadas con la metodología QUASAR (tercera/cuarta, quinta y séptima libertades y cabotaje; capacidad; designación; denegación; fijación de tarifas; intercambio de estadísticas; y acuerdos de cooperación). En el recuadro 2 se dan más detalles sobre los acuerdos horizontales.

Recuadro 2
Consecuencias de las resoluciones sobre "cielos abiertos" del Tribunal Europeo de Justicia para los ASA bilaterales de los Estados miembros de las CE existentes

"En la reunión de junio de 2003 del Consejo de Transporte, la Comisión y los Estados miembros acordaron las modalidades para resolver los problemas identificados por el Tribunal.

Se determinaron dos métodos para modificar los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos existentes: negociaciones bilaterales entre cada Estado miembro afectado y sus socios y modificación de cada ASA bilateral por separado, o negociación de acuerdos "horizontales" únicos en la que la Comisión actuara por mandato de los Estados miembros de la UE. Cada acuerdo "horizontal" tiene por objeto modificar las disposiciones pertinentes de todos los ASA bilaterales existentes en el contexto de una sola negociación con un tercer país.

Entre junio de 2003 y febrero de 2007, el método de negociaciones bilaterales separadas […] dio lugar a cambios con 43 Estados socios, lo que representaba la corrección de 89 acuerdos bilaterales. Con arreglo a la segunda opción, las negociaciones horizontales han dado lugar a cambios con 25 Estados socios, que representan otros 373 acuerdos bilaterales.[29]

Cabe señalar que los derechos de tráfico -es decir, las disposiciones de los ASA existentes relacionadas con el número de compañías aéreas que pueden ser designadas y los derechos de tráfico sobre frecuencia, capacidad o de otro tipo- no quedan afectados por el concepto de designación de la Comunidad. Si bien aumentará el número de compañías aéreas que un Estado miembro de la UE puede considerar elegibles para designación, el número de compañías aéreas que podrán realmente ser designadas, siempre que estén establecidas, seguirá sujeto a las disposiciones y restricciones de los Acuerdos bilaterales existentes. A menos que los Estados miembros de la UE decidan otra cosa, las futuras modificaciones de los ASA bilaterales en

[27] Albania, Australia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chile, Croacia, los Emiratos Árabes Unidos, la ERYM, Georgia, el Líbano, Malasia, Maldivas, Marruecos, Moldova, Nueva Zelandia, Panamá, el Paraguay, la República Kirguisa, Rumania, Serbia y Montenegro, Singapur, Ucrania, el Uruguay y Viet Nam.

[28] Tribunal Europeo de Justicia (2002), Comisión v. el Reino Unido, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Bélgica, Luxemburgo, Austria y Alemania, casos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 y C-476/98.

[29] En el Anexo 1 de la presente sección figuran los nombres de los socios bilaterales de la UE afectados, así como el número de acuerdos bilaterales corregidos. Dicho Anexo actualiza el Anexo B2 que figura en la página I.83 del documento S/C/W/270/Add.1.

relación con los derechos de tráfico aéreo serán negociadas bilateralmente por cada Estado miembro de la UE, no por la Comisión Europea. No habrá ninguna repercusión en el volumen o el equilibrio de los derechos de tráfico aéreo anteriormente convenidos individualmente entre un Estado miembro de la UE y un tercer Estado, y los Acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos existentes seguirán en vigor tras la modificación. El objetivo de modificar los ASA bilaterales es eliminar el elemento de inseguridad jurídica y garantizar la continuación de la aplicación de esos Acuerdos. [*Sin negritas en el original, en inglés*]

El objetivo de poner los acuerdos bilaterales existentes en consonancia con el derecho comunitario, atribuible a la jurisprudencia en materia de "cielos abiertos", es de vital importancia no sólo para las CE y sus Estados miembros sino también para los terceros países afectados y para el sector de la aviación, las compañías aéreas y los usuarios. Es doblemente esencial para: garantizar los mismos derechos a todos los operadores de la Comunidad, en virtud de los principios de no discriminación y libertad de establecimiento; y garantizar asimismo la seguridad jurídica de las relaciones en la esfera de la aviación basadas en esos acuerdos. Por consiguiente, ese objetivo tendrá que lograrse eficientemente y dentro de un intervalo de tiempo razonable. A tal efecto, debe promoverse la complementariedad con respecto a los instrumentos disponibles, lo que dará lugar a una mayor flexibilidad y eficiencia.

Las negociaciones bilaterales de un Estado miembro están abarcadas por el Reglamento (CE)847/2004, que prevé la inserción en el acuerdo objeto de negociación de cláusulas uniformes que reflejan la competencia y la legislación de la Comunidad. De esa manera, los acuerdos existentes pueden ponerse en consonancia con el derecho comunitario en el contexto de los contactos regulares entre los Estados miembros y sus socios, con lo que se logrará la continuidad y el desarrollo de los servicios aéreos internacionales teniendo al mismo tiempo debidamente en cuenta la nueva situación reinante en el sector.

Las cláusulas uniformes previstas en el Reglamento fueron redactadas conjuntamente por la Comisión y los Estados miembros. Con el deseo de lograr flexibilidad, se realizará un examen, de conformidad con el procedimiento de "comitología", de todos los casos en los que no haya sido posible incorporar esas cláusulas en un acuerdo. En esos casos, se podrá autorizar la conclusión de acuerdos que no socaven los objetivos de la política común en materia de transporte de las CE ni contravengan de otra manera el derecho comunitario. No obstante, un acuerdo que no incluya la cláusula de designación comunitaria (en virtud de la cual todos los transportistas comunitarios residentes en el territorio del Estado miembro de que se trate pueden solicitar los derechos de tráfico disponibles) estaría en contradicción con los objetivos de esa política común. En realidad, ese acuerdo, en infracción del principio de libertad de establecimiento establecido en el artículo 43 del Tratado de las CE, seguiría discriminando entre las compañías comunitarias por motivos de nacionalidad.

Se ha modificado ya un número importante de acuerdos bilaterales entre Estados miembros y terceros países. No obstante, aún queda un gran número de acuerdos que tienen que adaptarse para ponerlos en consonancia con el derecho comunitario."

Fuente: Comisión de las CE en:
http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/horizontal_agreements_en.htm.

2. Falta de información sobre firma, ratificación y entrada en vigor

28. La segunda limitación metodológica está relacionada con la falta de información precisa sobre la firma, ratificación y fecha de entrada en vigor para sus respectivas partes de diversos ASA plurilaterales. De hecho, aun cuando en los acuerdos se indica por lo general la fecha en que se firmaron y se establece una fecha de entrada en vigor (sujeta a un determinado número mínimo de ratificaciones), a menudo no está claro si esos acuerdos han entrado en vigor, ya que la OACI no facilita información sistemática sobre la situación de los procesos de ratificación.

29. En el análisis de la Secretaría de la OMC la información sobre la composición, firma, ratificación y entrada en vigor de los acuerdos plurilaterales está actualizada a octubre de 2006, salvo indicación en contrario.

Tal vez los Miembros deseen corregir, actualizar o complementar la información sobre la firma, ratificación y entrada en vigor de los diversos ASA plurilaterales objeto de los distintos perfiles.

3. Falta de información sobre el grado de aplicación efectiva

30. Aun cuando los acuerdos plurilaterales hayan entrado en vigor, su grado de aplicación efectiva varía considerablemente. Cabe citar como ejemplo la abundante bibliografía de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África acerca de las dificultades resultantes de la no aplicación de la Declaración de Yamoussoukro.[30] Ello queda corroborado por una evaluación del ex Director Adjunto de la Dirección de Transporte Aéreo de la OACI, Sr. Chris Lyle, que escribe:

> "Los [acuerdos] relacionados con la Unión Europea tienen efectos sustantivos, como los tienen también el CLMV, el MALIAT y los tres acuerdos entre los países miembros de la ASEAN en vigor (BST, IMT-GT y BIMP-EAGA). No obstante, los demás son en gran medida inefectivos, ya sea porque no se aplican en la práctica o porque se aplican infringiendo sus disposiciones. Una razón de ello es que en esas regiones no tienen una sólida autoridad económica."[31]

31. En determinados casos la suerte de algunos acuerdos -por ejemplo, el Pacto Andino- es incierta, debido a circunstancias políticas más generales.

4. Aplicación imperfecta de la metodología del QUASAR

32. Una cuarta limitación del análisis se refiere al hecho de que la metodología del QUASAR, desarrollada para estudiar los ASA bilaterales, no siempre puede transponerse fácilmente a los acuerdos plurilaterales. Por ejemplo, algunos acuerdos plurilaterales (el PIASA, entre otros) distinguen entre derechos de tráfico de quinta libertad dentro del acuerdo (permitidos) y derechos de quinta libertad fuera del acuerdo (no permitidos en el período de transición), siendo así que la metodología del QUASAR sólo prevé una opción binaria (es decir, si/no) con respecto a la concesión de derechos de quinta libertad. Asimismo, en lo que se refiere a la cláusula de denegación, el Acuerdo de Fortaleza se remite a legislaciones o políticas nacionales que pueden diferir considerablemente entre los signatarios (por ejemplo, "propiedad mayoritaria y control efectivo" en el Brasil, "principal centro de actividad" en Chile). En esos casos, lo ideal sería analizar y evaluar por separado las cláusulas correspondientes a cada signatario y calcular después un promedio ponderado en función del tráfico.

33. Otro ejemplo se refiere a las disposiciones en materia de denegación en relación con el "principal centro de actividad". "Principal centro de actividad" es un concepto más amplio en el contexto de un ASA plurilateral que en el de un ASA bilateral, ya que esa cláusula permite a cualquier operador (nacional de una parte en el acuerdo plurilateral, o según se disponga) establecerse en cualquiera de los países parte en el acuerdo plurilateral, que son más (más de 50 en el caso de Yamoussoukro) que los dos implicados en un ASA bilateral. A este respecto, tal vez sea necesario atribuir más importancia a esa cláusula de denegación.

---

[30] Véase http://www.uneca.org/itca/Yamoussoukro.

[31] Airlines Business, noviembre de 2006.

Por limitaciones de tiempo, la Secretaría no ha podido perfeccionar la metodología del QUASAR para su aplicación a los ASA plurilaterales, pero está dispuesta a emprender esa labor si así lo desean los Miembros.

5. Dificultades relacionadas con la codificación de los ASA plurilaterales

34. En el caso de los ASA plurilaterales no se cuenta con una codificación ya existente de las disposiciones comparable a la codificación WASA de la OACI existente con respecto a los ASA bilaterales. Por consiguiente, la Secretaría de la OMC ha tenido que codificar ella misma las disposiciones de los acuerdos plurilaterales para tratar después de calcular su Índice de Liberalización Aérea (ILA, ALI) e identificar el tipo de ASA correspondiente (para más información sobre el ILA (ALI) y los tipos de ASA, véase el documento S/C/W/270/Add.1, páginas I.13-I.18). Para permitir posibles correcciones por parte de los signatarios afectados, la codificación se ha realizado de manera transparente. Se indican claramente los casos en los que la Secretaría ha tropezado con dificultades y ha tenido que hacer elecciones un tanto arbitrarias (véase, *infra*, el cuadro 4 de los perfiles de los acuerdos plurilaterales).

35. Al mismo tiempo, sin embargo, la disponibilidad del texto íntegro de esos acuerdos, en vez de tener sólo los resúmenes codificados de la OACI como en el caso de los ASA bilaterales, ha permitido una evaluación más detallada, matizada y exacta de su grado de liberalización. Por ejemplo, ha sido posible identificar casos en los que se han otorgado derechos de tráfico de quinta libertad con y sin limitaciones, distinguir entre cabotaje consecutivo y cabotaje autónomo, y analizar, cuando procedía, esferas no abarcadas por el QUASAR, como los servicios de carga y los servicios no regulares.

36. Así pues, los perfiles de los ASA plurilaterales se han adaptado con el fin de captar esos elementos y matices adicionales. No obstante, en aras de la coherencia con la aplicación del QUASAR a los acuerdos bilaterales, el cálculo de los posibles ILA (ALI) no incluye esos elementos adicionales. Por ejemplo, aun cuando la concesión de derechos de tráfico de quinta libertad esté sujeta a limitaciones, se ha asignado la totalidad de los puntos imputables a los derechos de quinta libertad, en vez de sólo una parte.

37. Asimismo, cuando se han otorgado derechos de séptima libertad limitados geográficamente (por ejemplo, por los Estados Unidos a los transportistas de la UE que operan entre el territorio de los Estados Unidos y países del EACE que no son Estados miembros de la UE, en el marco del acuerdo Estados Unidos-UE), se ha asignado al acuerdo la totalidad de los puntos imputables a los derechos de séptima libertad, aun cuando esos derechos de séptima libertad sólo se apliquen a los transportistas de una de las dos partes (es decir, los transportistas de la UE) y sólo con respecto a una zona geográfica muy limitada (es decir, entre los Estados Unidos y Noruega, Islandia y los Estados Balcánicos). No obstante, en vista del carácter limitado de esa concesión, esos puntos se han indicado entre paréntesis, para señalarlo al lector.

38. La única excepción a esa "indivisibilidad" de los puntos del QUASAR es el caso de las cláusulas de denegación asimétricas. Como se explica con más detalle en las secciones de la presente documentación que tratan de la propiedad, las cláusulas de denegación contenidas en los ASA bilaterales son tradicionalmente simétricas, es decir, idénticas e igualmente aplicables a ambas partes. En la mayoría de los casos la cláusula aplicable es la de "propiedad mayoritaria y control efectivo" y sólo en casos marginales se aplican las de "principal centro de actividad" o "comunidad de intereses".[32]

[32] La incidencia de esas tres cláusulas "clásicas", en lo que se refiere tanto al número de acuerdos como a tráfico abarcado, se analiza en el documento S/C/W/270/Add.1, gráfico 4 (página I.53) y párrafos 126 a 129, páginas I.44 a I.45.

39. Las sentencias sobre "cielos abiertos" emitidas por el Tribunal Europeo de Justicia en 2002 y la subsiguiente política de las CE de renegociación de las cláusulas de denegación de los ASA bilaterales de los Estados miembros se han traducido en centenares de nuevos acuerdos[33] que contienen cláusulas de denegación asimétricas, es decir, de "comunidad de intereses" por el lado de las CE y, normalmente, "propiedad mayoritaria y control efectivo" por el lado de la otra parte.

40. En esos casos, cuando las características de acceso a los mercados con arreglo al QUASAR presentan múltiples variantes (en el caso citado las alternativas son PMCE, CDI o PCA), en vez de la opción binaria otorgado/no otorgado, la metodología permite en principio una atribución diferenciada de los puntos. Como consecuencia, en su aplicación a los acuerdos plurilaterales, se han promediado los puntos del QUASAR para las diferentes cláusulas de denegación. Por ejemplo, en el caso de una combinación PMCE-CDI, el sistema de ponderación del ILA (ALI) normalizado da por resultado un total de dos puntos (0 puntos para PMCE más 4 puntos para CDI, divididos por dos).

41. En el caso de los acuerdos en que participan las CE y sus Estados miembros, los perfiles en general -y el cuadro 1 de ellos en particular- eran parcialmente inadecuados para captar la complejidad de las disposiciones afectadas, por lo que se han complementado con respecto a, en primer lugar, las libertades y, en segundo lugar, el Índice Ponderado de Liberalización Aérea, IPLA (WALI).[34]

42. En primer lugar, en lo que se refiere a las libertades del aire, en el caso de los acuerdos en que no participan las CE se definen por referencia al territorio de cada parte. Sin embargo, en el caso de las CE y sus Estados miembros hay realmente tres tipos de partes implicadas: los Estados miembros, con sus territorios individuales; las CE, compuesta de la suma de los territorios de sus Estados miembros (salvo sus territorios ultramarinos) y a la que a veces se hace referencia como un todo; y la tercera parte o terceras partes, cada una con su propio territorio.

43. Como consecuencia, cuando se consideran la quinta, octava y novena libertades, es necesario indicar si esas libertades se definen por referencia al territorio de cada Estado miembro o al territorio de las CE en su conjunto. Otra dificultad radica en el hecho de que en la mayoría de los casos los acuerdos en los que participan las CE y sus Estados miembros no se refieren a "libertades" en términos estrictos sino a derechos otorgados entre territorios.

44. Esas dificultades se han abordado ateniéndose a la práctica de la Comisión Europea de definir las libertades por referencia a los territorios de los distintos Estados miembros[35] y, para evitar ambigüedades, reproduciendo en el cuadro 1 el texto de la cláusula de otorgamiento de derechos íntegramente o, de ser demasiado larga, en una versión resumida.

45. En segundo lugar, con respecto a los IPLA (WALI), como la política comunitaria exterior en la esfera de la aviación no está plenamente armonizada (para más detalles sobre esta cuestión, véase el recuadro 2), no se ha calculado un IPLA (WALI) para las CE en su conjunto (que es por lo que en el cuadro 1 de los perfiles pertinentes se indica que no se dispone del IPLA (WALI) de las CE), sino para cada uno de los distintos Estados miembros.

---

[33] En el Anexo I figura la lista completa de esos acuerdos en julio de 2007.

[34] Para más información sobre el IPLA (WALI), véase el documento S/C/W/270/Add.1, página I.18.

[35] Véase, por ejemplo, el párrafo 3 de la nota informativa sobre el Acuerdo Euro-Med, disponible en: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/doc/morocco/morocco_info_note_en.pdf.

46. Por otra parte, en algunos casos se ha incluido un cuadro o recuadro adicional al final del perfil de los acuerdos en los que participan las CE y sus Estados miembros. Ha sido preciso hacerlo por la necesidad de describir las complejas y extensas condiciones de armonización normativa halladas en muchos de esos acuerdos, que constituyen un requisito previo para el otorgamiento de acceso a los mercados.

Anexo I

ASA bilaterales de las CE puestos en conformidad con la legislación desde las sentencias sobre "cielos abiertos" emitidas por el Tribunal Europeo de Justicia, al 5 de julio de 2007

Designación comunitaria acordada bilateralmente con por lo menos un Estado miembro de las CE		Designación comunitaria acordada en el marco del Acuerdo comunitario con las CE o mediante acta oficial de consultas		Conversaciones en curso con las CE
Tercer país	**ASA modificados**	**Acuerdo suscrito/firmado**	**ASA modificados**	
Afganistán	1	Albania	13	Argentina
Argelia	6	Australia	14	Bangladesh
Antigua y Barbuda	1	Azerbaiyán	18	Canadá
Argentina	5	Bosnia y Herzegovina	9	China
Armenia	1	Bulgaria[1]	22	Colombia
Bahrein	5	Chile	10	Egipto
Barbados	1	Croacia	25	Hong Kong, China
Belarús	1	ERYM	14	India
Belice	1	Georgia	14	Israel
Bolivia	1	Jordania	21	Jamaica
Brunei	2	Kirguistán	5	Kazajstán
Camboya	1	Líbano	19	Macao, China
Cabo Verde	2	Malasia	21	México
Costa Rica	1	Maldivas	8	Mongolia
Cuba	5	Moldova	17	Nepal
Rep. Dem. del Congo	2	Marruecos	20	Nigeria
República Dominicana	2	Nueva Zelandia	12	Federación de Rusia
Ecuador	3	Panamá	6	Sudáfrica
Egipto	2	Paraguay	6	Corea del Sur
Fiji	1	Rumania[1]	21	Turquía
Gambia	1	Serbia y Montenegro	20	UEMAO
Ghana	1	Singapur	23	Uzbekistán
Granada	1	Ucrania	27	
Guinea-Bissau	1	Emiratos Árabes Unidos	23	
Indonesia	1	Estados Unidos	21	
Irán	3	Uruguay	9	
Jamaica	1	Viet Nam	17	
Kuwait	1			
Macao	2			
Madagascar	3			
Mauricio	1			
Mongolia	1			
Antillas Neerlandesas	2			
Corea del Norte	1			
Perú	2			
Qatar	10			
Santa Lucía	1			
Senegal	4			
Corea del Sur	1			
Sri Lanka	1			
Suriname	1			
Siria	1			
Tayikistán	1			
Tanzanía	2			
Tailandia	2			
Togo	2			
Turkmenistán	2			
Uganda	1			
Uzbekistán	1			
Venezuela	1			
Zambia	1			
Total: 51	**98**	**27**	**435**	**29**
NÚMERO TOTAL de terceros países:				**96**
NÚMERO TOTAL de ASA bilaterales puestos en conformidad con la legislación:				**533**

[1] Bulgaria y Rumanía se adhirieron a las CE el 1º de enero de 2007.

Fuente: Comisión Europea (julio de 2007).

PARTE B

PERFILES EN MATERIA JURÍDICA Y DE TRÁFICO DE LOS ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

B. PERFILES EN MATERIA JURÍDICA Y DE TRÁFICO DE LOS ACUERDOS PLURILATERALES SOBRE SERVICIOS AÉREOS

47. Esta parte contiene los perfiles de cada uno de los 21 acuerdos plurilaterales utilizados por la Secretaría en su análisis. Los acuerdos se presentan por orden alfabético (con arreglo a su sigla en inglés), por separado según las dos sublistas de la OACI (véase la sección A). Todos los perfiles son idénticos (salvo por lo que respecta a la información adicional contenida en los perfiles de algunos de los acuerdos en los que participan las CE y sus Estados miembros) y constan de los siguientes elementos:

- Sigla y nombre completo del acuerdo plurilateral, más un recuadro en el que se indica la fuente del texto del acuerdo y demás información pertinente, de haberla.

- Mapa que refleja la participación en el acuerdo.

- Cuadro 1, que contiene información sobre: los miembros del acuerdo y sus respectivos IPLA (WALI); fecha de la firma del acuerdo y, si se dispone del dato, fecha de su entrada en vigor; principales disposiciones en materia de acceso a los mercados codificadas en el QUASAR (es decir, derechos de tráfico de la tercera a la novena libertad; cláusulas de denegación, designación, capacidad y fijación de tarifas; y, bajo el epígrafe "demás disposiciones QUASAR", disposiciones sobre acuerdos de cooperación e intercambio de estadísticas), con remisión a los artículos pertinentes del acuerdo plurilateral, con el fin de permitir la verificación por parte de los Miembros afectados; y un posible Índice de Liberalización Aérea y un posible tipo de ASA, con arreglo a los cálculos hechos en el cuadro 4 (véase *infra*).

- Cuadro 2, en el que se describen otras características notables del acuerdo plurilateral no captadas por la metodología del QUASAR pero que son de interés.

- Cuadro 3, relativo a las disposiciones por las que se rigen las relaciones entre el acuerdo plurilateral y otros ASA y terceras partes.

- Cuadro 4, en el que se detallan los elementos sobre acceso a los mercados de la metodología QUASAR hallados en el acuerdo plurilateral y, sobre esa base, se calcula un posible Índice de Liberalización Aérea y se identifica un posible tipo de ASA. Los elementos sobre acceso a los mercados presentes en el acuerdo plurilateral se identifican mediante su consignación a la derecha de la casilla pertinente en la primera columna. En la columna "Observaciones" se describen las dificultades con que ha tropezado la Secretaría en el proceso de codificación, de haberlas habido, y las opciones elegidas. En caso de haber períodos de transición para una liberalización en etapas, sólo se han calculado e identificado, respectivamente, el ILA (ALI) y el tipo finales. Ahora bien, si los Miembros lo desean, la Secretaría está dispuesta a calcular ILA (ALI) transitorios y a identificar tipos transitorios.

- Cuadro 5, que contiene información sobre la contribución de cada miembro del acuerdo multilateral al tráfico total abarcado por el acuerdo (en términos absolutos y en porcentaje) y sobre la importancia relativa del acuerdo plurilateral en el tráfico internacional total de cada miembro. Todos los cálculos sobre el tráfico que figuran en el cuadro 5 y en el cuadro 6 (*infra*) se basan en los datos sobre el tráfico por pares de países correspondientes a 2005, que la IATA ha tenido la amabilidad de facilitar a la Secretaría de la OMC.[36] No obstante, como los cálculos contenidos en ambos

[36] Para más detalles acerca de los datos sobre el tráfico utilizados, véase el documento S/C/W/270/Add,1, párrafos 89 a 92, páginas II.665 a II.666.

cuadros se basan en el supuesto de que el acuerdo plurilateral en cuestión se aplica plenamente (lo que, como se indica en la sección A, no siempre ocurre), deben interpretarse con prudencia.

- Cuadro 6, en el que se indica el tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral y se calcula la proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo.

- Cuadro 7, en el que se identifican las relaciones bilaterales dentro del acuerdo plurilateral abarcadas por un servicio directo (indicadas mediante una cruz en la casilla pertinente del cuadro). Un servicio directo es un servicio operado entre dos puntos, con el mismo número de vuelo, por compañías aéreas miembros de la IATA; la fuente de esos datos es la serie de datos sobre kilometraje de la IATA correspondiente al verano de 2006.

48. El índice de los acuerdos plurilaterales objeto de los perfiles figura tras un perfil de simulación, que comprende los cuadros 1 a 7, de un hipotético acuerdo plurilateral Z.

ACUERDO PLURILATERAL Z

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
A B C D E	- - - - -	-	-	-	-	-	-	-	-
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		-	-	-	-	-	-	-	-

Notas: IPLA (WALI) = Índice ponderado (en función del tráfico) de liberalización aérea; ILA (ALI) = Índice de liberalización aérea ; NORM = Metodología de ponderación normalizada.

Fuente: Secretaría de la OMC.

ACUERDO PLURILATERAL Z

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto

Fuente: Secretaría de la OMC.

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre servicios aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral		
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes		
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales		
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes		

Fuente: Secretaría de la OMC.

ACUERDO PLURILATERAL Z

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	6 si presente 0 si ausente	12 si presente 0 si ausente	5 si presente 0 si ausente	5,5 si presente 0 si ausente	
7ª libertad	6 si presente 0 si ausente	5 si presente 0 si ausente	5 si presente 0 si ausente	5,5 si presente 0 si ausente	
Cabotaje	6 si presente 0 si ausente	5 si presente 0 si ausente	5 si presente 0 si ausente	5,5 si presente 0 si ausente	
Capacidad					
Predeterminación	0	0	0	0	
"Bermudas 1"	4	3,5	3,5	3,5	
Libre determinación	8	7	7	7,5	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación	0	0	0	0	
País de origen	3	2,5	2,5	2,5	
Doble desaprobación	6	5	5	5,5	
Fijación de tarifas por zonas	4 ó 7	3,5 ó 6	3,5 ó 6	3,5 ó 6,5	
Libre fijación de tarifas	8	7	7	7,5	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo	0	0	0	0	
Comunidad de intereses	4	3,5	7	3,5	
Principal centro de actividad	8	7	14	7,5	
Designación					
Designación única	0	0	0	0	
Designación múltiple	4	3,5	3,5	7,5	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	1 si ausente 0 si presente	1 si ausente 0 si presente	1 si ausente 0 si presente	1 si ausente 0 si presente	
Acuerdos de cooperación	3 si presente 0 si ausente	2,5 si presente 0 si ausente	2,5 si presente 0 si ausente	2,5 si presente 0 si ausente	
Posible ILA (ALI)					
Posible tipo					

Fuente: Secretaría de la OMC.

ACUERDO PLURILATERAL Z

Cuadro 5

Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
A				
B				
C				
D				
E				

Notas: Los datos sobre el tráfico se basan en los datos por pares de países de la IATA correspondientes a 2005. Pax = pasajeros.
Fuente: Secretaría de la OMC.

Cuadro 6

Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
	495.343.012	

Notas: Los datos sobre el tráfico se basan en los datos por pares de países de la IATA correspondientes a 2005. Pax = pasajeros.
Fuente: Secretaría de la OMC.

ACUERDO PLURILATERAL Z

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Miembro A	**Miembro B**	**Miembro C**	**Miembro D**	**Miembro E**
Miembro A		x			
Miembro B	x				
Miembro C					x
Miembro D					
Miembro E			x		

Notas: Un servicio directo es un servicio operado con el mismo número de vuelo por compañías aéreas miembros de la IATA; sobre la base de la serie de datos sobre kilometraje de la IATA correspondiente al verano de 2006.
Fuente: Secretaría de la OMC.

Índice de los Acuerdos plurilaterales sobre Servicios Aéreos objeto de los perfiles

ASA plurilateral	Página número
Sublista I	
CAAC	33
Pacto Andino	41
Banjul	49
BIMP-EAGA	57
CARICOM-MASA	65
CEMAC	73
CLMV	81
COMESA	89
EACE	97
UE-CH	107
Euro-Med	115
Fortaleza	125
IATA44	133
IMT-GT	141
MALIAT	147
EE.UU.-UE	155
Yamoussoukro	167
Sublista II	
AEC	177
Hoja de ruta de la ASEAN	185
PIASA	193
UEMAO	201

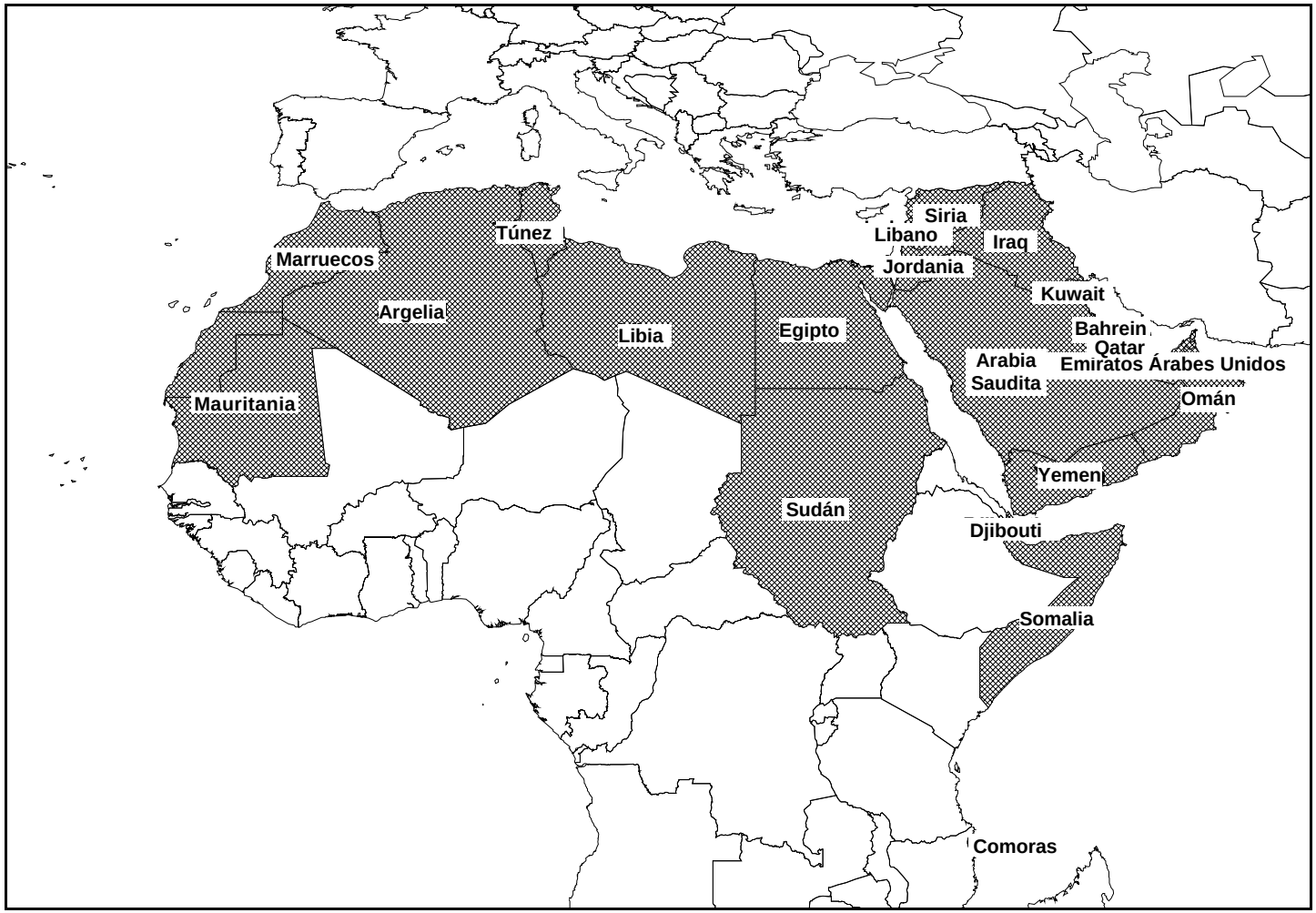
CAAC

(Programa para liberalizar los servicios aéreos entre los miembros
de la Comisión Árabe de Aviación Civil)

- Puede obtenerse el texto del acuerdo (sólo en árabe) en la siguiente dirección: www.acac.org.ma.
- Puede obtenerse, previa petición, una traducción al inglés realizada por la Secretaría de la OMC.
- Un resumen titulado "Liberalization of Air Transport Services among ACAC Members", presentado por Omán en nombre de los miembros de la CAAC en el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (documento A35-WP/217 EC/36, de fecha 27 de septiembre de 2004), está disponible en la siguiente dirección: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp /Databases.htm.[37]

[37] En el documento se describen también los esfuerzos para liberalizar los servicios aéreos intraárabes realizados con anterioridad al Acuerdo de Damasco de 2004, y las dificultades con que se tropezó.

CAAC


Túnez
Marruecos
Argelia
Libia
Egipto
Mauritania
Siria
Libano
Iraq
Jordania
Kuwait
Bahrein
Qatar
Arabia
Saudita
Emiratos Árabes Unidos
Omán
Yemen
Sudán
Djibouti
Somalia
Comoras

CAAC
Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Argelia **Bahrein** **Comoras** **Djibouti** **Egipto** **Iraq** **Jordania** **Kuwait** **Líbano** **Libia** **Mauritania** **Marruecos** **Omán** **Qatar** **Arabia Saudita** **Somalia** **Sudán** **Siria** **Túnez** **EAU** **Yemen**	6.1 10.2 6.0 10.0 9.5 2.2 12.1 2.3 9.7 10.3 8.2 10.5 7.3 10.7 9.3 6.6 10.0 8.2 9.9 11.3 3.0	19 de diciembre de 2004	Sí, dentro del territorio abarcado por el acuerdo: "La(s) compañía(s) de transporte aéreo designada(s) de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo gozarán del ejercicio de los siguientes derechos de transporte aéreo ... c) el derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o conjuntamente, destinados a cualquiera de los territorios de los Estados parte o procedentes de esos territorios" (Artículo 4.2c)					No. "El presente Acuerdo no impondrá a los Estados parte el otorgamiento de derechos en materia de transporte aéreo nacional" (Artículo 4.3)	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		Inmediatamente después del depósito del quinto instrumento de ratificación (Artículo 38)	Comunidad de intereses (Artículo 5.2a)	Designación múltiple (Artículo 5.1)	Libre determinación (Artículo 7.1)	Libertad de fijación de tarifas, con sujeción a su notificación (pero no a su aprobación) y a las directrices encaminadas a impedir prácticas anticompetitivas (Artículo 8 y Anexo I)	Acuerdos de cooperación (Artículo 13) Intercambio de estadísticas (Artículo 18)	39	G

CAAC

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios regulares de carga aérea	Artículo 2.1	Mismo régimen que para los servicios de pasajeros
Servicios de transporte aéreo no regulares	Anexo 4	Con sujeción a la norma del país de origen pero con derechos de quinta libertad dentro del acuerdo y libre capacidad
Venta y comercialización	Artículo 12	Plenos derechos de establecimiento, conversión de moneda y transferencia
Asistencia en tierra	Artículo 12.5	Derecho a utilizar los servicios propios, así como servicios mutuos y servicios de terceros
Arrendamiento con o sin tripulación	Artículo 15	Derecho pleno de arrendamiento, incluso a terceros
Sistemas de reserva informatizados	Artículo 17	Aplicación del Código de Conducta Árabe
Subvenciones	Artículo 19	Principio de moderación y consulta

CAAC

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 2.3	"Las disposiciones del presente Acuerdo sustituirán a las disposiciones en conflicto con él de los acuerdos bilaterales o multilaterales concluidos para reglamentar el transporte aéreo entre los Estados parte. Las disposiciones de esos acuerdos que no se hayan estipulado en el presente Acuerdo permanecerán en vigor."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo 31	"1. Los Estados parte no otorgarán derechos a terceros Estados ni contraerán compromisos con terceros Estados cuando esos derechos o compromisos puedan restringir los derechos conferidos a los Estados parte en virtud del presente acuerdo o afectarlos. 2. Los derechos conferidos a los Estados parte en virtud del presente Acuerdo no serán objeto de negociaciones o tratos individuales con un tercer Estado o terceros Estados cuando esas negociaciones o tratos puedan afectar a los derechos de otro Estado parte u otros Estados parte. 3. Las disposiciones y los mecanismos relativos a las negociaciones colectivas o multilaterales a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo estarán sujetos a un marco normativo en forma de un acuerdo que entrará en vigor de conformidad con el procedimiento constitucional de cada Estado."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	Artículo 34	"1. Todo Estado parte vinculado a otro Estado parte o a un tercer Estado por compromisos en la esfera del transporte aéreo que estén en conflicto con las disposiciones del presente Acuerdo adoptará las medidas necesarias para liberarse inmediatamente de esos compromisos. 2. Todo Estado parte cuya(s) compañía(s) de transporte aéreo haya(n) contraido compromisos que estén en conflicto con las disposiciones del presente Acuerdo adoptarán las medidas necesarias para liberarse de esas obligaciones lo antes posible. 3. El Estado parte de que se trate informará al Secretario General de la Comisión de las medidas adoptadas con respecto a los dos posibles casos a que se hace referencia *supra*." Argelia, Libia, Mauritania, Somalia y Túnez son también miembros de Yamoussoukro. Comoras, Djibouti, Egipto y Sudán son también miembros del COMESA y de Yamoussoukro
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 32	"Los Estados parte tendrán derecho a intercambiar los derechos de transporte aéreo estipulados en el presente Acuerdo, sobre la base de reciprocidad, con cualquier alianza de terceros Estados agrupados en una organización de integración económica regional o subregional. A tal efecto, los Estados parte podrán pedir asistencia a la Comisión Árabe de Aviación Civil o a cualquier otro órgano de negociación al que pueda confiarse esa tarea."

CAAC

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					El principio de "libre determinación" debe, no obstante, interpretarse a la luz del Anexo I, "Criterios y procedimientos para la fijación de tarifas".
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses	**4**	**3,5**	**7**	**3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**39**	**40,5**	**37**	**39,5**	
Posible tipo	**G**				

CAAC

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Argelia	424.026	1,3	4.083.938	10,4
Bahrein	1.790.269	5,6	2.884.923	62,1
Comoras	67.383	0,2	463.065	14,6
Djibouti	162.299	0,5	298.326	54,4
Egipto	4.421.986	13,9	8.367.133	52,8
Iraq	101.074	0,3	102.600	98,5
Jordania	1.644.140	5,2	2.889.672	56,9
Kuwait	2.403.767	7,5	4.580.693	52,5
Líbano	1.666.375	5,2	3.447.567	48,3
Libia	666.480	2,1	1.415.448	47,1
Mauritania	66.986	0,2	245.745	27,3
Marruecos	621.775	2,0	5.532.719	11,2
Omán	775.181	2,4	2.175.943	35,6
Qatar	1.874.997	5,9	3.382.655	55,4
Arabia Saudita	4.892.173	15,3	11.381.756	43,0
Somalia	64.170	0,2	97.523	65,8
Sudán	945.215	3,0	1.227.321	77,0
Siria	1.590.182	5,0	2.585.545	61,5
Túnez	668.042	2,1	3.943.564	16,9
EAU	6.299.414	19,8	20.607.321	30,6
Yemen	739.898	2,3	1.026.309	72,1

CAAC

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
15.942.916	495.343.012	3,2

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Arg.	Bahr.	Com.	Dji.	Egi.	Iraq	Jor.	Kuw.	Líba.	Libia	Maur.	Marr.	Om.	Qatar	ASaudi	Som.	Sud.	Sir.	Tun.	EAU	Yem.
Argelia					x		x		x	x	x	x		x	x			x	x	x	
Bahrein					x		x	x	x				x	x	x		x	x		x	x
Comoras				x													x			x	x
Djibouti			x												x	x				x	x
Egipto	x	x					x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x
Iraq							x											x			
Jordania	x	x			x	x		x	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x
Kuwait		x			x		x		x				x	x	x			x		x	x
Líbano	x	x			x		x	x				x	x	x	x		x	x	x	x	x
Libia	x				x		x					x		x	x		x	x	x	x	
Mauritania	x											x							x		
Marruecos	x				x				x	x	x			x	x			x	x	x	
Omán		x			x		x	x	x					x	x		x			x	x
Qatar	x	x			x		x	x	x	x		x	x		x		x	x	x	x	x
Arabia Saudita	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x	x		x	x	x	x	x	x
Somalia				x											x					x	
Sudán		x	x		x		x		x	x			x	x	x			x		x	x
Siria	x	x			x	x	x	x	x	x		x		x	x		x		x	x	x
Túnez	x				x		x		x	x	x	x		x	x			x		x	
EAU	x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x		x
Yemen		x	x	x	x		x	x	x				x	x	x		x	x		x	

PACTO ANDINO

(Decisión relativa a la integración del transporte aéreo en la Subregión Andina)

- El texto de la Decisión 582 del Pacto Andino, en la que se refunden las decisiones 297, 320, 360 y 361, está disponible (sólo en español) en la siguiente dirección: http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d582.htm.
- Puede hallarse un resumen en inglés en la siguiente dirección: http://www.ftaa-alca./org /Wgroups/WGSV/SAgreem/English/Sv_p231.asp.
- Un resumen realizado por la OACI, titulado "Andean Open Skies Pact", de febrero de 2003, está disponible en la siguiente dirección: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/ Databases.htm.

PACTO ANDINO

PACTO ANDINO
Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	**IPLA (WALI) (NORM)**	**Fecha de la firma**	**3ª libertad**	**4ª libertad**	**5ª libertad**	**6ª libertad**	**7ª libertad**	**8ª libertad**	**9ª libertad**
Bolivia **Colombia** **Ecuador** **Perú** **[Rep. Boliv. de Venezuela]**[1]	9.5 11.8 12.5 22.7 8.0	D297: 16 de mayo de 1991 D320: 17 de junio de 1992 D360: 27 de mayo de 1994 D361: 27 de mayo de 1994 D582: 4 de mayo de 2004	Sin limitaciones (Artículo 6)		Dentro del acuerdo: sin limitaciones (Artículo 6) Extrarregional: vuelos sujetos a negociaciones bilaterales o multilaterales, manteniendo el principio de equidad y bajo fórmulas de compensación adecuadas (Artículo 9)	No	No	No	No
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		Las mismas fechas indicadas *supra*, ya que las decisiones de la Comunidad Andina son de aplicación inmediata salvo indicación en contrario[2]	Principal centro de actividad (Artículo 12)	Designación múltiple (Artículo 11)	Libre determinación (Artículo 6)[3]	País de origen (Artículo 20)	Cláusula sobre acuerdos de cooperación (Artículo 23)	33	O

[1] Venezuela se retiró del Pacto Andino en agosto de 2006.

[2] Véase el artículo 3 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina (http://www.comunidadandina.org/normative/tratprot/moditrib.htm).

[3] La Decisión 582 no parece abarcar la capacidad como tal. No obstante, en el resumen de la OACI "Andean Open Skies Pact" se identifica claramente la libre determinación (el párrafo 2.1 reza como sigue: "sin limitaciones en cuanto a número de líneas aéreas, capacidad y frecuencia").

PACTO ANDINO
Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios regulares de carga aérea (separadamente o en combinación)	Artículos 6 y 9	Derechos ilimitados de tercera, cuarta y quinta libertades dentro del acuerdo. Los vuelos extrarregionales están sujetos a negociaciones bilaterales o multilaterales, manteniendo el principio de equidad y bajo fórmulas de compensación adecuadas.
Servicios no regulares de carga aérea	Artículos 8 y 10	Derechos ilimitados de tercera, cuarta y quinta libertad dentro del acuerdo. Derechos ilimitados de quinta libertad con respecto a los vuelos entre Estados miembros y terceros países.
Servicios no regulares de pasajeros	Artículos 7 y 9	Dentro del acuerdo, para vuelos entre pares de ciudades que no dispongan ya de esos servicios: derechos ilimitados de tercera, cuarta y quinta libertades; con respecto a otros pares de ciudades: otorgamiento de derechos de tercera, cuarta y quinta libertades, con sujeción a una prueba de necesidades económicas. "Los Países Miembros... establecerán las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros", entre Países miembros y terceros países.
Sistemas de reserva informatizados	Artículo 22	Aplicabilidad del Código de Conducta de la OACI.

PACTO ANDINO

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre servicios aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículos 2, 3 y 27	"Los Países Miembros revisarán los acuerdos bilaterales u otros instrumentos vigentes entre ellos, con el propósito de adecuarlos al libre intercambio de derechos aerocomerciales intrasubregionales que responda al interés comunitario, asegure una sana competencia, así como la calidad y eficiencia del servicio de transporte aéreo." "Los Países Miembros aplicarán la presente Decisión en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados entre sus respectivos territorios, y entre éstos y terceros países." "La presente Decisión no significará, bajo ninguna circunstancia, restricción a las facilidades que los Países Miembros se hayan otorgado o que pudieran otorgarse entre sí, mediante acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículos 2 y 26 h)	" Los Países Miembros aplicarán la presente Decisión en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados entre sus respectivos territorios, y entre éstos y terceros países." "El CAAA [Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas] tiene las siguientes funciones: [...] proponer posiciones conjuntas para las negociaciones frente a terceros países que permitan obtener los máximos beneficios para la Subregión."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	Ninguna	Bolivia y Perú son también miembros del Acuerdo de Fortaleza. Colombia y la República Bolivariana de Venezuela son también miembros del Acuerdo AEC.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Ninguna	

PACTO ANDINO
Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª+ ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad	**8**	**7**	**14**	**7,5**	
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**33**	**35,5**	**35,5**	**34**	
Posible tipo	**O**				El tipo O se debe a la cláusula sobre tarifas "país de origen"; con respecto a todas las demás disposiciones, el acuerdo sería del tipo G.

PACTO ANDINO
Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Bolivia	86.388	4,0	700.448	12,3
Colombia	693.952	32,5	389.413	17,8
Ecuador	449.081	21,0	2.156.369	20,8
Perú	390.018	18,3	2.908.830	13,4
[Rep. Boliv. de Venezuela]	517.007	24,2	3.472.733	14,9

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
1.068.223	495.343.012	0,2

PACTO ANDINO

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

Destino / Origen	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	[Rep. Bol. de Venezuela]
Bolivia		x	x	x	x
Colombia	x		x	x	x
Ecuador	x	x		x	x
Perú	x	x	x		x
[Rep. Bol. de Venezuela]	x	x	x	x	

BANJUL

(Acuerdo del Grupo del Acuerdo de Banjul)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, previa petición, en la Secretaría.

BANJUL

BANJUL

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	**IPLA (WALI) (NORM)**	**Fecha de la firma**	**3ª libertad**	**4ª libertad**	**5ª libertad**	**6ª libertad**	**7ª libertad**	**8ª libertad**	**9ª libertad**
Cabo Verde	16.4	29 de enero de 2004	Sí, por remisión a Yamoussoukro (Artículos 1 y 3.1)			No hay disposiciones específicas		Exclusión explícita (Artículo 5.2)	
Gambia	9.0	**Fecha de entrada en vigor**	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
Ghana	9.9								
Guinea Bissau	0.0								
Nigeria	7.5	Tras la quinta ratificación (Artículo 15.2)	Comunidad de intereses, por remisión a Yamoussoukro	Designación múltiple, por remisión a Yamoussoukro	Libre determinación, por remisión a Yamoussoukro	Libertad de fijación de tarifas, con notificación en caso de aumentos, por remisión a Yamoussoukro	Acuerdos de cooperación, por remisión a Yamoussoukro	34	G
Sierra Leona	12.2								

BANJUL

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
-	-	-

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 15.4	"A la entrada en vigor del presente Acuerdo, las disposiciones en él contenidas sustituirán a las de los acuerdos multilaterales o bilaterales sobre servicios aéreos existentes entre los Estados miembros que sean incompatibles con el presente Acuerdo."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Todos los miembros del Acuerdo de Banjul son también miembros de Yamoussoukro.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 4.1	"La pertenencia al Grupo del Acuerdo de Banjul está abierta a los Estados, organismos estatales y líneas aéreas que reúnan las condiciones requeridas dentro de la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO) y otras subregiones africanas, con sujeción a lo siguiente: 4.1.1. que los principales objetivos o medidas de esos Estados, organismos estatales y líneas aéreas que reúnan las condiciones requeridas interesados sean compatibles con la plena aplicación de la Declaración de Yamoussoukro, la Decisión y el presente Acuerdo; y 4.1.2 que la solicitud de la condición de miembro reciba la aprobación de dos tercios como mínimo de los Estados miembros del Grupo."

BANJUL

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses	**4**	**3,5**	**7**	**3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**34**	**36,5**	**33**	**35**	
Posible tipo	**G**				Todas las características se determinan mediante remisiones a Yamoussoukro.

BANJUL

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Cabo Verde	3.938	0,4	316.256	1,2
Gambia	111.638	12,5	299.625	37,3
Ghana	297.766	33,4	1.214.241	24,5
Guinea Bissau	17.375	1,9	68.330	25,4
Nigeria	301.642	33,8	2.214.913	13,6
Sierra Leona	160.211	17,9	334.806	47,9

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
446.285	495.343.012	0,1

BANJUL

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Cabo Verde	Gambia	Ghana	Guinea Bissau	Nigeria	Sierra Leona
Cabo Verde		x	x	x		
Gambia	x		x	x	x	x
Ghana	x	x			x	x
Guinea Bissau	x	x				
Nigeria		x	x			x
Sierra Leona		x	x		x	

BIMP-EAGA

(Brunei, Filipinas, Indonesia y Malasia - Zona de Crecimiento de la ASEAN Oriental)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, previa petición, en la Secretaría.

BIMP-EAGA

BIMP-EAGA

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	**IPLA (WALI) (NORM)**	**Fecha de la firma**	**3ª libertad**	**4ª libertad**	**5ª libertad**	**6ª libertad**	**7ª libertad**	**8ª libertad**	**9ª libertad**
Brunei D. **Indonesia** **Malasia** **Filipinas**	16.7 12.9 10.7 13.1	21 de febrero de 1995	"Plena... a menos que se haya determinado otra cosa en el acuerdo bilateral sobre servicios aéreos vigente" (Artículo 6.2.1)		No hay disposiciones específicas.			Exclusión explícita (Artículo 6.2.2)	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		21 de febrero de 1995	No hay disposiciones específicas	Designación múltiple, limitada a dos líneas aéreas	Libre determinación, a menos que se haya determinado otra cosa en el acuerdo bilateral sobre servicios aéreos vigente (Artículo 6.2.1)	No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas	No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR	No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

BIMP-EAGA

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 6.2.1	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros
Servicios regulares y no regulares de carga aérea	Artículo 6.2.1	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Preámbulo y Artículo 6.2.1	"Sin perjuicio de los acuerdos existentes ...". Sin restricciones en cuanto a capacidad, frecuencia o tipo de aeronave "a menos que se haya determinado otra cosa en el acuerdo sobre servicios aéreos vigente."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Preámbulo	"Sin perjuicio de los acuerdos existentes ... "
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Indonesia y Malasia son también miembros de la Hoja de Ruta de la ASEAN y del Acuerdo IMT-GT.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

BIMP-EAGA

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad					
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					El principio de libre determinación ha de interpretarse a la luz del artículo 6.2.1, en el que se estipula: "…sin restricciones en cuanto a capacidad, frecuencia y tipo de aeronave, a menos que se haya determinado otra cosa en el acuerdo bilateral sobre servicios aéreos vigente".
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					Limitada a dos líneas aéreas (Artículo 7).
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)	**-**	**-**	**-**	**-**	No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR
Posible tipo	**-**				No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

BIMP-EAGA

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Brunei Darussalam	237.421	4,1	556.126	42,7
Indonesia	2.497.356	42,9	11.681.464	21,4
Malasia	2.747.108	47,2	14.188.052	19,4
Filipinas	342.075	5,9	9.594.027	3,6

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
2.911.281	495.343.012	0,6

BIMP-EAGA

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Brunei D.	**Indonesia**	**Malasia**	**Filipinas**
Brunei D.		x	x	x
Indonesia	x		x	x
Malasia	x	x		x
Filipinas	x	x	x	

CARICOM-MASA

(Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos de la Comunidad del Caribe)

- Puede obtenerse el texto, en inglés, en la siguiente dirección: http://www.caricom.org/jsp/legal_instruments_multilateral air services agreement.jsp
- Un resumen presentado por la Secretaría de la CARICOM en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, titulado "Liberalization of Air Transport Services within the Caribbean Community", de marzo de 2003, está disponible en la siguiente dirección: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/Databases.htm

CARICOM-MASA

CARICOM-MASA

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Antigua y Barbuda	14.0	6 de julio de 1996	Sin limitaciones (Artículo 6)		Sí, pero con sujeción a reciprocidad (Artículo 7)	No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas	Exclusión explícita (Artículo 8)	
Bahamas	5.0								
Barbados	14.1								
Belice	-								
Dominica	-								
Granada	25.9								
Guyana	6.0	**Fecha de entrada en vigor**	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
Jamaica	24.7								
Montserrat	-	17 de noviembre de 1998 para nueve Miembros[1]	Comunidad de intereses (Artículos 2c y 13)	Designación múltiple (Artículo 4.1)	Libre determinación (implícita)	Doble desaprobación (Artículos 15.3 y 15.4)	No hay disposiciones específicas	29	G
Saint Kitts y Nevis	8.0								
Santa Lucía	11.8								
San Vicente y las Granadinas	-								
Suriname	13.6								
Trinidad y Tabago	11.5								

[1] Antigua y Barbuda; Barbados; Belice; Dominica; Granada; Guyana; Saint Kitts y Nevis; Santa Lucía; Trinidad y Tabago.

CARICOM-MASA

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios de carga aérea (regulares)	Artículo 1	El transporte aéreo de carga está incluido en la definición de derechos de tercera y cuarta libertad y de servicios regulares en el artículo 1. En ese artículo no figura una definición de derechos de quinta libertad, por lo que la situación de los servicios de carga aérea sigue siendo ambigua a ese respecto.
Servicios de taxi aéreo	Artículo 9	"No obstante las disposiciones del artículo 6 con respecto a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades, los Estados miembros tendrán especialmente en cuenta la naturaleza y las circunstancias del mercado con respecto a las excursiones turísticas de una jornada y los servicios de taxi aéreo y podrán, con carácter bilateral, estipular, según sea necesario, condiciones en cuanto a despegue o dirección en armonía con los requisitos de tráfico vigentes."
Competencia	Artículo 14	Disciplinas detalladas.

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 18	"El presente Acuerdo no afectará a ningún acuerdo o disposición contractual bilateral, multilateral o de otro tipo; ni tampoco a las licencias válidas u otros documentos que demuestren autorizaciones similares ya en vigor entre Estados miembros o entre un Estado Miembro y un Estado no miembro."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo 18	" El presente Acuerdo no afectará a ningún acuerdo o disposición contractual bilateral, multilateral o de otro tipo; ni tampoco a las licencias válidas u otros documentos que demuestren autorizaciones similares ya en vigor entre Estados miembros o entre un Estado Miembro y un Estado no miembro." No hay ninguna disposición con respecto a futuros acuerdos bilaterales con terceras partes.
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales		Antigua y Barbuda; Bahamas; Barbados; Belice; Dominica; Granada; Guyana; Jamaica; St. Kitts y Nevis; Santa Lucía; San Vicente y las Granadinas; Suriname; y Trinidad y Tabago son también miembros del Acuerdo AEC.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 23	"Tras la entrada en vigor del presente Acuerdo, todo Estado enumerado en el Anexo (Antigua y Barbuda, Commowealth de las Bahamas, Barbados, Belice, Commowealth de Dominica, Granada, República Cooperativa de Guyana, Jamaica, Montserrat, St. Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, la República de Suriname y la República de Trinidad y Tabago) del presente Acuerdo que no sea signatario del Acuerdo, o todo Estado o Territorio que pase a ser Estado miembro de la Comunidad que desee ser parte en el presente Acuerdo, depositará un instrumento de adhesión adecuado en poder del Secretario General de la Comunidad y la adhesión tendrá efecto en la fecha que reciba ese instrumento el Secretario General, que transmitirá una copia certificada al Gobierno de cada Estado miembro."

CARICOM-MASA

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	El número de puntos atribuidos deberá probablemente reducirse, ya que en el atículo 7 se otorgan "derechos de tráfico de quinta libertad entre puntos de dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un Estado no miembro sobre la base de intercambio recíproco y liberal de esos derechos entre los Estados miembros de que se trate.
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					No obstante, según el artículo 4.1, podrá rechazarse la designación múltiple "en casos en los que, en virtud de la naturaleza de la ruta y, en particular, las características del mercado, las operaciones de servicios aéreos por transportistas aéreos de la CARICOM adicionales se traduzcan en graves pérdidas financieras para los transportistas existentes con licencia de ambos Estados miembros". Esta disposición puede afectar a la capacidad. Lo mismo ocurre con la disposición del artículo 14.4 sobre "competencia leal", en la que se estipula lo siguiente: "Los Estados miembros tendrán en cuenta las necesidades de transporte del público y la necesidad de estabilidad en las rutas específicas, y tendrán como principal objetivo el suministro, con un coeficiente de carga razonable, de capacidad suficiente para atender las necesidades actuales y razonablemente previsibles de transporte de pasajeros, carga y correo en las rutas especificadas."
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses	**4**	**3,5**	**7**	**3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					Véase la observación *supra* relativa a la capacidad.
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)	**29**	**32**	**28,5**	**30,5**	
Posible tipo	**G**				

CARICOM-MASA

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Antigua y Barbuda	423.265	10,6	929.180	45,6
Bahamas	76.563	1,9	4.026.094	1,9
Barbados	872.908	21,8	1.953.075	44,7
Belice	4.852	0,1	528.188	0,9
Dominica	140.155	3,5	247.032	56,7
Granada	263.940	6,6	391.102	67,5
Guyana	251.131	6,3	491.108	51,1
Jamaica	188.787	4,7	3.441.517	5,5
Montserrat	22.077	0,6	23.912	92,3
Saint Kitts y Nevis	173.330	4,3	570.085	30,4
Santa Lucía	377.225	9,4	901.550	41,8
San Vicente y las Granadinas	325.674	8,1	411.811	79,1
Suriname	56.878	1,4	316.687	18,0
Trinidad y Tabago	821.777	20,6	1.652.622	49,7

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
1.999.281	495.343.012	0,4

CARICOM-MASA

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

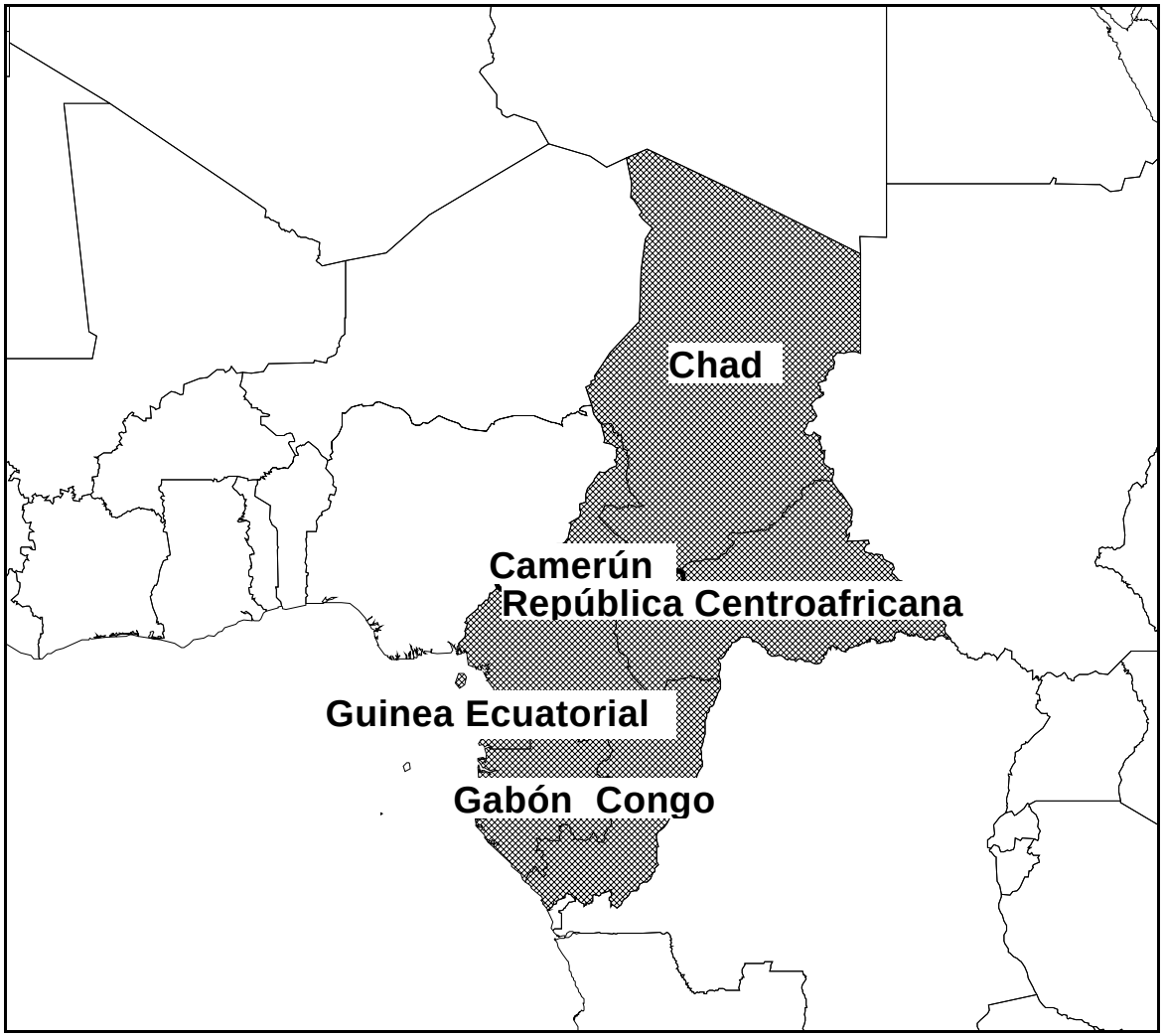
	Antigua y Barbuda	Bahamas	Barbados	Belice	Dominica	Granada	Guyana	Jamaica	Montserrat	Saint Kitts y Nevis	Santa Lucía	SanVicente y las Granadinas	Suriname	Trinidad y Tabago
Antigua y Barbuda			x		x	x	x	x	x	x	x	x		x
Bahamas								x						
Barbados	x				x	x	x	x		x	x	x		x
Belice														
Dominica	x		x			x	x			x	x	x		x
Granada	x		x		x			x		x	x	x		x
Guyana	x		x		x					x			x	x
Jamaica	x	x	x			x					x		x	x
Montserrat	x													
Saint Kitts y Nevis	x		x		x	x	X				x	x		x
Santa Lucía	x		x		x	x		x		x		x		x
San Vicente y las Gran.	x		x		x	x				x	x			x
Suriname							X	x						x
Trinidad y Tabago	x		x		x	x	X	x		x	x	x	x	

CEMAC

(Acuerdo sobre Transporte Aéreo de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC))

- El texto del Acuerdo (sólo en francés) está disponible en la siguiente dirección: http://www.izf.net/IZF/Documentation/journalOfficiel/AfriqueCentrale/REG_6_99.htm.

CEMAC


Chad
Camerún
República Centroafricana
Guinea Ecuatorial
Gabón
Congo

CEMAC

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Camerún **República Centroafricana** **Chad** **Congo** **Guinea Ecuatorial** **Gabón**	9.8 8.2 9.4 7.8 8.0 3.1	4 de marzo de 1999	Sin limitaciones (Artículo 12)		Dos primeros años: el 60 por ciento del tráfico o capacidad del año anterior [¿quinta libertad?] reservado a líneas aéreas que operen en la tercera y cuarta libertades y el 40 por ciento a [¿otras?] líneas aéreas designadas; plena liberalización después (Artículo 13)	No hay disposiciones específicas.		Posibilidad de designar a una compañía de otro Estado miembro en caso de necesidad (Artículo 16)	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		17 de agosto de 1999 (Artículo 26)	Principal centro de actividad (Artículo 4.1)	Designación múltiple (dos líneas aéreas por país) (Artículo 4.2), más posibilidad de designar a una línea aérea de otro Estado miembro (Artículo 4.5)	Predeterminación en cuanto a frecuencias pero no en cuanto a capacidad individual de una aeronave (Artículos 14 y 15)	Libertad de fijación de tarifas (Artículo 18.1)	Acuerdos de cooperación (Artículo 20) Intercambio de estadísticas (Artículo 19)	37	O

CEMAC

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios regulares de carga aérea	Artículos 12 y 13	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros
Servicios no regulares de carga aérea	Artículo 17	"Régimen de libertad"
Trato nacional	Artículo 5	Para la utilización de infraestructura, equipo y servicios de los aeropuertos, así como para los derechos de usuario.

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 25.2	"En caso necesario [...] se revisará el acuerdo concluido entre Estados miembros para ponerlo en conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en un plazo que no excederá de un año a contar de la fecha de su entrada en vigor."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículos 25.1 y 25.2	"El presente Acuerdo es sin perjuicio de los acuerdos bilaterales existentes entre Estados miembros y terceras partes. En caso necesario, esos acuerdos [...] se revisarán para ponerlos en conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en un plazo que no excederá de un año a contar de la fecha de su entrada en vigor."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales		Todos los miembros de la CEMAC son también miembros de Yamoussoukro.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 24	Pueden adherirse todos los países centroafricanos que no sean miembros.

CEMAC

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	Se han atribuido puntos con respecto al cabotaje puesto que se permite una forma de cabotaje (es decir, la posibilidad de designar a una compañía de otro miembro para suministrar servicios de cabotaje en caso de necesidad, según lo previsto en el artículo 16). Ahora bien, una metodología de codificación más sofisticada reduciría el número de puntos atribuidos puesto que los derechos de cabotaje no están garantizados.
7ª libertad					
Cabotaje	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Capacidad					
Predeterminación	**0**	**0**	**0**	**0**	Aunque en el artículo 15 se indica que no habrá limitaciones en cuanto a capacidad o tipo de aeronave, en el artículo 14 se estipula que los Estados miembros acordarán un número máximo de frecuencias adaptado al tráfico.
"Bermudas 1"					
Libre determinación					
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad	**8**	**7**	**14**	**7,5**	
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos de acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**37**	**37**	**37**	**36**	
Posible tipo	**O**				La predeterminación de capacidad, característica restrictiva, suele encontrarse en tipos de ASA que muestran otras características restrictivas; en este caso, sin embargo, se combina con elementos liberales semejantes a los del tipo G.

CEMAC

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Camerún	260.310	30,7	950.434	27,4
Rep. Centroafricana	69.924	8,3	102.365	68,3
Chad	46.215	5,4	196.983	23,5
Congo	144.238	17,0	506.016	28,5
Guinea Ecuatorial	97.615	11,5	230.232	42,4
Gabón	228.354	27,0	596.909	38,3

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
423.328	495.343.012	0,1

CEMAC

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Camerún	República Centroafricana	Chad	Congo	GuineaEcuatorial	Gabón
Camerún		x	x	x	x	x
República Centroafricana	x		x	x		x
Chad	x	x		x	x	
Congo	x	x	x		x	x
Guinea Ecuatorial	x		x	x		x
Gabón	x	x		x	x	

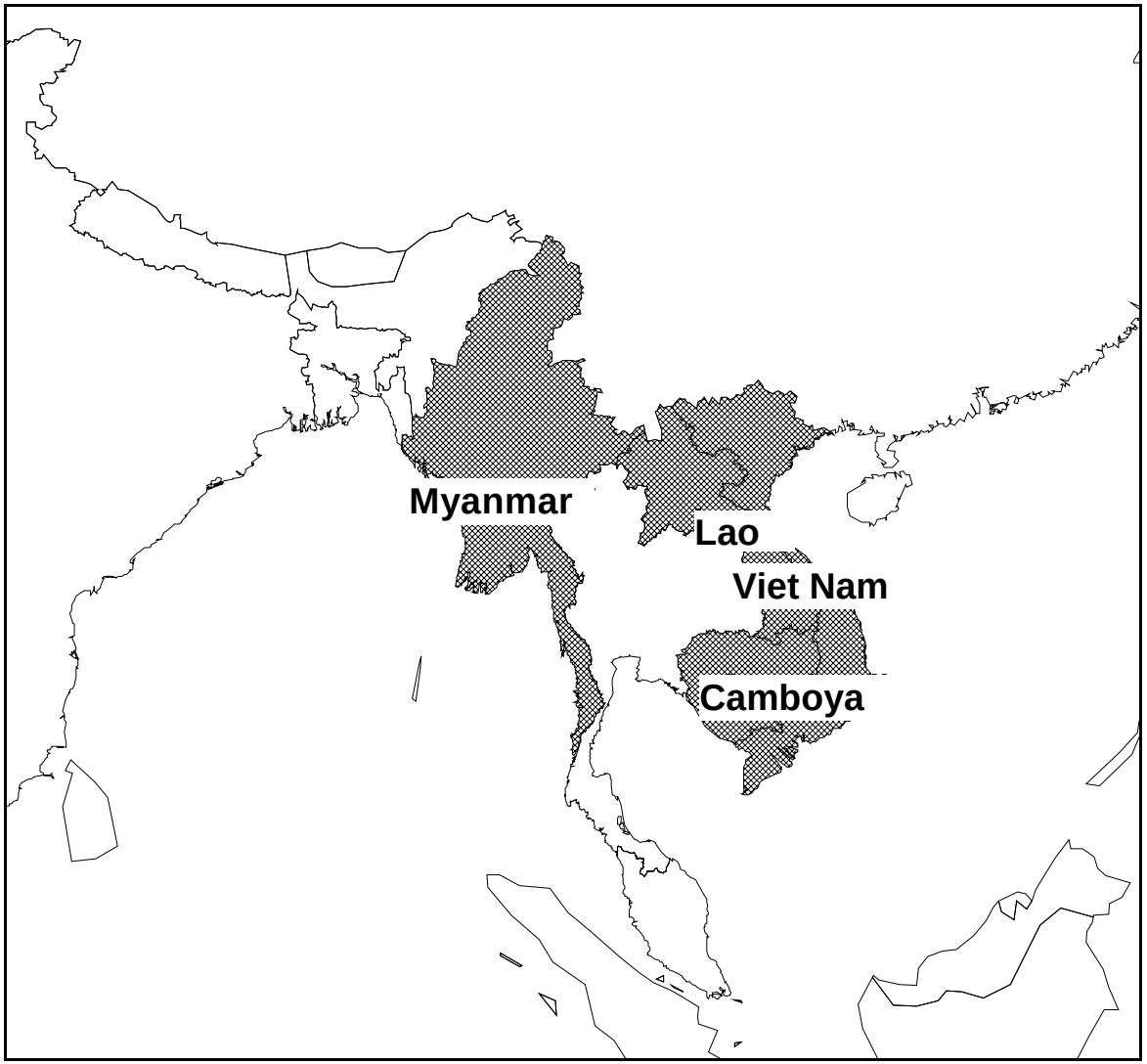
CLMV

(Acuerdo entre Camboya, Lao, Myanmar y Viet Nam)

- La secretaría de la OACI ha facilitado el texto del Acuerdo, que está disponible, previa petición, en la Secretaría de la OMC.

- Un resumen presentado por los Estados miembros del Acuerdo CLMV en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, titulado "Sub-Regional Cooperation on Air Transport among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar and Viet Nam (CLMV)", de febrero de 2003, está disponible en la siguiente dirección: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/Databases.htm

CLMV



CLMV

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	**IPLA (WALI) (NORM)**	**Fecha de la firma**	**3ª libertad**	**4ª libertad**	**5ª libertad**	**6ª libertad**	**7ª libertad**	**8ª libertad**	**9ª libertad**
Camboya **Lao RDP** **Myanmar** **Viet Nam**	8.1 0.2 7.1 8.0	4 de diciembre de 2003	Sin limitaciones (Artículo 2.1c))		Otorgados "con sujeción a un Acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de las partes contratantes afectadas" (Artículo 2.1c))	No hay disposiciones específicas.	No hay disposiciones específicas.	Prohibición explícita (Artículo 2.3)	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		Tres meses a contar de la fecha de depósito de la última ratificación	Propiedad mayoritaria y control efectivo (Artículo 4.1)	Designación múltiple (Artículo 3)	Libre determinación (Artículo 14.2)	Doble desaprobación (Artículos 8.3 y 8.4)[1]	Acuerdos de cooperación (Artículo 11)	28	G

[1] La cláusula real se halla en un punto entre doble desaprobación y libertad de fijación de tarifas.

CLMV

Cuadro 2
Otras características notables

Característica	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios regulares de carga aérea	Artículo 2	Sin limitaciones, salvo en lo que se refiere a los derechos de quinta libertad, que siguen sujetos al acuerdo de las partes contratantes afectadas.
Servicios chárter	Artículos 2.4 y 14.3	"Ninguna parte contratante impondrá limitaciones a los servicios chárter, siempre que esos servicios estén sujetos al procedimiento de notificación de cada parte contratante." "No se impondrán limitaciones a la operación o venta de servicios chárter de transporte aéreo internacional, con sujeción al procedimiento de notificación de cada parte contratante."
Arrendamiento con o sin tripulación	Artículo 9	Permitido, siempre que no se utilice como medio encubierto para que el arrendador tenga acceso a derechos de tráfico.
Venta y comercialización	Artículo 10	Pleno derecho de establecimiento, conversión de moneda y transferencia.
Asistencia en tierra	Artículo 10.5	Derecho a elegir entre proveedores competidores.
Sistemas de reserva informatizados	Artículo 12	Aplicación del Código de Conducta de la OACI.
Tasas de usuarios	Artículo 13.1	Trato nacional.

CLMV

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 22	"A la entrada en vigor del presente Acuerdo terminará todo acuerdo bilateral sobre transporte aéreo existente entre partes contratantes en ese momento. En caso de denuncia del Acuerdo por una parte contratante, el acuerdo bilateral de transporte aéreo entre esa parte contratante y cada una de las demás partes contratantes afectadas recuperará automáticamente su validez."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Todos los miembros del Acuerdo CLMV son también miembros de la Hoja de Ruta de la ASEAN.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 23	"El presente Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos CLMV estará abierto a la adhesión como partes contratantes de otros países, con sujeción a la aceptación de todas las partes contratantes existentes. Las nuevas partes contratantes se adherirán a todos los instrumentos jurídicos de la subregión mediante notificación de adhesión por escrito, y observarán estrictamente las Normas de Procedimiento aplicables a la organización y las actividades de la Cooperación Subregional en materia de Transporte Aéreo entre Camboya, Lao, Myanmar y Viet Nam."

CLMV

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ILA (ALI)	DES+ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**28**	**31**	**24**	**29,5**	
Posible tipo	**G**				

CLMV

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Camboya	673.341	46,8	2.092.646	32,2
Lao RDP	84.719	5,9	341.265	24,8
Myanmar	5.272	0,4	801.743	0,7
Viet Nam	674.060	46,9	6.224.375	10,8

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
718.696	495.343.012	0,1

CLMV

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Camboya	Lao RDP	Myanmar	Viet Nam
Camboya		x		x
Lao RDP	x			x
Myanmar				
Viet Nam	x	x		

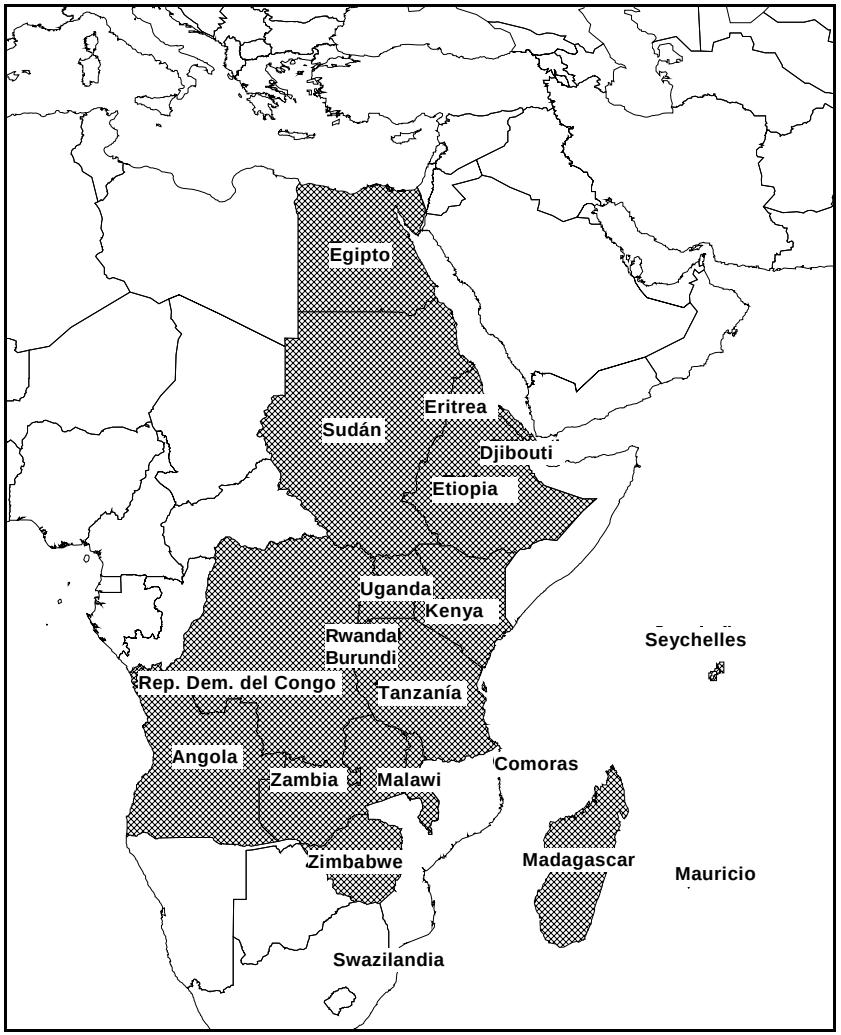
COMESA

(Reglamento del Mercado Común del África Oriental y Meridional (COMESA) para la Aplicación del Sector del Transporte Aéreo Liberalizado)[38]

- El texto del Acuerdo en inglés está disponible en la siguiente dirección: http://www.comesa.int/transport/Aviation/liberal/Multi-language_content.2004-10-12.

[38] "COMESA" es el término utilizado por la OACI. El nombre completo del Acuerdo es "Aviso Jurídico Nº 2 de 1999, Reglamento del Consejo, Reglamento del COMESA para la aplicación del sector del transporte aéreo liberalizado".

COMESA


Egipto
Eritrea
Sudán
Djibouti
Etiopia
Uganda
Kenya
Rwanda
Burundi
Seychelles
Rep. Dem. del Congo
Tanzanía
Angola
Comoras
Zambia
Malawi
Madagascar
Zimbabwe
Mauricio
Swazilandia

COMESA

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	5ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
[Angola][1] **Burundi** **Comoras** **Rep. Dem. Congo** **Djibouti** **Egipto** **Eritrea** **Etiopía** **Kenya** **Madagascar** **Malawi** **Mauricio** **Rwanda** **Seychelles** **Sudán** **Swazilandia** **Tanzanía** **Uganda** **Zambia** **Zimbabwe**	1.0 5.4 6.0 8.6 10.0 9.5 - 10.4 5.2 7.7 7.8 6.2 6.2 3.7 10.0 14.0 5.8 6.7 9.6 7.5	1999[2]	Etapa I (octubre de 1999-octubre de 2000): Limitación a dos frecuencias diarias entre cualquier par de ciudades; por encima de ese umbral se aplicarán los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos previamente existentes Etapa II (a partir de octubre de 2000): Sin limitaciones (Artículo 2)				Etapa I: Limitación al 30% de la capacidad de los transportistas en rutas en las que se suministren servicios con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades, y sin restricciones en las que no se suministren esos servicios. Etapa II: Libertad completa (Artículos 3.4 y 5.2)	Ninguna obligación durante la etapa I; supresión de las restricciones en la etapa II (Artículos 3.4 y 8)	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		Octubre de 1999	Comunidad de intereses (Artículos 1.9, 3 y 10)	Designación múltiple desde octubre de 1999 (Artículos 2 a) y 3.4)	Véase *supra* (libertades)	No hay disposiciones explícitas	Acuerdos de cooperación (Artículo 6)	38	No ha podido determinarse el tipo por no haber una cláusula específica de fijación de tarifas.

[1] Aunque formalmente sigue siendo miembro del COMESA, Angola se ha retirado de sus actividades.

[2] En el sitio Web del COMESA no se indica una fecha precisa de ese "Aviso Jurídico Nº 2".

COMESA

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 2a) i)	Derechos de tercera a novena libertades ilimitados desde octubre de 1999.
Servicios de carga aérea	Artículo 2a) i)	Derechos de tercera a novena libertades ilimitados desde octubre de 1999.
Trato nacional con respecto a la inversión en servicios auxiliares de los servicios aéreos	Artículo 9	"Se permitirán sin restricciones las inversiones transfronterizas dentro de la región del COMESA en aspectos del transporte aéreo tales como los siguientes: aeropuertos, servicios de mantenimiento, compañías de transporte aéreo, y servicios de asistencia en tierra; y se otorgará a los inversores trato nacional."

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	-	-
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Todos los miembros del COMESA son también miembros de Yamoussoukro. Comoras, Djibouti, Egipto y Sudán son además miembros de la CAAC.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

COMESA

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Cabotaje	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					El acuerdo no contiene ninguna disposición explícita sobre fijación de tarifas.
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					Aunque el texto se refiere a "propiedad mayoritaria y control efectivo", la manera en que se define esto -"bajo el control de Estados del COMESA, un nacional de un Estado del COMESA o una combinación de Estados del COMESA y/o sus nacionales, mediante mayoría simple de acciones y a través del Consejo y la dirección ejecutiva"- se asemeja a la "Comunidad de intereses" en el sentido del QUASAR.
Comunidad de intereses	**4**	**3,5**	**7**	**3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**38**	**39,5**	**36**	**38,5**	
Posible tipo	-				No ha podido determinarse el tipo por falta de una cláusula específica sobre fijación de tarifas. Las demás disposiciones son semejantes a las del tipo G.

COMESA

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
[Angola]	25.831	0,7	495.437	5,2
Burundi	91.115	2,5	106.611	85,5
Comoras	108.612	3,0	463.065	23,5
Rep. Dem. Congo	80.099	2,2	380.052	21,1
Djibouti	88.810	2,4	298.326	29,8
Egipto	197.581	5,4	8.367.133	2,4
Eritrea	50.072	1,4	196.512	25,5
Etiopía	200.555	5,5	901.033	22,3
Kenya	986.445	27,1	2.646.410	37,3
Madagascar	99.390	2,7	495.468	20,1
Malawi	111.744	3,1	279.114	40,0
Mauricio	116.871	3,2	1.875.972	6,2
Rwanda	193.159	5,3	249.567	77,4
Seychelles	52.754	1,4	368.082	14,3
Sudán	220.757	6,1	1.227.321	18,0
Swazilandia	2.893	0,1	69.935	4,1
Tanzanía	438.545	12,0	1.079.603	40,6
Uganda	343.799	9,4	626.431	54,9
Zambia	111.086	3,0	561.946	19,8
Zimbabwe	126.252	3,5	721.888	17,5

COMESA

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
1.823.185	495.343.012	0,4

COMESA

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Ang.	Bu.	Com.	RDC	Dji.	Egipt.	Eri.	Etio.	Ken.	Mad.	Mal.	Maur.	Rwa.	Sey.	Sud.	Swa.	Tanz.	Ug.	Zam.	Zimb.
[Angola]								x											x	x
Burundi								x	x				x					x		
Comoras					x				x	x					x		x			
Rep. Dem. Congo																				
Djibouti			x				x	x	x									x		
Egipto							x	x	x						x			x		
Eritrea					x	x									x					
Etiopía	x	x			x	x			x		x		x		x		x	x	x	x
Kenya		x	x		x	x		x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
Madagascar			x						x			x								
Malawi								x	x								x	x	x	x
Mauricio									x	x				x						x
Rwanda		x						x	x									x		
Seychelles									x			x								
Sudán			x			x	x	x	x									x		
Swazilandia																				
Tanzanía			x					x	x		x							x		x
Uganda		x			x	x		x	x		x		x		x		x			x
Zambia	x							x	x		x									x
Zimbabwe	x							x	x		x	x					x	x	x	

EACE

(Espacio Aéreo Común Europeo)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/doc/reference/background/com_2006_0113_en.pdf

- Puede encontrarse una "nota informativa"sobre el Acuerdo, preparada por la Comisión Europea, en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/doc/2006_05_30_annexe1_ecaa_en.pdf

EACE

Islandia
Norway
Finland
Suecia
Dinamarca
Estonia
Letonia
Lituania
Reino Unido
Irlanda
Países Bajos
Polonia
Bélgica
Luxemburgo
Alemania
República Checa
Rep. Eslovakia
Austria
Hungría
Francia
Eslovenia
Rumania
Bosnia y Herzegovina
Bulgaria
Italia
Albania
EYRM
Grecia
Portugal
Spain
Malta
Chipre

EACE

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Cláusula de otorgamiento de derechos
CE	-	Período(s) de transición: • Para las siguientes "Partes Asociadas": Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, ERYM, Serbia y Montenegro; y para la "parte adicional", UNMIK, dos períodos de transición y una etapa final. El paso al segundo período de transición y a la etapa final está supeditado a la aplicación, evaluada por la Comisión Europea, de una serie de reglamentos de las CE en la esfera de la aviación (detallados en el cuadro 8). La cláusula de otorgamiento de derechos (artículo 3 del Protocolo de transición propio de cada parte asociada/adicional), reza como sigue: "Durante el primer período de transición: Los transportistas aéreos de la Comunidad y los transportistas aéreos autorizados por [nombre de la Parte Asociada o Adicional] podrán ejercer derechos de tráfico ilimitados entre puntos de [nombre de la Parte Asociada o Adicional] y puntos de un Estado miembro de las CE (Artículo 3 a) i) del protocolo de transición). Durante el segundo período de transición: - Los transportistas aéreos de la Comunidad podrán ejercer derechos de tráfico ilimitados entre [nombre de la Parte Asociada o Adicional] y otras partes asociadas. (Artículo 3 b) ii) del protoloco de transición). - Los transportistas aéreos autorizados por [nombre de la Parte Asociada o Adicional] podrán ejercer derechos de tráfico ilimitados entre puntos de diferentes Estados miembros. (Artículo 3 b) ii))." • En el caso de Rumania y Bulgaria sólo hay un período de transición. El paso a la etapa final está supeditado a la aplicación de la totalidad de los reglamentos de las CE anexos al Acuerdo del EACE. Aunque Rumania y Bulgaria son signatarios del EACE como "partes asociadas", esas disposiciones son únicamente de interés histórico, ya que han sido jurídicamente sustituidas por las disposiciones de sus respectivos tratados de adhesión a la UE. Etapa final: Aplicación por todas las partes de los tres componentes del "Tercer paquete de medidas de regularización" de la UE: es decir, el Reglamento (CEE) N° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (Artículos 1 a 15 y Anexos I, II y III); el Reglamento (CEE) N° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (Artículos 1 a 18 y el Anexo, excepto en lo que se refiere a la referencia hecha en el Artículo 13 3) al Artículo 226 (ex 169) del Tratado de la CE); y Reglamento (CEE) N° 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos (Artículos 1 a 10). Ello implica la liberalización completa (como se describe detalladamente en la compilación, páginas 200 a 201, con inclusión del cabotaje y el régimen de propiedad.
Austria	10.6	
Bélgica	12.6	
Chipre	4.6	
Rep. Checa	12.8	
Dinamarca	15.3	
Estonia	3.0	
Finlandia	12.4	
Francia	9.4	
Alemania	16.4	
Grecia	10.8	
Hungría	11.2	
Irlanda	13.3	
Italia	13.0	
Letonia	5.4	
Lituania	8.0	
Luxemburgo	16.5	
Malta	9.3	
Países Bajos	14.8	
Polonia	18.9	
Portugal	15.1	
República Eslovaca	8.8	
Eslovenia	3.9	
España	8.3	
Suecia	9.0	
Reino Unido	12.0	
Albania	9.5	
Bosnia y Herzegovina	9.3	
Bulgaria	7.0	
Croacia	11.2	

Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
9 de junio de 2006	Sin limitaciones en la etapa final.						

EACE

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR (cont.)

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de entrada en vigor	Denegación	Designación	Capacidad	Tarifas	Demás disposiciones QUASAR	Posible ILA (ALI) (NORM)	Posible tipo
ERYM **Islandia** **Noruega** **Rumania** **Serbia y Montenegro**[1] **Misión de las Naciones Unidas en Kosovo (UNMIK)**	5.1 15.6 9.4 8.5 8.2 - 	Dos meses a contar de la ratificación por la Comunidad Europea y sus Estados miembros y por lo menos una parte asociada (Artículo 29)	Comunidad de intereses, con posibilidad de propiedad mayoritaria de la compañía de transporte aéreo de la otra parte desde el segundo período de transición	Designación múltiple por remisión al "Tercer paquete de medidas de liberalización"	Libre determinación por remisión al "Tercer paquete de medidas de liberalización"	Libertad de fijación de tarifas	No hay disposiciones específicas	43	G

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 2 i)	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios regulares y no regulares de carga aérea	Artículo 2 i)	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Armonización normativa	Anexo I y Artículo 2 de cada Protocolo de transición	Véase el cuadro 8
Trato nacional	Artículo 6	Prohibición general de restricciones al trato nacional dentro del ámbito de aplicación del Acuerdo.
Establecimiento	Artículo 7	Derecho general de establecimiento en los Estados miembros de las CE y en el territorio de los asociados en el EACE.

[1] Serbia y Montenegro son dos Partes Asociadas distintas. No obstante, en vista de las limitaciones de los datos sobre el tráfico, en el presente análisis se han considerado una entidad.

EACE

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículos 28.1 y 28.2	"1. Las disposiciones del presente Acuerdo prevalecerán sobre las disposiciones pertinentes de los acuerdos y/o arreglos bilaterales sobre transporte aéreo en vigor entre, por un lado, las partes asociadas, y por otro, la Comunidad Europea, un Estado miembro de las CE, Noruega o Islandia, así como entre partes asociadas. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, durante los períodos de transición a que se hace referencia en el artículo 27, las disposiciones relativas a propiedad, derechos de tráfico, capacidad, frecuencias, tipo o cambio de aeronave, códigos compartidos y fijación de tarifas de un acuerdo o arreglo bilateral en vigor entre una parte asociada y la Comunidad Europea, un Estado miembro de las CE, Noruega o Islandia, o entre dos partes asociadas, se aplicarán entre las partes en dicho acuerdo o arreglo bilateral si éste es más flexible, en cuanto a libertades de las compañías aéreas afectadas, que las disposiciones del Protocolo aplicable con respecto a la parte asociada afectada."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	Artículos 2 e) y 5	"El término "asociado en el EACE", significa parte asociada, Noruega o Islandia." "Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán a las relaciones existentes entre las partes contratantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo."
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 32	"La Comunidad Europea podrá pedir a todo Estado o entidad que esté dispuesto a hacer que su legislación sobre transporte aéreo y cuestiones conexas sea compatible con la de la Comunidad, y con el que la Comunidad haya establecido o esté estableciendo un marco de estrecha cooperación económica, por ejemplo un Acuerdo de Asociación, que participe en el EACE. A tal efecto, las partes contratantes modificarán el presente Acuerdo en consecuencia."

EACE

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Cabotaje	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses	**4**	**3,5**	**3,5**	**3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)	**43**	**44**	**37**	**43,5**	
Posible tipo	**G**				

EACE

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Albania	753.859	2,1	870.408	86,6
Austria	662.470	1,9	4.277.955	15,5
Bélgica	445.812	1,3	4.068.049	11,0
Bosnia y Herzegovina	265.432	0,7	329.221	80,6
Bulgaria	1.834.676	5,2	2.289.702	80,1
Croacia	1.584.335	4,5	1.888.704	83,9
Chipre	116.989	0,3	1.449.086	8,1
República Checa	357.324	1,0	1.901.969	18,8
Dinamarca	1.891.672	5,3	4.782.071	39,6
Estonia	71.527	0,2	177.825	40,2
Finlandia	267.398	0,8	1.709.871	15,6
Francia	1.298.836	3,7	30.999.023	4,2
ERYM	370.978	1,0	556.230	66,7
Alemania	2.822.420	7,9	32.576.283	8,7
Grecia	429.930	1,2	2.648.457	16,2
Hungría	260.440	0,7	1.416.304	18,4
Islandia	994.826	2,8	1.225.016	81,2
Irlanda	131.645	0,4	3.145.120	4,2
Italia	1.983.322	5,6	15.521.233	12,8
Letonia	62.503	0,2	346.697	18,0
Lituania	53.837	0,2	204.944	26,3
Luxemburgo	28.531	0,1	290.961	9,8
Malta	51.942	0,1	307.792	16,9
Países Bajos	746.626	2,1	9.817.710	7,6

EACE

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral (cont.)

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Noruega	8.335.790	23,4	9.771.901	85,3
Polonia	194.184	0,5	1.954.639	9,9
Portugal	141.875	0,4	2.784.060	5,1
Rumania	2.720.085	7,6	3.540.984	76,8
Serbia y Montenegro	1.348.978	3,8	2.103.922	64,1
República Eslovaca	35.160	0,1	199.610	17,6
Eslovenia	133.092	0,4	362.649	36,7
España	1.076.799	3,0	12.015.845	9,0
Suecia	1.170.473	3,3	4.000.442	29,3
Reino Unido	2.939.552	8,3	47.091.240	6,2
UNMIK	-	-	-	-

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
17.791.659	495.343.012	3,6

EACE

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	AL	AT	BE	BA	BG	HR	CP	RC	DC	EE	FI	FR	MK	DE	GR	HU	IS	IR	IT	LE	LT	LU	MT	PB	NO	PL	PT	RM	YU	RE	EL	ES	SU	RU
Albania		x			x									x	x	x			x										x		x			x
Austria	x			x	x	x							x				x								x			x	x					
Bélgica					x	x																			x			x	x					
Bosnia y H.		x				x		x					x	x		x			x										x		x			x
Bulgaria	x	x	x				x	x	x			x		x	x	x		x	x				x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
Croacia		x	x	x				x		x		x	x	x		x		x	x		x			x	x	x	x			x			x	x
Chipre					x																							x	x					
Rep. Checa				x	x	x							x												x			x	x					
Dinamarca					x												x								x			x	x					
Estonia						x																			x									
Finlandia																	x								x									
Francia					x	x											x								x			x	x					
ERYM		x		x		x		x						x		x			x					x					x		x			
Alemania	x			x	x	x							x				x								x			x	x					
Grecia	x				x																				x			x	x					
Hungría	x			x	x	x							x												x			x	x					
Islandia		x							x		x	x		x					x					x	x							x	x	x
Irlanda					x	x																			x									
Italia	x			x	x	x							x				x								x			x	x					
Letonia																									x									
Lituania						x																			x									
Luxemburgo																																		
Malta					x																				x			x	x					
Países Bajos					x	x							x				x								x			x	x					
Noruega		x	x		x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x	x					x	x	x
Polonia					x	x																			x			x						
Portugal					x	x																			x									
Rumania		x	x		x		x	x	x			x		x	x	x			x				x	x		x				x		x		x
Serbia y M.	x	x	x	x	x		x	x	x			x	x	x	x	x			x				x	x							x		x	x
R.Eslovaca					x	x																						x						
Eslovenia	x			x									x																x					
España					x												x								x			x						
Suecia					x	x											x								x				x					
Reino Unido	x			x	x	x											x								x			x	x					

Notas: Habida cuenta de que no se disponía de información sobre servicios directos desde y hacia UNMIK, en el cuadro no se ha incluido ese territorio. Las relaciones de tráfico entre los Estados miembros de las CE se han considerado internas y, por tanto, no se han tenido en cuenta.

EACE

Cuadro 8
Calendario de aplicación de la legislación de las CE en la esfera de la aviación para las partes asociadas y adicionales del EACE

Períodos 1 y 2 : legislación y condiciones	**Albania**	**Bosnia y Herzegovina**	**Croacia**	**ERYM**	**Serbia y Montenegro**	**UNMIK**	**Bulgaria[1]**	**Rumania[2]**
Reglamento (CEE) n° 3925/91, sobre supresión de los controles del equipaje de mano y facturado	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Reglamento (CEE) n° 2409/92, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Reglamento (CEE) n° 2027/97, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente	Período 1	Período 1	Período 1		Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Reglamento (CEE) n° 261/2004, sobre denegación de embarque	Período 1	Período 1	Período 1		Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Directiva 94/56 /CE sobre investigación de los accidentes	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Directiva 2003/42/CE sobre notificación de sucesos	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Directiva 2000/79/CE sobre el tiempo de trabajo en la aviación civil	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Directiva 2003/88/CE sobre el tiempo de trabajo	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Directiva 96/67/CE sobre asistencia en tierra	Período 2	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 2	Período 1	Período 1
Pasar a ser miembro de pleno derecho de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA)	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1 (aplicación *de facto* de las normas de las JAA en vista de la condición jurídica especial de la UNMIK en el marco del derecho internacional)	Período 1	Período 1
Aplicar el documento ECAC 30	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Separar el proveedor de servicios de tráfico aéreo y el organismo normativo nacional, establecer un organismo nacional de supervisión de los servicios de tráfico aéreo, iniciar la reorganización del espacio aéreo en un bloque o bloques funcionales y aplicar un uso flexible del espacio aéreo	Período 1	Período 2	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1 (no se exige la creación de un bloque funcional)	Período 1	Período 1
Ratificar el Convenio de Montreal sobre Normas para el Transporte Internacional	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Haber hecho suficientes progresos en la aplicación de las normas sobre ayuda estatal y competencia	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1	Período 1
Toda la legislación restante de la UE en la esfera de la aviación contenida en el Anexo I	Período 2	Período 2	Período 2	Período 2	Período 2	Período 2	Período 1	Período 1

[1] En el caso de Bulgaria sólo se previó un período de transición en vista de su inminente adhesión a la UE.

[2] En el caso de Rumania sólo se previó un período de transición en vista de su inminente adhesión a la UE.

UE-CH

(Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la UE y Suiza)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en la siguiente dirección: http:// eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2002/1_114_/1_11420020430en00730086.pdf.

UE-CH

Finlandia
Suecia
Dinamarca
Estonia
Letonia
Lituania
Reino Unido
Irlanda
Países Bajos
Poland
Bélgica
Alemania
República Checa
Luxemburgo
Rep. Eslovaca
Austria
Francia
Suiza
Hungría
Rumania
Eslovenia
Bulgaria
Italia
España
Grecia
Portugal
Malta
Chipre

UE-CH

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Cláusula de otorgamiento de derechos							
CE **Austria** **Bélgica** **Chipre** **República Checa** **Dinamarca** **Estonia** **Finlandia** **Francia** **Alemania** **Grecia** **Hungría** **Irlanda** **Italia** **Letonia** **Lituania** **Luxemburgo** **Malta** **Países Bajos** **Polonia** **Portugal** **República Eslovaca** **Eslovenia** **España** **Suecia** **Reino Unido** **Suiza**		"Se otorgarán derechos de tráfico entre cualquier punto en Suiza y cualquier punto en la Comunidad a las compañías aéreas comunitarias y a las suizas; dos años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, se otorgarán derechos de tráfico a las compañías aéreas suizas entre puntos situados en distintos Estados miembros de las CE. Cinco años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes Contratantes iniciarán negociaciones relativas a la posible ampliación del ámbito del presente artículo para incluir derechos de tráfico entre puntos situados dentro de Suiza y puntos situados dentro de los Estados miembros de las CE." (Artículo 15)							
		Fecha de la firma	**3ª libertad**	**4ª libertad**	**5ª libertad**	**7ª libertad**	**6ª libertad**	**8ª libertad**	**9ª libertad**
		21 de junio de 1999	Sin limitaciones desde la entrada en vigor del Acuerdo		Sin limitaciones dos años después de la entrada en vigor del Acuerdo		No hay disposiciones específicas	Posibilidad de negociar la ampliación del ámbito del Acuerdo para incluir derechos de 8ª y 9ª libertades cinco años después de la entrada en vigor del Acuerdo	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		1º de junio de 2000	Comunidad de intereses por el lado de la Comunidad y principal centro de actividad por el lado de Suiza, mediante remisión al "Tercer paquete de medidas de liberalización"	Designación múltiple por remisión al "Tercer paquete de medidas de liberalización"	Libre determinación por remisión al "Tercer paquete de medidas de liberalización"	Libertad de fijación de tarifas por remisión al "Tercer paquete de medidas de liberalización"	No hay disposiciones específicas	39	G

UE-CH

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 15	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios regulares y no regulares de carga aérea	Artículo 15	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Trato nacional	Artículo 3	Trato nacional general en el ámbito del Acuerdo
Establecimiento	Artículos 4 y 5	Cláusula general en materia de establecimiento
Competencia	Artículos 8 a 10	Prohibición de cárteles y abusos de posición dominante
Ayudas estatales	Artículo 13	Disciplinas detalladas

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 33	"Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, el presente Acuerdo prevalecerá sobre las disposiciones pertinentes de los acuerdos bilaterales en vigor entre Suiza, por una parte, y los Estados miembros de las CE, por otra parte, con respecto a cualquier asunto regulado por este Acuerdo y el Anexo del mismo."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	-
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

UE-CH

Cuadro 4

Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses	**4/2=2**	**3,5/2=1,75**	**7/2=3,5**	**3,5/2=1,75**	
Principal centro de actividad	**8/2=4**	**7/2=3,5**	**14/2=7**	**7,5/2=3,75**	
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)	**39**	**40,75**	**39**	**40**	
Posible tipo	**G**				

UE-CH

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Austria	747.601	2,5	4.277.955	17,5
Bélgica	480.468	1,6	4.068.049	11,8
Chipre	49.311	0,2	1.449.086	3,4
República Checa	220.073	0,7	1.901.969	11,6
Dinamarca	410.826	1,4	4.782.071	8,6
Estonia	13.114	0,0	177.825	7,4
Finlandia	162.716	0,5	1.709.871	9,5
Francia	1.472.085	4,9	30.999.023	4,7
Alemania	2.745.426	9,1	32.576.283	8,4
Grecia	239.944	0,8	2.648.457	9,1
Hungría	200.241	0,7	1.416.304	14,1
Irlanda	157.751	0,5	3.145.120	5,0
Italia	923.045	3,1	15.521.233	5,9
Letonia	19.420	0,1	346.697	5,6
Lituania	14.234	0,0	204.944	6,9
Luxemburgo	58.443	0,2	290.961	20,1
Malta	50.496	0,2	307.792	16,4
Países Bajos	599.788	2,0	9.817.710	6,1
Polonia	141.952	0,5	1.954.639	7,3
Portugal	614.393	2,0	2.784.060	22,1
República Eslovaca	23.837	0,1	199.610	11,9
Eslovenia	24.737	0,1	362.649	6,8
España	1.694.740	5,6	12.015.845	14,1
Suecia	293.335	1,0	4.000.442	7,3
Suiza	15.046.775	50,0	21.495.024	70,0
Reino Unido	3.688.799	12,3	47.091.240	7,8

UE-CH

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	**(pax)**	**(%)**
15.046.775	495.343.012	3,0

UE-CH

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	AT	BE	CP	RC	DC	EE	FI	FR	DE	GR	HU	IR	IT	LE	LT	LU	MT	PB	PL	PT	RE	EL	ES	SU	CH	RU
Austria																									x	
Bélgica																									x	
Chipre																									x	
República Checa																									x	
Dinamarca																									x	
Estonia																										
Finlandia																									x	
Francia																									x	
Alemania																									x	
Grecia																									x	
Hungría																									x	
Irlanda																									x	
Italia																									x	
Letonia																										
Lituania																										
Luxemburgo																									x	
Malta																									x	
Países Bajos																									x	
Polonia																									x	
Portugal																									x	
República Eslovaca																									x	
Eslovenia																									x	
España																									x	
Suecia																									x	
Suiza	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Reino Unido																									x	

Nota: Las relaciones de tráfico entre los Estados miembros de las CE se han considerado internas y, por tanto, no se han tenido en cuenta

EURO-MED

(Acuerdo Euromediterráneo sobre Transporte Aéreo
entre la UE y Marruecos)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en la siguiente dirección:
  http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/doc/morocco/morocco_agr_en.pdf

- Puede obtenerse una "nota informativa" sobre el Acuerdo, preparada por la Comisión Europea, en la siguiente dirección:
  http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/common_aviation_area/doc/morocco/morocco_info_note_en.pdf

EURO-MED

Finlandia
Suecia
Dinamarca
Estonia
Reino Unido
Lituania
Irlanda
Bélgica
Alemania
Luxemburgo
República Checa
Rep. Eslovaca
Austria
Hungría
Francia
Rumania
Eslovenia
Bulgaria
Italia
Grecia
Portugal
España
Malta
Chipre
Marruecos

EURO-MED

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)
CE	-
Austria	10.6
Bélgica	12.6
Chipre	4.6
República Checa	12.8
Dinamarca	15.3
Estonia	3.0
Finlandia	12.4
Francia	9.4
Alemania	16.4
Grecia	10.8
Hungría	11.2
Irlanda	13.3
Italia	13.0
Letonia	5.4
Lituania	8.0
Luxemburgo	16.5
Malta	9.3
Países Bajos	14.8
Polonia	18.9
Portugal	15.1
Rep. Eslovaca	8.8
Eslovenia	3.9
España	8.3
Suecia	9.0
Reino Unido	12.0
Marruecos	10.5

Cláusula de otorgamiento de derechos

a) En lo que respecta a las compañías aéreas de la Comunidad Europea, el derecho a operar servicios aéreos entre:
Puntos de la Comunidad Europea, uno o más puntos de Marruecos, y puntos posteriores, siempre que estén situados en los países abarcados por la "Política de Vecindad Europea" (es decir, Argelia, Armenia, la Autoridad Palestina, Azerbaiyán, Belarús, Egipto, Georgia, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Moldova, Marruecos, Siria, Túnez y Ucrania).

b) En lo que respecta a las compañías aéreas de Marruecos, el derecho a operar servicios aéreos entre:
Puntos de Marruecos y uno o más puntos de la Comunidad Europea (anexo I).

"Hasta el momento de la adopción de la decisión [del comité mixto sobre armonización de la normativa] los servicios acordados y las rutas especificadas en el anexo I no incluirán el derecho de las compañías aéreas de la Comunidad Europea a admitir tráfico en Marruecos y descargarlo en puntos posteriores y viceversa, ni el derecho de las compañías aéreas marroquíes a admitir tráfico en un punto de la Comunidad Europea y descargarlo en otro punto de la Comunidad Europea y viceversa. Sin embargo, todos los derechos de tráfico de quinta libertad concedidos en virtud de alguno de los acuerdos bilaterales entre Marruecos y los Estados miembros de la Comunidad Europea que se enumeran en el anexo II podrán seguir ejerciéndose en la medida en que no haya discriminación por razón de nacionalidad." (Anexo IV)

Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
12 de diciembre de 2006	Sin limitaciones desde la fecha de entrada en vigor		Los derechos de quinta libertad no se otorgarán hasta que el Comité Mixto haya adoptado una decisión en cuanto a la aplicación satisfactoria del programa de armonización de la normativa	No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas	Exclusión explícita (Artículo 2.2)	

EURO-MED

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR (cont.)

		Fecha de entrada en vigor	Denegación	Designación	Capacidad	Tarifas	Demás disposiciones QUASAR	Posible ILA (ALI) (NORM)	Posible tipo
		Un mes después de la última ratificación	Propiedad mayoritaria y control efectivo con respecto a las compañías aéreas marroquíes (Artículo 4a)); Comunidad de intereses extendida a los Estados del Espacio Económico Europeo y Suiza con respecto a las compañías aéreas de la UE. En el artículo 5[1] se prevé también la posibilidad de propiedad mayoritaria por una compañía aérea de la otra parte.	Designación múltiple	Libre determinación (Anexo I.5)	Libre fijación de tarifas (Artículo 12)	Acuerdos de cooperación (Artículo 5.7) Intercambio de estadísticas (Artículo 13)	31	G

[1] El texto del artículo 5 reza como sigue: "La posibilidad de que un Estado miembro o sus nacionales ostenten la propiedad mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de Marruecos, o de que Marruecos o sus nacionales disfruten de la propiedad mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de la Comunidad Europea, estará sujeta a la oportuna decisión preliminar del Comité Mixto creado por el presente Acuerdo. Esta decisión especificará las condiciones para la explotación de los servicios acordados en virtud del presente Acuerdo y los servicios entre terceros países y las Partes. Lo dispuesto en el artículo 22, apartado 9, no se aplicará a este tipo de decisión."

EURO-MED

Cuadro 2
Otras catacterísticas notables

Cracterísticas	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios no regulares de pasajeros		Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios regulares y no regulares de carga aérea	Artículo 1.3 y Anexo I.3	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros y, además, derechos de quinta libertad sin limitaciones a los países abarcados por la Política de Vecindad Europea.
Subvenciones	Artículo 8	Disciplinas detalladas.
Venta y comercialización	Artículo 9	Pleno derecho de establecimiento, conversión de moneda y transferencia.
Asistencia en tierra	Artículo 9.3	Derecho a utilizar servicios propios en tierra y a elegir entre proveedores competidores. De no haber competencia, dichos servicios se ofrecerán en condiciones adecuadas y equitativas a todas las compañías aéreas.
Tasas de usuario	Artículo 11	Trato nacional.
Arrendamiento con tripulación	Anexo I.7	El arrendamiento con tripulación a terceras partes debe seguir siendo excepcional y está sujeto a la aprobación del Comité Mixto.
Cooperación en materia de reglamentación	Título II	Extenso programa de armonización, que abarca la protección, la seguridad, la gestión del tráfico aéreo, los sistemas de reserva informatizados y los aspectos sociales. La aplicación satisfactoria de este programa constituye una condición para el otorgamiento de derechos de quinta libertad.

EURO-MED

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 26.1	"Las disposiciones del presente Acuerdo sustituyen a las disposiciones correspondientes de los acuerdos bilaterales vigentes entre Marruecos y los Estados miembros. Sin embargo, se podrán seguir ejerciendo los derechos de tráfico existentes en virtud de dichos acuerdos bilaterales y que no estén regulados por el presente Acuerdo, a condición de que ello no suponga discriminación entre los Estados miembros de la Comunidad Europea y sus nacionales."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo 25	"Aun reconociendo la naturaleza bilateral del presente Acuerdo, las Partes observan que el Acuerdo se enmarca en la asociación euromediterránea mencionada en la Declaración de Barcelona de 28 de noviembre de 1995. Las Partes se comprometen a mantener un diálogo permanente para garantizar la concordancia del presente Acuerdo con el proceso de Barcelona y, en particular, con respecto a la posibilidad de introducir modificaciones por mutuo acuerdo de manera que se tengan en cuenta acuerdos de transporte aéreo similares."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	Artículos 26.2 y 26.3	"Si las Partes se convierten en partes en un acuerdo multilateral o bien se adhieren a decisiones aprobadas por la Organización Internacional de Aviación Civil u otra organización internacional que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité Mixto para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tener en cuenta las nuevas circunstancias. El presente Acuerdo se entiende sin perjuicio de cualesquiera decisiones que adopten las dos Partes para la aplicación de eventuales futuras recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional. Las Partes no invocarán este Acuerdo ni parte alguna del mismo para justificar su oposición a la consideración de políticas alternativas en relación con cualquier asunto regulado por el presente Acuerdo en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional."
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

EURO-MED

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo	**0/2=0**	**0/2=0**	**0/2=0**	**0/2=0**	
Comunidad de intereses	**4/2=2**	**3,5/2=1,75**	**7/2=3,5**	**7/2=3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**31**	**33,75**	**28,5**	**34**	
Posible tipo	**G**				

EURO-MED

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Austria	15.888	0,2	4.277.955	0,4
Bélgica	297.468	3,4	4.068.049	7,3
Chipre	778	0,0	1.449.086	0,1
República Checa	2.922	0,0	1.901.969	0,2
Dinamarca	13.311	0,2	4.782.071	0,3
Estonia	26	0,0	177.825	0,0
Finlandia	3.062	0,0	1.709.871	0,2
Francia	2.377.056	27,4	30.999.023	7,7
Alemania	308.612	3,6	32.576.283	0,9
Grecia	9.823	0,1	2.648.457	0,4
Hungría	2.335	0,0	1.416.304	0,2
Irlanda	15.811	0,2	3.145.120	0,5
Italia	348.416	4,0	15.521.233	2,2
Letonia	120	0,0	346.697	0,0
Lituania	172	0,0	204.944	0,1
Luxemburgo	4.900	0,1	290.961	1,7
Malta	4.593	0,1	307.792	1,5
Marruecos	4.331.571	50,0	5.532.719	78,3
Países Bajos	205.858	2,4	9.817.710	2,1
Polonia	4.312	0,0	1.954.639	0,2
Portugal	59.984	0,7	2.784.060	2,2
República Eslovaca	127	0,0	199.610	0,1
Eslovenia	366	0,0	362.649	0,1
España	382.811	4,4	12.015.845	3,2
Suecia	15.632	0,2	4.000.442	0,4
Reino Unido	257.188	3,0	47.091.240	0,5

EURO-MED

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	**(pax)**	**(%)**
4.331.571	495.343.012	0,9

EURO-MED

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	AT	BE	CP	RC	DC	EE	FI	FR	DE	GR	HU	IR	IT	LE	LT	LU	MT	MA	PB	PL	PT	RE	EL	ES	SU	RU
Austria																		x								
Bélgica																		x								
Chipre																										
Rep. Checa																										
Dinamarca																										
Estonia																										
Francia																										
Finlandia																		x								
Alemania																		x								
Grecia																										
Hungría																										
Irlanda																										
Italia																		x								
Letonia																										
Lituania																										
Luxemburgo																										
Malta																		x								
Marruecos	x	x						x	x				x				x		x		x			x		
Países Bajos																		x								
Polonia																										
Portugal																		x								
Rep. Eslovaca																										
Eslovenia																										
España																		x								
Suecia																										
Reino Unido																										

Nota: Las relaciones de tráfico entre los Estados miembros de las CE se han considerado internas y, por tanto, no se han tenido en cuenta.

FORTALEZA

(Acuerdo de Fortaleza)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo (sólo en español) en la siguiente dirección: http//:www.infolegInternet/anexos/90000-94999/90688/norma.htm

- Puede obtenerse un resumen en inglés en la siguiente dirección: http://www.ftaa-alca./org/Wgroups/WGSV/SAgreem/English/Sv_p231.asp

- El Acuerdo de Fortaleza se menciona brevemente en una nota presentada por la Argentina, Aruba, Bolivia, el Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, el Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, el Paraguay, el Perú, la República Dominicana, el Uruguay y Venezuela en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, titulada "Antecedentes de la Liberalización y Experiencia de la región latinoamericana", de marzo de 2003. Puede obtenerse en la siguiente dirección: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/Databases.htm

FORTALEZA

FORTALEZA

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Argentina **Bolivia** **Brasil** **Chile** **Paraguay** **Perú** **Uruguay**	8.8 9.5 12.1 18.9 12.2 22.7 11.2	17 de diciembre de 1996	Sin limitaciones (Artículo 4c)		Con sujeción a la autorización de los Estados miembros afectados (Artículo 4.2)	Con sujeción a la autorización de los Estados miembros afectados (Artículo 4.2)	No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		9 de abril de 1999	Legislación nacional del Estado miembro con derecho a denegación (Artículo 5.2)	Designación múltiple (Artículo 5.1)	Predeterminación (Anexo I, punto 6)	País de origen (Artículo 9)	Intercambio de estadísticas (Artículo 14)	13	O

FORTALEZA

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios regulares de carga aérea	Artículo 4	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros
Trato nacional	Artículo 7.3	"En la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo ningún Estado parte otorgará tratamiento más favorable a sus empresas que a las de los demás Estados Parte."

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículos 7.1 y 7.2	"Se aplicarán subsidiariamente a este Acuerdo todas las disposiciones de los Acuerdos de Servicios Aéreos suscritos entre los Estados Parte involucrados, que resulten compatibles con el presente. Las disposiciones de este Acuerdo no deberán constituir, bajo ninguna circunstancia, restricciones a lo establecido en los Acuerdos de Servicios Aéreos que los Estados Parte hayan concluido entre sí.."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo 7.4	"En caso de que un Convenio Multilateral incluya en sus disposiciones el tratamiento del Transporte Aéreo en la Subregión, las Autoridades Aeronáuticas de los Estados Parte realizarán consultas con el objeto de determinar el grado en que este Acuerdo pudiese ser afectado por las disposiciones del Convenio y resolver sobre las modificaciones que resultaren necesarias en este Acuerdo."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	La República Bovilariana de Venezuela y el Perú son también miembros del Pacto Andino.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 15	"Este Acuerdo estará abierto a la adhesión de otros Estados de la América del Sur, cuyas solicitudes serán examinadas por los Estados Parte. La aprobación de las solicitudes será objeto de decisión unánime de los Estados Parte."

FORTALEZA

Cuadro 4
Elementos para un intento de medida de la apertura y de definición de un tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	Deberá reducirse el número de puntos atribuido, ya que el otorgamiento de derechos de quinta libertad está sujeto a autorización por otros miembros pertinentes del acuerdo plurilateral; ahora bien, es difícil evaluar el nivel de restricción de esta condición.
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación	**0**	**0**	**0**	**0**	
"Bermudas 1"					
Libre determinación					
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					En el Acuerdo no se especifica un criterio de denegación claro ni se adopta explícitamente la cláusula de "Comunidad de intereses"que figura en muchos acuerdos plurilaterales. Parece remitirse a la legislación y las políticas nacionales.
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)	**13**	**18**	**11**	**15,5**	
Posible tipo	**O**				Debido a que en ninguno de los tipos de ASA identificados se utiliza como criterio para la fijación de tarifas el "país de origen".

FORTALEZA

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Argentina	3.656.799	35,2	7.058.601	51,8
Bolivia	360.321	3,5	700.488	51,4
Brasil	2.555.698	24,6	9.361.702	27,3
Chile	1.801.292	17,3	3.403.699	52,9
Paraguay	371.803	3,6	473.620	78,5
Perú	594.359	5,7	2.908.830	20,4
Uruguay	1.061.648	10,2	1.363.175	77,9

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
5.200.960	495.343.012	1,0

FORTALEZA

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Argentina		x	x	x	x	x	x
Bolivia	x		x	x	x	x	x
Brasil	x	x		x	x	x	x
Chile	x	x	x		x	x	x
Paraguay	x	x	x	x			x
Perú	x	x	x	x			
Uruguay	x	x	x	x	x		

IATA44

(Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en la siguiente dirección: http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c.pdf

- En la siguiente dirección figura una descripción de la actual condición jurídica del Acuerdo: http://www.icao.int/icao/en/leb/Transport.pdf

Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional

Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	6ª libertad	5ª libertad 7ª libertad		8ª libertad 9ª libertad	
Aruba **Bolivia** **Burundi** **Costa Rica** **El Salvador** **Etiopía** **Grecia** **Honduras** **Liberia** **Países Bajos** **Paraguay** **Turquía**	34.0 9.5 5.4 22.0 33.7 10.4 10.8 32.7 13.4 14.8 12.2 11.5	7 de Diciembre de 1944	Sí. "El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave". (Artículo I, sección 1-3). No obstante, "[l]a obligación de cada uno de los Estados contratantes sólo se refiere a servicios terminales que constituyan una línea razonablemente directa de partida y llegada al territorio metropolitano del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave." (Artículo I, sección 1). Además, el artículo I, sección 5, permite que cada Estado contratante designe la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá utilizar dicho servicio aéreo.	Sí. "El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave." (Artículo I, sección 1-4) No obstante, "[l]a obligación de cada uno de los Estados contratantes sólo se refiere a servicios terminales que constituyan una línea razonablemente directa de partida y llegada al territorio metropolitano del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave." (Artículo I, sección 1). Además, el artículo I, sección 5, permite que cada Estado contratante designe la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá utilizar dicho servicio aéreo.	No hay disposiciones específicas	Sí. "El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante, y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios." (Artículo I, sección 1-5). No obstante, "[l]a obligación de cada uno de los Estados contratantes sólo se refiere a servicios terminales que constituyan una línea razonablemente directa de partida y llegada al territorio metropolitano del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave." (Artículo I, sección 1). Además, el artículo I, sección 5, permite que cada Estado contratante designe la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá utilizar dicho servicio aéreo.		Parcial. El Acuerdo contempla la posibilidad de denegar derechos de cabotaje, lo que implica, en sentido contrario, una presunción refutable de libertad de cabotaje. (Artículo I, sección 4)[1]	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		8 de febrero de 1945	Propiedad mayoritaria y control efectivo. (Artículo I, sección 6)	Designación múltiple implícita, ya que los derechos se otorgan a la aeronave de una determinada nacionalidad sin referencia a un número limitado de compañías aéreas. (Artículo I)	Libre determinación implícita, ya que sólo pueden limitarse los derechos de quinta y séptima libertades, las rutas y los aeropuertos que puedan utilizarse. (Artículo I, secciones 4 y 5-1). En el caso de "servicios terminales", el Acuerdo contiene también, en el Artículo III[2], una cláusula de moderación.	Libre fijación de tarifas implícita, ya que el Acuerdo no contiene la palabra "tarifa".	No intercambio de estadísticas. No hay una cláusula que prevea específicamente acuerdos de cooperación.	33	G

[1] El artículo I, sección 4, reza como sigue: "Cada uno de los Estados contratantes tendrá derecho a negar a la aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso para tomar en su territorio, mediante remuneración o alquiler, pasajeros, correo o carga destinados a otro punto comprendido en su territorio. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a ningún otro Estado o a una línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener de ningún otro Estado un privilegio exclusivo de tal naturaleza."

[2] La cláusula contenida en el artículo III reza como sigue: "Cada uno de los Estados contratantes se compromete a prestar la debida consideración a los intereses de los otros Estados contratantes, al establecer y explotar servicios terminales, a fin de no afectar injustificadamente a sus servicios regionales o entorpecer el desarrollo de sus servicios terminales."

Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios regulares de carga aérea	Artículo I	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Derechos aeroportuarios	Artículo I, sección 5.2	Trato nacional

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo II, secciones 1 y 2	"1. Los Estados contratantes aceptan que este Convenio deroga todas las obligaciones y acuerdos existentes entre ellos que sean incompatibles con sus disposiciones, y se comprometen a no contraer obligaciones o entrar en tales acuerdos. Un Estado contratante que haya contraído cualesquiera otras obligaciones incompatibles con este Convenio, tomará medidas inmediatas para lograr la terminación de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado de su nacionalidad hará cuanto esté a su alcance para lograr su terminación inmediata: en todo caso, procederá a hacer que se termine tan pronto como pueda tomarse legalmente dicha acción, después de que entre en vigor este Convenio. 2. Sujeto a las disposiciones de la sección que antecede, cualquier Estado contratante podrá concertar acuerdos relativos a servicios aéreos internacionales que no sean incompatibles con este Convenio. Cualquier acuerdo de esta índole se registrará inmediatamente en el Consejo, que lo hará público a la mayor brevedad posible." Prevalencia sobre anteriores acuerdos y compromiso por parte de los miembros de no concluir nuevos acuerdos. Coexistencia con otros acuerdos que no se consideren incompatibles.
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo II, secciones 1 y 2	No está claro si las disposiciones citadas *supra* son también aplicables a los acuerdos con terceras partes. Se prohíben los acuerdos anteriores y futuros incompatibles con el IATA44 sin más indicaciones.
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Todos los miembros del IATA44 (excepto Aruba) son también miembros de otro o varios otros acuerdos plurilaterales.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo VIII	Abierto a todos los Estados contratantes de la OACI.

Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	Las disposiciones sobre cabotaje (véase la nota de pie de página 1 *supra*) ni excluyen ni incluyen completamente el cabotaje. En vista de esta incertidumbre, la Secretaría ha decidido no atribuir puntos con respecto al cabotaje.
7ª libertad	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo	**0**	**0**	**0**	**0**	
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)	**33**	**35,5**	**28,5**	**34,5**	
Posible tipo	**G**				

Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Aruba	91.707	3,7	1.648.062	5,6
Bolivia	50.986	2,0	700.488	7,3
Burundi	4.897	0,2	106.611	4,6
Costa Rica	230.119	9,2	3.161.361	7,3
El Salvador	174.992	7,0	1.603.963	10,9
Etiopía	23.443	0,9	177.825	13,2
Grecia	241.083	9,7	2.648.457	9,1
Honduras	146.240	5,9	1.090.025	13,4
Liberia	555	0,0	124.572	0,4
Países Bajos	696.992	27,9	9.817.710	7,1
Paraguay	45.880	1,8	473.620	9,7
Turquía	787.380	31,6	13.526.056	5,8

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
1.247.137	495.343.012	0,3

Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Aruba	Bolivia	Burundi	Costa Rica	El Salvador	Etiopía	Grecia	Honduras	Liberia	Países Bajos	Paraguay	Turquía
Aruba										x		
Bolivia											x	
Burundi						x						
Costa Rica					x			x		x		
El Salvador				x				x				
Etiopía			x							x		x
Grecia												x
Honduras				x	x							
Liberia												
Países Bajos	x			x		x						x
Paraguay		x										
Turquía						x	x			x		

IMT-GT

(Triángulo de Crecimiento Indonesia-Malasia-Tailandia)

- Puede obtenerse el texto del acuerdo, previa petición, en la Secretaría.

IMT-GT

IMT-GT

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Indonesia **Malasia** **Tailandia**	12.9 10.7 9.9	10 de julio de 1995	"Plenos derechos... salvo que se haya determinado previamente otra cosa en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos vigentes" (Artículo 6.2.1)		No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas	Exclusión explícita (Artículo 6.2.2)	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		10 de julio de 1995	No hay disposiciones específicas	Designación múltiple, pero limitada a dos compañías aéreas (Artículo 7)	Libre determinación "salvo que se haya determinado previamente otra cosa en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos vigentes" (Artículo 6.2.1)	No hay disposiciones específicas	No hay disposiciones específicas	No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR	No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

IMT-GT

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 6.2.1	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios regulares y no regulares de carga aérea	Artículo 6.2.1	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Preámbulo y Artículo 6.2.1	"Sin perjuicio de los acuerdos existentes..." Sin restricciones en cuanto a capacidad, frecuencia y tipo de aeronave "salvo que se haya determinado previamente otra cosa en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos vigentes."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Preámbulo	"Sin perjuicio de los acuerdos existentes..."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Indonesia y Malasia son también miembros del Acuerdo BIMP-EAGA
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

IMT-GT

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad					
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					"Libre determinación" ha de interpretarse a la luz del artículo 6.2.1, en el que se estipula "… sin restricciones en cuanto a capacidad, frecuencia y tipo de aeronave salvo que se haya determinado previamente otra cosa en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos vigentes."
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					Limitada a dos compañías aéreas (Artículo 7)
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)					No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR
Posible tipo	-				No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

IMT-GT

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Indonesia	2.750.249	33,3	11.681.464	23,5
Malasia	3.741.485	45,3	14.188.052	26,4
Tailandia	1.773.696	21,5	25.000.104	7,1

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
4.132.715	495.343.012	0,8

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Indonesia	Malasia	Tailandia
Indonesia		x	x
Malasia	x		x
Tailandia	x	x	

MALIAT

(Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte
Aéreo Internacional)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en, por ejemplo, la siguiente dirección: http://www.maliat.govt.nz/agreement/index.shtml

MALIAT

Estados Unidos
Chile
Brunei
Singapur
Samoa Occidental
Tonga
Nueva Zelandia

MALIAT

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Brunei **Chile** **Islas Cook** **Nueva Zelandia** **Samoa** **Singapur** **Tonga** **Estados Unidos**		1º de mayo de 2001	Sin limitaciones (Artículo 2 c) i))		Sin limitaciones (Artículo 2 c) i))	No hay disposiciones específicas	Mediante un protocolo optativo firmado únicamente por: Brunei (21/12/01); Nueva Zelandia (21/12/01); Singapur (21/12/01); Chile (10/12/03); Islas Cook (23/07/06)		
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		Brunei: 21/12/01; Chile: 9/4/02; Islas Cook: 8/3/05; Nueva Zelandia: 21/12/01; Samoa: 9/11/02; Singapur: 21/12/01; Tonga: 19/9/03; Estados Unidos: 21/12/01	Propiedad mayoritaria y control efectivo (Artículo 3.2.1)[1]	Designación múltiple	Libre determinación	Libre fijación de tarifas (Artículo 12)	Acuerdo de cooperación (Artículo 8.c)	30 (42 con el protocolo optativo)	G

[1] Véase también la compilación, párrafo 201, página 202.

MALIAT

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 2 c)	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios regulares y no regulares de carga aérea	Artículo 2 c) ii)	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros, más séptima libertad.
Venta y comercialización	Artículo 8	Pleno derecho de establecimiento, conversión de moneda y transferencia.
Asistencia en tierra	Artículo 8.2 b)	Derecho a utilizar servicios propios y a elegir entre proveedores competidores. De no existir competencia, se ofrecerán los servicios a todas las compañías aéreas de manera equitativa.
Tasas de usuario	Artículo 10.1	Trato NMF y trato nacional.
Competencia	Artículo 11	Disciplinas detalladas.
Sistemas de reserva informatizados	Artículo 11.6	Acceso sin discriminaciones.

MALIAT

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 15	"Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo entre una y cualquier otra Parte, cualquier acuerdo bilateral de transporte aéreo que exista entre ellas a la fecha de entrada en vigor quedará suspendido y permanecerá suspendido mientras este Acuerdo continúe vigente entre ellas."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Las Islas Cook, Samoa y Tonga son también miembros del PIASA.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículo 20.4 y Anexo	"Luego de que este Acuerdo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este artículo, cualquier Estado que sea Parte en los convenios sobre seguridad de la aviación señalados en el artículo 7, párrafo 1, podrá adherirse a este Acuerdo entregando al Depositario el instrumento de adhesión respectivo." Además, en el Anexo se describe un régimen especial para la adhesión de las economías miembros del APEC.

MALIAT

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	Los puntos atribuibles al protocolo optativo aparecen entre paréntesis.
(7ª libertad)	**(6)**	**(5)**	**(5)**	**(5,5)**	
(Cabotaje)	**(6)**	**(5)**	**(5)**	**(5,5)**	
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo	**0**	**0**	**0**	**0**	
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**30 (42)**	**33 (43)**	**26 (36)**	**31,5 (41,5)**	Los posibles ILA (ALI) con inclusión de los puntos atribuibles al protocolo optativo aparecen entre paréntesis.
Posible tipo	**G**				

MALIAT

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Brunei	141.247	2,8	556.126	25,4
Chile	485.445	9,7	3.403.699	14,3
Islas Cook	142.829	2,9	189.129	75,5
Nueva Zelandia	1.201.012	24,1	7.604.593	15,8
Samoa	246.202	4,9	313.495	78,5
Singapur	961.615	19,3	22.567.176	4,3
Tonga	143.801	2,9	194.236	74,0
Estados Unidos	1.657.797	33,3	139.003.446	1,2

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
2.489.974	495.343.012	0,5

MALIAT

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Brunei	Chile	Islas Cook	Nueva Zelandia	Samoa	Singapur	Tonga	Estados Unidos
Brunei				x		x		
Chile				x				x
Islas Cook				x				x
Nueva Zelandia	x	x	x		x	x	x	x
Samoa				x			x	x
Singapur	x			x				x
Tonga				x	x			x
Estados Unidos		x	x	x	x	x	x	

EE.UU. - UE

(Acuerdo sobre Transporte Aéreo (Primera Fase) entre los
Estados Unidos y la Unión Europea)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en las siguientes direcciones:
  http://www.state.gov/e/eeb/rls/othr/2007/81516.htm; y
  http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/us_en.htm

- Pueden obtenerse resúmenes del Acuerdo en las siguientes direcciones:
  http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/us_en.htm; y
  http://www.state.gov/e/eeb/rls/rm/2007/81400.htm

EE.UU. -UE

EE.UU.-UE

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)
CE	-
Austria	10.6
Bélgica	12.6
Chipre	4.6
Rep. Checa	12.8
Dinamarca	15.3
Estonia	3.0
Finlandia	12.4
Francia	9.4
Alemania	16.4
Grecia	10.8
Hungría	11.2
Irlanda	13.3
Italia	13.0
Letonia	5.4
Lituania	8.0
Luxemburgo	16.5
Malta	9.3
Países Bajos	14.8
Polonia	18.9
Portugal	15.1
Rep. Eslovaca	8.8
Eslovenia	3.9
España	8.3
Suecia	9.0
Reino Unido	12.0
EE.UU.	22.6

Cláusula de otorgamiento de derechos

"1. Cada una de las Partes concede con carácter recíproco a las líneas aéreas de la otra Parte los siguientes derechos en relación con las actividades de transporte aéreo internacional:
a. sobrevolar su territorio sin aterrizar;
b. hacer escala en su territorio con fines no comerciales;
c. realizar transporte aéreo internacional entre puntos situados en las siguientes rutas:
i) por lo que respecta a las líneas aéreas de los Estados Unidos (en lo sucesivo, "las líneas aéreas estadounidenses"), desde puntos anteriores a los Estados Unidos, a través de los Estados Unidos y puntos intermedios, a cualquier punto o puntos situados en cualquier Estado o Estados miembros, y puntos posteriores; en cuanto a los servicios exclusivamente de carga, entre cualquier Estado miembro y cualquier punto o puntos (incluidos puntos en cualquier otro Estado miembro),
ii) por lo que respecta a las líneas aéreas de la Comunidad Europea y sus Estados miembros (en lo sucesivo, "las líneas aéreas comunitarias"), desde puntos anteriores a los Estados miembros, a través de los Estados miembros y puntos intermedios, a cualquier punto o puntos situados en los Estados Unidos y puntos posteriores; en cuanto a los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos; y, por lo que se refiere a los servicios combinados, entre cualquier punto o puntos de Estados Unidos y cualquier punto o puntos de cualquier miembro del Espacio Aéreo Común Europeo (denominado en lo sucesivo "EACE") a partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo."
(Artículo 3)

Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
30 de abril de 2007	Sin limitaciones (Artículo 3-1-c)		Sin limitaciones (Artículo 3-1-c)	-	En lo que respecta a las compañías aéreas de la UE, entre los Estados Unidos y los miembros del EACE que no sean Estados miembros de la UE	-	Exclusión explícita (Artículo 3-6-a)

Fecha de entrada en vigor	Denegación	Designación	Capacidad	Tarifas	Demás disposiciones QUASAR	Posible ILA (ALI) (NORM)	Posible tipo
30 de marzo de 2008 (aplicación provisional)[1]	Propiedad mayoritaria y control efectivo, con una "Cláusula Comunitaria"[2] por el lado de la UE (Artículo 4-a-b)	Designación múltiple (Artículo 3-1-c)	Libre determinación (Artículo 3-4)	Libre fijación de tarifas (Artículo 13)	Acuerdos de cooperación (con inclusión de transporte multimodal) (Artículo 10-7)	32	G

[1] Véase el punto 4 a) de la Conclusión del 2791er Consejo de Ministros de Transporte de la UE, celebrado el 22 de marzo de 2007, disponible en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/global_partners/doc/us/council_conclusions_22_03_2007.pdf

[2] "[E]n el caso de una línea aérea comunitaria, si la propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea recaen en uno o varios Estados miembros, en nacionales de dicho(s) Estado(s) o en ambos, y la línea aérea dispone de una licencia que la acredite como línea aérea comunitaria y su centro de actividad principal está situado en el territorio de la Comunidad Europea".

EE.UU.-UE

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 3-1	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Todos los servicios de carga aérea	Artículo 3-1	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros, más plenos derechos de séptima libertad.
Asistencia en tierra	Artículo 10-2	Se permite la utilización de servicios de asistencia en tierra propios y de terceras partes.
Venta y comercialización	Artículos 10-1, 10-4	Pleno derecho de establecimiento, conversión de moneda y transferencia.
Franquicia y utilización de la marca comercial	Artículo 10-8 y Anexo V	"Las líneas aéreas de cada Parte gozarán del derecho a concertar acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas las líneas aéreas, de cualesquiera de las Partes o de terceros países, siempre y cuando las líneas aéreas dispongan de las competencias necesarias y reúnan las condiciones establecidas por la normativa y la reglamentación que las Partes aplican normalmente a este tipo de acuerdos."
Propiedad nacional, inversión y régimen de control	Artículos 6, 18 f) y g) y Anexo IV	Habida cuenta de que todos los observadores consideran que las disposiciones de propiedad constituyen un importante elemento del Acuerdo, se han reproducido *in extenso* en el recuadro 1, al final del perfil del Acuerdo EE.UU.-UE.
Arrendamiento con tripulación	Artículo 10-9	"9. Las líneas aéreas de las Partes podrán concertar acuerdos para la prestación de aeronaves con tripulación destinadas al transporte aéreo internacional con: a) cualquier línea o líneas aéreas de las Partes, y b) cualquier línea o líneas aéreas de un tercer país, a condición de que todos los participantes en los mismos estén debidamente habilitados para concertarlos y reúnan las condiciones prescritas en las leyes y reglamentaciones que las Partes apliquen normalmente a tales acuerdos. Ninguna de las Partes exigirá que la línea aérea de la Parte que preste la aeronave disponga de derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo sobre las rutas en las que se utilizará dicha aeronave."
Tasas de usuario	Artículo 12	Trato NMF y trato nacional.
Subvenciones y ayudas públicas	Artículo 14	Disciplinas detalladas.
Sistemas de reserva informatizados	Artículo 17	Trato nacional con respecto a dispositivos de visualización y régimen de propiedad.
Competencia	Anexo II	Disposiciones detalladas en materia de cooperación institucional.
Servicios de transporte facilitados por el Gobierno de los EE.UU. ("Fly America")	Anexo III	"Las líneas aéreas comunitarias tendrán derecho a prestar servicios de transporte de pasajeros y de carga con vuelos regulares y chárter que un departamento, agencia u organismo estatal civil estadounidense: 1) haya obtenido por su cuenta o mediante un acuerdo con arreglo al cual el Gobierno realiza el pago o se realizan los pagos con cargo a fondos de uso estatal, o 2) preste por cuenta de un país estranjeo o de una organización internacional, o de otro tipo, sin reembolso, y dicho transporte se realice: a) entre cualquier punto de los Estados Unidos y cualquier punto de un Estado miembro, excepto -únicamente por lo que se refiere a los pasajeros- entre puntos a los que se aplica una tarifa contratada para el transporte entre ambas ciudades, o b) entre dos puntos cualesquiera fuera de los Estados Unidos. El presente apartado no se aplicará al transporte contratado o financiado por el Secretario de Defensa o el Secretario de un departamento militar."
Negociaciones de segunda fase	Artículo 21	Las negociaciones se iniciarán transcurridos 60 días de la fecha de aplicación provisional del Acuerdo e incluirán, entre otras, las cuatro cuestiones sobre acceso a los mercados siguientes: prosecución de la liberalización de los derechos de tráfico; nuevas oportunidades de inversión exterior; acceso adicional al transporte aéreo financiado con fondos estatales y suministro de aeronaves con tripulación. El artículo 21 contiene también una disposición de reversión (párrafo 3), que reza como sigue: "Las Partes revisarán sus progresos hacia la segunda fase del Acuerdo antes de que transcurran 18 meses después de la fecha en que deben iniciarse las negociaciones según lo dispuesto en el apartado 1. Si 12 meses después del inicio de la revisión las Partes no hubieran alcanzado un acuerdo para una segunda fase, cada Parte se reserva el derecho de suspender derechos contemplados en el presente Acuerdo. Tales suspensiones no entrarán en vigor antes del inicio de la temporada de tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), que comience como mínimo 12 meses después de la fecha de notificación de la suspensión".

EE.UU.-UE

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículos 22-1 y 2	Durante el período de aplicación provisional: suspensión de los acuerdos bilaterales. En el momento de la entrada en vigor del Acuerdo, éste reemplazará a los acuerdos bilaterales.
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo 22-3	"Si las Partes se convierten en partes en un acuerdo multilateral, o bien se adhieren a decisiones aprobadas por la Organización Internacional de Aviación Civil u otra organización internacional que aborde cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité Mixto para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tener en cuenta las nuevas circunstancias."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	-
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

EE.UU.-UE

Cuadro 4

Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	El Acuerdo otorga derechos de séptima libertad únicamente a las líneas aéreas de las CE que operan entre los Estados Unidos y los miembros del EACE que no son Estados miembros de las CE. En vista del carácter limitado de esta disposición, los puntos atribuibles a la séptima libertad se han puesto entre paréntesis, como se hizo en el caso del protocolo optativo con respecto a la séptima, octava y novena libertades del MALIAT.
7ª libertad	**(6)**	**(5)**	**(5)**	**(5,5)**	
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo	**0/2=0**	**0/2=0**	**0/2=0**	**0/2=0**	El Acuerdo contiene diferentes cláusulas en materia de denegación: "propiedad sustancial y control efectivo" con respecto a los Estados Unidos y "Comunidad de intereses" con respecto a las CE. Los puntos atribuidos a cada cláusula se han promediado, por lo que se han atribuido al Acuerdo: 2 puntos para el sistema NORM, 1,75 para la 5ª libertad+, 3,5 para PROP+ y 1,75 para DES+ .
Comunidad de intereses	**4/2=2**	**3,5/2=1,75**	**7/2=3,5**	**3,5/2=1,75**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**32 (38)**	**34,75 (39,75)**	**29 (34,5)**	**33,25 (38,75)**	
Posible tipo	**G**				

EE.UU.-UE

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Austria	549.560	0,7	4.277.955	12,8
Bélgica	844.997	1,0	4.068.049	20,8
Chipre	42.174	0,1	1.449.086	2,9
Rep, Checa	253.660	0,3	1.901.969	13,3
Dinamarca	751.034	0,9	4.782.071	15,7
Estonia	19.163	0,0	177.825	10,8
Finlandia	352.096	0,4	1.709.871	20,6
Francia	4.927.858	5,9	30.999.023	15,9
Alemania	7.229.495	8,6	32.576.283	22,2
Grecia	456.260	0,5	2.648.457	17,2
Hungría	192.772	0,2	1.416.304	13,6
Irlanda	1.960.340	2,3	3.145.120	62,3
Italia	3.245.506	3,9	15.521.233	20,9
Letonia	43.092	0,1	346.697	12,4
Lituania	35.324	0,0	204.944	17,2
Luxemburgo	64.134	0,1	290.961	22,0
Malta	13.808	0,0	307.792	4,5
Países Bajos	2.553.038	3,0	9.817.710	26,0
Polonia	682.807	0,8	1.954.639	34,9
Portugal	327.232	0,4	2.784.060	11,8
Rep, Eslovaca	16.524	0,0	199.610	8,3
Eslovenia	38.826	0,0	362.649	10,7
España	1.860.826	2,2	12.015.845	15,5
Suecia	761.772	0,9	4.000.442	19,0
Reino Unido	14.646.892	17,5	47.091.240	31,1
Estados Unidos	41.869.190	50,0	139.003.446	30,1

EE.UU.-UE

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	**(pax)**	**(%)**
41.869.190	495.343.012	8,5

EE.UU.-UE

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	AT	BE	CP	RC	DC	EE	FI	FR	DE	GR	HU	IR	IT	LE	LT	LU	MT	PB	PL	PT	RE	EL	ES	SU	RU	EE.UU.
Austria																										x
Bélgica																										x
Chipre																										
Rep. Checa																										x
Dinamarca																										x
Estonia																										
Finlandia																										x
Francia																										x
Alemania																										x
Grecia																										x
Hungría																										x
Irlanda																										x
Italia																										x
Letonia																										x
Lituania																										
Luxemburgo																										
Malta																										
Países Bajos																										x
Polonia																										x
Portugal																										x
Rep. Eslovaca																										
Eslovenia																										
España																										x
Suecia																										x
Reino Unido																										x
Estados Unidos	x	x		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x				x	x	x			x	x	x	

Nota: Las relaciones de tráfico entre los Estados miembros de las CE se han considerado internas y, por tanto, no se han tenido en cuenta.

EE.UU.-UE

Recuadro 1
Anexo IV del Acuerdo entre los Estados Unidos y la Unión Europea
Otros asuntos en relación con la propiedad, la inversión y el control

Artículo 1
Propiedad de líneas aéreas de una Parte

1. Se permitirá que nacionales de uno o varios Estados miembros tengan en propiedad el patrimonio neto de una línea aérea estadounidense con las dos limitaciones siguientes. En primer lugar, está prohibida la posesión de más de un 25 por ciento de los derechos de voto de la compañía por nacionales extranjeros. En segundo lugar, también está prohibido el control efectivo de una línea aérea estadounidense por parte de nacionales extranjeros. Sin perjuicio del límite global del 25 por ciento de los derechos de voto en propiedad de nacionales extranjeros:

a) la posesión por nacionales de uno o varios Estados miembros de:

1) hasta un 25 por ciento de los derechos de voto, y/o

2) hasta un 49,9 por ciento del patrimonio neto total de una línea aérea estadounidense, no se considerará por sí mismo como constitutivo de control de la línea aérea de que se trate; y

b) la posesión por nacionales de uno o varios Estados miembros de un 50 por ciento o más del patrimonio neto total de una línea aérea estadounidense no se supondrá como constitutivo de control de la línea aérea de que se trate. Se estudiará dicha propiedad examinando cada caso individualmente.

2. Se permitirá que nacionales estadounidenses tengan en propiedad una línea aérea comunitaria con las dos limitaciones siguientes. En primer lugar, la línea aérea debe ser propiedad mayoritaria de Estados miembros y/o de nacionales de Estados miembros. En segundo lugar, la línea aérea debe estar efectivamente controlada por dichos Estados y/o sus nacionales.

3. A los efectos de lo dispuesto en el artículo 4 b) y en el artículo 5, apartado 1 b) del presente Acuerdo, un miembro del EACE en la fecha de la firma del Acuerdo y los ciudadanos de dicho Estado miembro serán considerados como un Estado miembro y sus nacionales, respectivamente. El Comité Mixto podrá decidir que esta disposición se aplique a nuevos miembros del EACE y a sus nacionales.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, la Comunidad Europea y sus Estados miembros se reservan el derecho de limitar las inversiones de nacionales estadounidenses en derechos de voto de una línea aérea comunitaria realizadas después de la firma del presente Acuerdo hasta un nivel equivalente al nivel autorizado por los Estados Unidos para nacionales extranjeros en las líneas aéreas estadounidenses, siempre y cuando el ejercicio de este derecho sea coherente con el derecho internacional.

Artículo 2
Propiedad y control de líneas aéreas de terceros países

1. Ninguna de las Partes ejercerá derechos existentes con arreglo a acuerdos de servicios aéreos con un tercer país para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a líneas aéreas del país tercero de que se trate aduciendo que una parte fundamental de la propiedad de la línea aérea está en manos de la otra Parte, de sus nacionales, o de ambos.

2. Los Estados Unidos no ejercerán derechos existentes con arreglo a acuerdos de servicios aéreos para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a líneas aéreas del Principado de Liechtenstein, la Confederación Suiza, un miembro del EACE en la fecha de la firma del presente Acuerdo o cualquier país africano que aplique un acuerdo de servicios aéreos de cielos abiertos con Estados Unidos en la fecha de la firma del presente Acuerdo, aduciendo que el control efectivo de la línea aérea está en manos de uno o varios Estados miembros, de sus nacionales o de ambos.

3. El Comité Mixto podrá decidir que ninguna Parte ejerza los derechos contemplados en el apartado 2 del presente artículo respecto de líneas aéreas de uno o varios países específicos.

Recuadro 1

Anexo IV del Acuerdo entre los Estados Unidos y la Unión Europea (cont.)

Artículo 3
Control de las líneas aéreas

1. El artículo 4 del Reglamento (CEE) Nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas, establece la normativa aplicable por la Comunidad Europea en materia de propiedad y control de las compañías aéreas. Según el citado Reglamento, la responsabilidad de la concesión de licencias de explotación a las compañías aéreas comunitarias recae en los Estados miembros. Los Estados miembros aplican el Reglamento (CEE) Nº 2407/92 con arreglo a sus normas y procedimientos nacionales.

2. Las normas aplicables en Estados Unidos figuran en la actualidad en las secciones 40102 a) 2), 41102 y 41103 del Título 49 del Código de los Estados Unidos (U.S.C.), y exigen que las licencias expedidas por el Departamento de Transporte a una compañía aérea estadounidense, ya sea un certificado, una exención o una licencia de línea regional, para emprender un servicio de transporte aéreo ordinario estén exclusivamente en posesión de ciudadanos de los Estados Unidos, tal como establece el Título 49, apartado 40102 a)15) del U.S.C. En la citada sección se establece que el presidente y dos tercios del consejo de administración y demás responsables de la gestión de una empresa sean ciudadanos estadounidenses, que al menos el 75 por ciento de los derechos de voto esté en posesión de ciudadanos estadounidenses y que la empresa esté bajo el control efectivo de ciudadanos estadounidenses. Al comenzar a ejercer la actividad debe cumplir este requisito el solicitante y debe seguir respetándolo la línea aérea estadounidense en posesión de una licencia.

3. En el apéndice del presente Anexo se recogen las prácticas seguidas por ambas Partes en la aplicación de sus normativas.

Apéndice del Anexo IV

1. En los Estados Unidos todas las compañías aéreas estadounidenses que soliciten un certificado, una exención o una licencia de transporte regional deben cumplir los requisitos de ciudadanía. Toda solicitud de licencia inicial se registra en un sumario público oficial, y es objeto de examen oficial con los expedientes del solicitante y demás partes interesadas. El Departamento de Transporte adopta una decisión final mediante una Resolución basada en la documentación pública oficial aportada, incluidos los documentos examinados con carácter confidencial. El Departamento puede examinar informalmente si siguen cumpliéndose los requisitos de ciudadanía o hacerlo mediante procedimientos sumarios similares a los que se utilizan para las solicitudes iniciales.

2. Los requisitos del Departamento evolucionan en función de precedentes de distinto signo, que reflejan, entre otras cosas, el carácter evolutivo de los mercados financieros y de las estructuras de inversión y la voluntad del Departamento de Transporte de examinar nuevos planteamientos en el ámbito de la inversión extranjera que sean coherentes con la legislación estadounidense. El Departamento de Transporte examina con los solicitantes las formas de inversión propuestas y colabora con ellos en la puesta en marcha de transacciones que respeten plenamente la legislación estadounidense en materia de nacionalidad y los solicitantes consultan periódicamente al personal del Departamento de Transporte antes de la presentación definitiva de sus solicitudes. En cualquier momento previo al inicio formal del procedimiento, el personal del Departamento de Transporte puede tratar los temas relacionados con la nacionalidad y otros aspectos de la transacción propuesta y, en su caso, presentar sugerencias alternativas para que una transacción propuesta cumpla los requisitos relativos a la nacionalidad estadounidense.

3. En la elaboración de los requisitos iniciales y permanentes en materia de nacionalidad el Departamento de Transporte considera la totalidad de las circunstancias que afectan a la línea aérea estadounidense, y los precedentes del Departamento han permitido tomar en consideración el carácter de la relación en el ámbito de la aviación entre los Estados Unidos y el país de origen del inversor extranjero. En el contexto del presente Acuerdo, las inversiones de nacionales de la UE recibirán por parte del Departamento de Transporte un trato al menos tan favorable como el trato dispensado a las inversiones de nacionales de países socios de acuerdos bilaterales o multilaterales de cielos abiertos.

4. En la Unión Europea, el artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CEE) Nº 2407/92 establece que la Comisión Europea, a instancia de un Estado miembro, examinará el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 4 y resolverá al respecto si ello fuera necesario. Al adoptar tales decisiones la Comisión deberá garantizar el cumplimiento de los derechos procesales reconocidos como principios generales del derecho comunitario por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, incluido el derecho de las partes interesadas a ser oídas a su debido tiempo.

5. En la aplicación de sus normativas y reglamentaciones, cada Parte garantizará que se conceda trato equitativo y diligente a las transacciones que impliquen inversiones en una de sus líneas aéreas por parte de nacionales de la otra Parte.

YAMOUSSOUKRO

(Decisión Ministerial de Yamoussoukro II)

- Puede obtenerse el texto de la Decisión Ministerial, en inglés, en la siguiente dirección: http://www.uneca.org/itca/yamoussoukro/Yamoussoukro%20Decision-Engl.doc

- En la dirección que figura a continuación pueden encontrarse numerosos documentos sobre las dificultades y demoras de la aplicación de la Decisión Ministerial, elaborados por la Comisión Económica para África: http://www.uneca.org/itca/yamoussoukro/

- Una nota presentada por los Estados Africanos en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, titulada "Background to Experiences of Liberalization in Africa", de marzo de 2003, está disponible en la siguiente dirección: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/Databases.htm

YAMOUSSOUKRO

YAMOUSSOUKRO

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Miembros	IPLA WALI (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Argelia	6.1	**Liberia**	13.4	14 de noviembre de 1999	"Libre ejercicio de los derechos de primera, segunda, tercera, cuarta y quinta libertades del aire con respecto a los vuelos regulares y no regulares de pasajeros, carga y/o correo realizados por una compañía aérea elegible hacia/desde sus respectivos territorios." (Artículo 3) Posibilidad de reservas durante los dos primeros años. (Artículo 10) En lo que respecta a la quinta libertad, "un Estado parte podrá... limitar su compromiso con respecto a los derechos de quinta libertad durante un período no superior a dos años en los siguientes aspectos: (a) otorgar y recibir derechos de quinta libertad sin restricciones en sectores en los que, por razones económicas, no haya operadores de tercera y cuarta libertades; y (b) otorgar y recibir, como mínimo, el 20 por ciento de la capacidad ofrecida en la ruta de que se trate durante un período determinado de tiempo con respecto a un sector en el que no existan operadores de tercera y cuarta libertades." (Artículo 3.2)			No hay disposiciones específicas			
Angola	1.0	**Libia**	10.3								
Benin	3.9	**Madagascar**	7.7								
Botswana	6.5	**Malawi**	7.8								
Burkina Faso	1.9	**Malí**	6.1								
Burundi	5.4	**Mauritania**	8.2								
Camerún	9.8	**Mauricio**	6.2								
Cabo Verde	16.4	**Mozambique**	8.8								
Rep. Centro-africana	8.2	**Namibia**	10.9								
Chad	9.4	**Níger**	4.9								
Comoras	6.0	**Nigeria**	7.5								
RD. Congo	8.6	**Rwanda**	6.2								
Côte d'Ivoire	7.4	**Santo Tomé y Príncipe**	4.0								
Djibouti	10.0	**Senegal**	8.1								
Egipto	9.5	**Seychelles**	3.7								
Guinea Ecuatorial	8.0	**Sierra Leona**	12.2								
Eritrea	-	**Somalia**	6.6								
Etiopía	10.4	**Sudáfrica**	9.9								
Gabón	3.1	**Sudán**	10.0								
Gambia	9.0	**Swazilandia**	14.0								
Ghana	9.9	**Tanzanía**	5.8								
Guinea	8.0	**Togo**	5.1								
Guinea Bissau	0.0	**Túnez**	9.9								
Kenya	5.2	**Uganda**	6.7								
Lesotho	0.1	**Zambia**	9.6								
		Zimbabwe	7.5								
				Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
				12 de agosto de 2000	Comunidad de intereses (Artículo 6.9 g))	Designación múltiple ("por lo menos una"). Posibilidad de designar una línea aérea de otra parte y una línea aérea multinacional (Artículo 6)	Libre determinación (Artículo 5)	Libre fijación de tarifas. Sin embargo, se exige notificación en caso de aumentos. (Artículo 4) Posibilidad de reservas durante los dos primeros años (Artículo 10)	Acuerdos de cooperación (Artículo 11.3)	34	G

YAMOUSSOUKRO

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios regulares de carga aérea	Artículos 2 y 3	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios no regulares de pasajeros, carga y correo	Artículos 2 y 3	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Venta y comercialización	Artículo 11.1	Pleno derecho de establecimiento, conversión de moneda y transferencia

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Arículo 2	"La presente Decisión tiene primacía sobre cualquier acuerdo multilateral o bilateral sobre servicios aéreos entre los Estados parte que sea incompatible con ella. Las disposiciones incluidas en esos acuerdos que no sean incompatibles con la presente Decisión conservan su validez y son complementarias de la Decisión."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Todos los miembros de la Decisión de Yamoussoukro (excepto Botswana, Lesotho, Mozambique, Namibia, Santo Tomé y Príncipe y Sudáfrica) son también miembros de otro acuerdo plurilateral (UEMAO, CEMAC, Banjul, CAAC o COMESA). Comoras, Egipto, Djibouti y Sudán son miembros de otros dos acuerdos plurilaterales: COMESA y CAAC.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

YAMOUSSOUKRO

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses	**4**	**3,5**	**7**	**3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	Si bien se crea un "órgano de vigilancia", el acuerdo no prescribe un examen de las estadísticas.
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**34**	**36,5**	**33**	**34**	
Posible tipo	**G**				

YAMOUSSOUKRO

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Argelia	222.944	1,2	4.083.938	5,5
Angola	197.771	1,0	495.437	39,9
Benin	450.248	2,4	672.974	66,9
Botswana	276.233	1,5	313.343	88,2
Burkina Faso	232.057	1,2	356.615	65,1
Burundi	94.935	0,5	106.611	89,0
Camerún	562.863	3,0	950.434	59,2
Cabo Verde	34.593	0,2	316.256	10,9
Rep. Centroafricana	64.976	0,3	102.365	63,5
Chad	125.075	0,7	196.983	63,5
Comoras	128.203	0,7	463.065	27,7
Rep. Dem. Congo	216.926	1,1	380.052	57,1
Côte d'Ivoire	1.078.835	5,7	1.479.501	72,9
Djibouti	126.921	0,7	298.326	42,5
Egipto	589.874	3,1	8.367.133	7,0
Guinea Ecuatorial	145.084	0,8	230.232	63,0
Eritrea	50.606	0,3	196.512	25,8
Etiopía	324.847	1,7	901.033	36,1
Gabón	353.746	1,9	596.909	59,3
Gambia	248.450	1,3	299.625	82,9
Ghana	665.476	3,5	1.214.241	54,8
Guinea	256.595	1,4	359.191	71,4
Guinea Bissau	37.744	0,2	68.330	55,2
Kenya	1.285.849	6,8	2.646.410	48,6
Lesotho	36.405	0,2	38.419	94,8
Liberia	106.167	0,6	124.572	85,2
Libia	481.296	2,5	1.415.448	34,0
Madagascar	133.065	0,7	495.468	26,9
Malawi	209.103	1,1	279.114	74,9
Malí	592.871	3,1	815.999	72,7

YAMOUSSOUKRO
Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral (cont.)

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
Mauritania	88.769	0,5	245.745	36,1
Mauricio	296.762	1,6	1.875.972	15,8
Mozambique	276.546	1,5	352.760	78,4
Namibia	360.495	1,9	564.499	63,9
Níger	217.511	1,1	293.223	74,2
Nigeria	991.821	5,2	2.214.913	44,8
Rwanda	208.997	1,1	249.567	83,7
Santo Tomé y Príncipe	26.168	0,1	57.010	45,9
Senegal	662.101	3,5	1.410.482	46,9
Seychelles	78.449	0,4	368.082	21,3
Sierra Leona	224.136	1,2	334.806	66,9
Somalia	65.653	0,3	97.523	67,3
Sudáfrica	2.804.484	14,8	7.891.998	35,5
Sudán	315.885	1,7	1.227.321	25,7
Swazilandia	66.728	0,4	69.635	95,8
Tanzanía	572.602	3,0	1.079.603	53,0
Togo	644.290	3,4	815.262	79,0
Túnez	350.884	1,9	3.943.564	8,9
Uganda	395.829	2,1	626.431	63,2
Zambia	444.751	2,3	561.946	79,1
Zimbabwe	522.161	2,8	721.888	72,3

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	**(pax)**	**(%)**
9.472.390	495.343.012	1,9

YAMOUSSOUKRO

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	DZ	AO	BJ	BW	BF	BI	CM	CV	CF	TD	KM	ZR	CI	DJ	EG	GQ	ER	ET	GA	GM	GH	GN	GW	KE	LS
DZ					X								X		X										
AO								X										X	X		X				
BJ					X		X		X	X			X			X		X	X	X	X	X			
BW																									
BF	X		X										X												
BI																		X						X	
CM			X						X	X			X			X		X	X					X	
CV		X																		X	X		X		
CF			X				X			X			X						X						
TD			X				X		X				X			X		X							
KM														X										X	
ZR																									
CI	X		X		X		X		X	X					X			X	X	X	X	X		X	
DJ											X						X	X						X	
EG	X												X				X	X			X			X	
GQ			X				X			X									X						
ER														X	X										
ET		X	X			X	X			X			X	X	X				X		X			X	
GA		X	X				X		X				X			X		X							
GM			X					X					X								X	X	X		
GH		X	X					X					X		X			X		X		X		X	
GN			X										X							X	X		X		
GW								X												X		X			
KE						X	X				X		X	X	X			X			X				
LS																									
LR													X							X	X	X			
LY	X		X		X		X		X	X			X		X						X				
MG											X													X	
MW																		X						X	
ML	X		X		X		X			X			X					X	X	X	X	X		X	
MR	X		X										X												
MU																								X	
MZ																								X	
NA		X		X																					
NE	X		X		X		X			X			X												
NG			X				X			X			X		X	X		X	X	X	X	X		X	
RW						X												X						X	
ST		X					X	X											X		X				
SN	X		X		X		X	X		X			X					X	X	X	X	X	X	X	
SC																								X	
SL			X				X						X					X	X	X	X	X		X	
SO														X				X						X	
ZA		X	X	X			X	X		X	X		X		X			X	X		X			X	X
SD									X	X	X				X		X	X						X	
SZ																									
TZ											X							X						X	
TG			X		X		X		X				X			X		X	X	X	X	X			
TN	X												X		X										
UG						X								X	X			X						X	
ZM		X																X						X	
ZW		X		X														X						X	

YAMOUSSOUKRO

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral (Cont.)

LR	LY	MG	MW	ML	MR	MU	MZ	NA	NE	NG	RW	ST	SN	SC	SL	SM	ZA	SD	SZ	TZ	TG	TN	UG	ZM	ZW	
	X			X	X				X				X									X				DZ
								X				X					X							X	X	AO
	X			X	X				X	X			X		X		X				X					BJ
								X									X								X	BW
	X			X					X				X								X					BF
											X												X			BI
	X			X					X	X		X	X		X		X				X					CM
												X	X				X									CV
	X																	X			X					CF
	X			X					X	X			X				X	X								TD
		X															X	X		X						KM
																										ZR
X	X			X	X				X	X			X		X		X				X	X				CI
																X							X			DJ
	X									X							X	X				X	X			EG
										X											X					GQ
																		X								ER
			X	X						X	X		X		X	X	X	X		X	X		X	X	X	ET
				X						X		X	X		X		X				X					GA
X				X						X			X		X						X					GM
X	X			X						X		X	X		X		X				X					GH
X				X						X			X		X						X					GN
													X													GW
		X	X	X		X	X			X	X		X	X	X	X	X	X		X			X	X	X	KE
																	X									LS
										X			X		X											LR
				X					X	X			X					X			X	X				LY
						X											X									MG
							X										X			X			X	X	X	MW
	X				X				X	X			X		X		X				X	X				ML
				X									X									X				MR
		X												X			X								X	MU
			X														X		X	X					X	MZ
																	X								X	NA
	X			X						X			X					X			X					NE
X	X			X					X			X	X		X		X	X			X					NG
																	X						X			RW
										X																ST
X	X			X	X				X	X					X		X				X	X				SN
						X											X									SC
X				X						X			X								X					SL
																										SO
		X	X	X		X	X	X		X	X		X	X					X	X			X	X	X	ZA
	X								X	X													X			SD
							X										X									SZ
			X				X										X						X		X	TZ
	X			X					X	X			X		X											TG
	X			X	X								X													TN
			X								X						X	X		X					X	UG
			X														X								X	ZM
			X			X	X	X									X			X			X	X		ZW

AEC

(Acuerdo sobre Transporte Aéreo para la creación de un Espacio Aéreo Común
de la Asociación de Estados del Caribe)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en la siguiente dirección:
  http://www.acs-aec.org/Documents/Transport/Final_ata_En.pdf

- Puede obtenerse un resumen del Acuerdo presentado por la secretaría de la AEC en el Seminario de la OACI sobre política de reglamentación, celebrado del 27 al 29 abril de 2004, titulado "Liberalisation Policy and Implementation", en la siguiente dirección:
  www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/Databases.htm

AEC

México
Bahamas
Cuba
Haití
República Dominicana
Jamaica
Belice
Guatemala
Honduras
El Salvador
Nicaragua
Costa Rica
Panama
Antigua
Dominica
Santa Lucia
St. Kitts
San Vicente
Barbados
Granada
Trinidad y Tabago
Rep. Bol. de Venezuela
Colombia
Guyana
Suriname

AEC

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros[1]	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Antigua y Barbuda	14.0	12 de febrero de 2004	Sin limitaciones (Artículo 2.1c)		Dos opciones: "i) ejercicio de esos derechos entre las Partes afectadas"; o "ii) ejercicio de esos derechos en el intercambio recíproco y liberal de derechos entre las Partes afectadas" (Artículo 2.1d). Los derechos de quinta libertad podrán también suspenderse tras celebrar consultas (Artículo 2.2)	No hay disposiciones específicas		Exclusión explícita (Artículo 2.6)	
Bahamas	5.0								
Barbados	14.1								
Belice	-								
Colombia	11.8								
Costa Rica	22.0								
Cuba	5.1								
Dominica	-								
República Dominicana	28.9								
El Salvador	33.7								
Granada	25.9								
Guatemala	31.9								
Guyana	6.0								
Haití	14.0								
Honduras	32.7	**Fecha de entrada en vigor**	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
Jamaica	24.7								
México	14.6								
Nicaragua	26.5	60 días después del depósito del instrumento de ratificación por la tercera parte de los miembros de la AEC (Artículo 26)	Comunidad de intereses (Artículos 3A2 y 3B)	Designación múltiple (limitada a dos compañías Aéreas) (Artículo 3A1)	Libre determinación, y disposición encaminada a impedir prácticas anticompetitivas (Artículo 13)	País de orígen (Artículo 14)	Acuerdos de cooperación (Artículo 9)	29	O
Panamá	19.2								
St. Kitts y Nevis	8.0								
Santa Lucía	11.8								
San Vicente y las Granadinas	-								
Suriname	13.6								
Trinidad y Tabago	11.5								
Rep. Bol. de Venezuela	8.0								

[1] En el Acuerdo se mencionan también como signatarios a Francia, con respecto a Guadalupe, la Guyana Francesa y Martinica, y al Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba y las Antillas Neerlandesas.

AEC

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios regulares de carga aérea	Artículo 2.1	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios no regulares de pasajeros y carga	Artículo 2.4	"Las Partes considerarán con ánimo favorable las solicitudes presentadas por líneas aéreas designadas para operar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga siempre que no afecten a los vuelos regulares ni constituyan una competencia desleal con respecto a estos vuelos."
Asistencia en tierra	Artículo 8.3	Se permite la libre elección entre los proveedores disponibles.
Venta y comercialización		Pleno derecho de establecimiento, conversión de moneda y transferencia.
Sistemas de reserva informatizados	Artículo 10	Acceso sin restricciones ni discriminaciones; aplicación del Código de Conducta de la OACI.
Competencia	Artículo 13	Disciplinas para evitar prácticas anticompetitivas.

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 17	"Teniendo presentes las disposiciones del artículo 2, el presente Acuerdo no afectará a ningún memorándum de entendimiento o acuerdo bilateral o multilateral que prevea autorizaciones similares a las ya en vigor entre las Partes o entre las Partes y un país no parte, ni a su renovación."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo 17	" Teniendo presentes las disposiciones del artículo 2, el presente Acuerdo no afectará a ningún memorándum de entendimiento o acuerdo bilateral o multilateral que prevea autorizaciones similares a las ya en vigor entre las Partes o entre las Partes y un país no parte, ni a su renovación."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Colombia y la Rep. Bolivariana de Venezuela son también miembros del Pacto Andino. Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, St. Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad y Tabago son también miembros de CARICOM-MASA.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículos 19 y 21	"El presente Acuerdo estará abierto a la firma de cualquier Estado, país o territorio mencionado en el artículo IV del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe que haya ratificado dicho Convenio o se haya adherido a él." "Tras su entrada en vigor, el presente Acuerdo permanecerá abierto a la adhesión de los Estados, países y territorios mencionados en el artículo IV del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe, de conformidad con los respectivos procedimientos constitucionales."

AEC

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	Lo ideal sería que los puntos atribuidos se ponderaran en función del número de Miembros que optaran por otorgar plenos derechos de quinta libertad, frente a los que optaran por un intercambio recíproco y liberal de derechos de quinta libertad (Artículo 2.1d).
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses	**4**	**3,5**	**7**	**3,5**	
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**29**	**32**	**28,5**	**30**	
Posible tipo	**O**				Ninguno de los tipos de ASA identificados incluye como criterio para la fijación de tarifas el "país de origen".

AEC

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Antigua y Barbuda	417.218	3,4	929.180	44,9
Bahamas	151.892	1,3	4.026.094	3,8
Barbados	884.620	7,3	1.953.075	45,3
Belice	98.062	0,8	528.188	18,6
Colombia	1.033.801	8,5	3.895.413	26,5
Costa Rica	911.939	7,5	3.161.361	28,8
Cuba	491.243	4,1	2.092.729	23,5
Dominica	146.349	1,2	247.032	59,2
Rep, Dominicana	377.602	3,1	5.130.035	7,4
El Salvador	458.633	3,8	1.603.963	28,6
Granada	272.471	2,2	391.102	69,7
Guatemala	808.011	6,7	1.950.910	41,4
Guyana	253.709	2,1	491.108	51,7
Haití	59.600	0,5	671.791	8,9
Honduras	371.371	3,1	1.090.025	34,1
Jamaica	248.493	2,1	3.441.517	7,2
México	1.121.909	9,3	20.876.868	5,4
Nicaragua	451.435	3,7	860.110	52,5
Panamá	885.726	7,3	1.766.253	50,1
St. Kitts y Nevis	179.056	1,5	570.085	31,4
Santa Lucía	383.652	3,2	901.550	42,6
San Vicente y las Granadinas	327.256	2,7	411.811	79,5
Suriname	58.790	0,5	316.687	18,6
Trinidad y Tabago	944.841	7,8	1.652.622	57,2
Rep. Bolivariana de Venezuela	773.525	6,4	3.472.733	22,3

AEC

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	**(pax)**	**(%)**
6.055.602	495.343.012	1,2

AEC

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	AG	BS	BB	BZ	CO	CR	CU	DM	DO	SV	GD	GT	GY	HT	HN	JM	MX	NI	PA	KN	LC	VG	SR	TT	VE
Antigua y Barbuda			x					x	x		x		x			x				x	x	x		x	x
Bahamas							x		x					x		x									
Barbados	x							x			x		x			x				x	x	x		x	x
Belice										x		x			x										
Colombia						x	x										x		x						x
Costa Rica					x		x			x		x			x		x	x	x						x
Cuba		x			x	x			x	x		x				x	x	x	x						x
Dominica	x		x						x		x		x							x	x	x		x	
República Dominicana	x	x					x	x						x		x	x		x		x				x
El Salvador				x		x	x					x			x		x	x	x						
Granada	x		x					x								x				x	x	x		x	x
Guatemala				x		x	x			x					x		x	x	x						
Guyana	x		x					x												x			x	x	
Haití		x							x							x			x						
Honduras				x		x				x		x					x	x	x						
Jamaica	x	x	x				x		x		x			x			x		x		x		x	x	
México					x	x	x		x	x		x			x	x			x						x
Nicaragua						x	x			x		x			x				x						
Panamá					x	x	x		x	x		x		x	x	x	x	x						x	x
St. Kitts y Nevis	x		x					x			x		x								x	x		x	
Santa Lucia	x		x					x	x		x					x				x		x		x	
San Vicente y las Granadinas	x		x					x			x									x	x			x	
Suriname													x			x								x	
Trinidad y Tabago	x		x					x			x		x			x			x	x	x	x	x		x
Rep. Boliv. de Venezuela	x		x		x	x	x		x		x						x		x					x	

HOJA DE RUTA DE LA ASEAN

(Protocolo de Integración Sectorial del Transporte Aéreo de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN))

- Puede obtenerse el texto del acuerdo, en inglés, en la siguiente dirección: http://www.aseansec.org/16664.htm

HOJA DE RUTA DE LA ASEAN

HOJA DE RUTA DE LA ASEAN

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Brunei Darusalam **Camboya** **Indonesia** **RDP Lao** **Malasia** **Myanmar** **Filipinas** **Singapur** **Tailandia** **Viet Nam**	16.7 8.1 12.9 0.2 10.7 7.1 13.1 13.0 9.9 8.0	29 de noviembre de 2004	En diciembre de 2005: Liberalización de los servicios regulares de pasajeros sin limitaciones en cuanto a los derechos de tráfico de tercera y carta libertades con respecto a todos los puntos designados dentro de las subregiones de la ASEAN .En diciembre de 2006: Liberalización de los servicios regulares de pasajeros sin limitaciones en cuanto a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades con respecto a por lo menos dos puntos designados en cada país entre las subregiones de la ASEAN En diciembre de 2008: Liberalización en el ámbito de la ASEAN de los servicios regulares de pasajeros, sin limitaciones en cuanto a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades con respecto a la capital de cada país miembro de la ASEAN		En diciembre de 2005: Liberalización de los servicios regulares de pasajeros sin limitaciones en cuanto a los derechos de tráfico de quinta libertad con respecto a todos los puntos designados dentro de las subregiones de la ASEAN En diciembre de 2006: Liberalización de los servicios regulares de pasajeros sin limitaciones en cuanto a los derechos de tráfico de quinta libertad con respecto a por lo menos dos puntos designados en cada país entre las subregiones de la ASEAN En diciembre de 2010: Liberalización en el ámbito de la ASEAN de los servicios regulares de pasajeros, sin limitaciones en cuanto a los derechos de tráfico de quinta libertad con respecto a la capital de cada país miembro de la ASEAN	No hay disposiciones específicas			
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		31 de agosto de 2005	No hay disposiciones específicas					No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR	No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

HOJA DE RUTA DE LA ASEAN

Cuadro 2
Otras características notables

Características	Disposición	Descripción o texto
Servicios de carga aérea	Medida I.2	Plena liberalización de los servicios de carga aérea en la ASEAN en diciembre de 2008

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre servicios aéreos/terceras partes	Disposición	Descripción o texto
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	-	-
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	-	-
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Todos los miembros de la ASEAN son miembros de uno o varios otros acuerdos plurilaterales (CLMV, BIMP-EAGA, IMT-GT, MALIAT).
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

HOJA DE RUTA DE LA ASEAN

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	A partir de diciembre de 2008, y sólo para la capital de cada Estado miembro (véase la Medida 8)
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación					
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple					
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)	-	-	-	-	No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR
Posible tipo	-				No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

HOJA DE RUTA DE LA ASEAN

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Brunei Darusssalam	412.488	1,2	556.126	74,2
Camboya	1.440.259	4,1	2.092.646	68,8
Indonesia	6.021.495	17,2	11.681.464	51,5
Lao. Rep. Dem. Popular	280.231	0,8	341.265	82,1
Malasia	6.421.840	18,4	14.188.052	45,3
Myanmar	550.046	1,6	801.743	68,6
Filipinas	1.423.702	4,1	9.594.027	14,8
Singapur	9.289.349	26,6	22.567.176	41,2
Tailandia	6.880.796	19,7	25.000.104	27,5
Viet Nam	2.218.808	6,4	6.224.375	35,6

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
17.469.507	495.343.012	3,5

HOJA DE RUTA DE LA ASEAN

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Brunei D.	Camboya	Indonesia	RDP Lao	Malasia	Myanmar	Filipinas	Singapur	Tailandia	Viet Nam
Brunei Darussalam			x		x		x	x	x	x
Camboya				x	x			x	x	x
Indonesia	x				x		x	x	x	x
RDP Lao		x							x	x
Malasia	x	x	x			x	x	x	x	x
Myanmar					x			x	x	
Filipinas	x		x		x			x	x	x
Singapur	x	x	x		x	x	x		x	x
Tailandia	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Viet Nam	x	x	x	x	x		x	x	x	

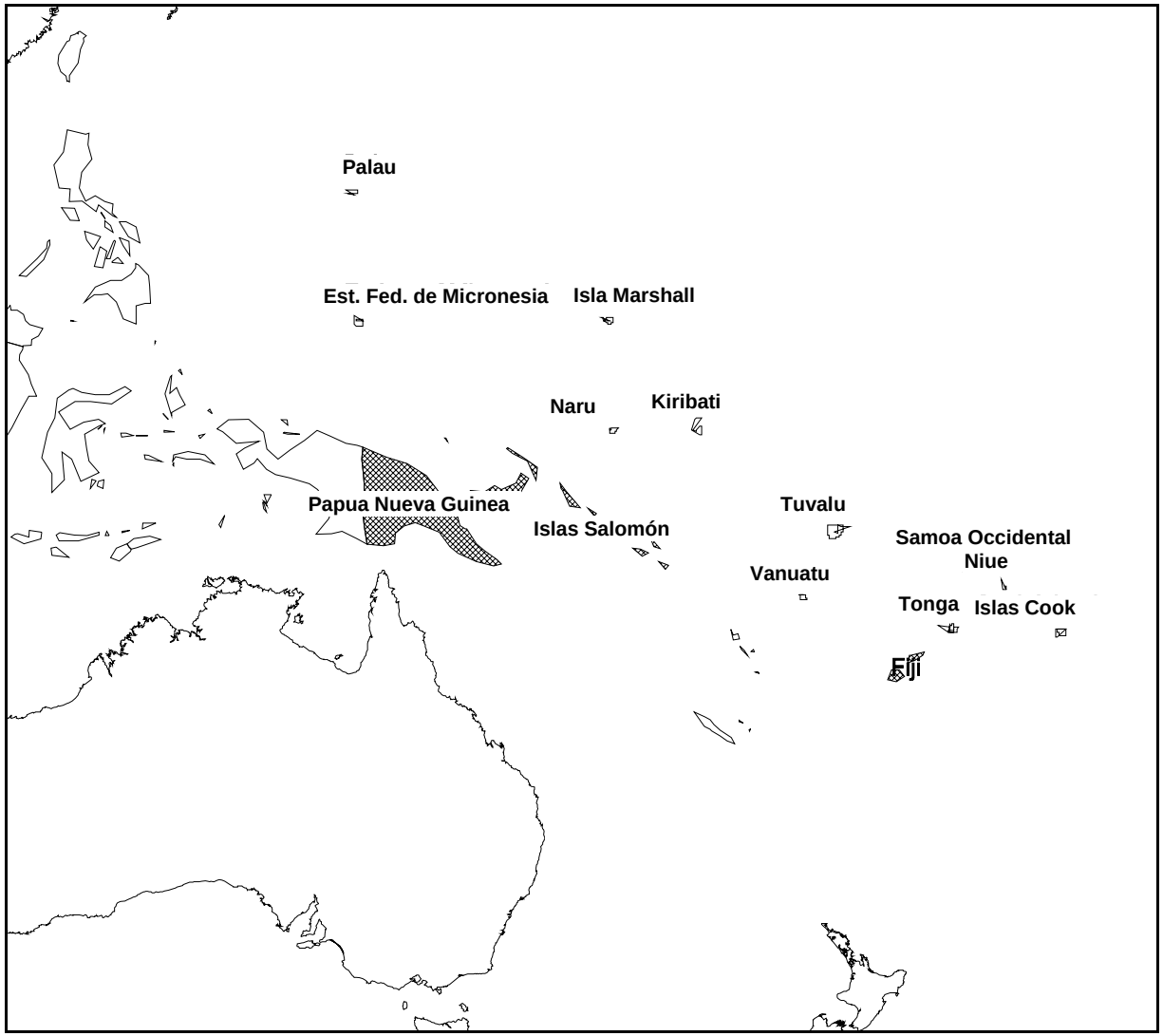
PIASA

(Acuerdo sobre Servicios Aéreos de las Islas del Pacífico)

- Puede obtenerse el texto del Acuerdo, en inglés, en la siguiente dirección: http://forumsec.org/_resources/article/files/piasa

- Puede obtenerse un resumen presentado por la secretaría del Foro del Pacífico en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, titulado "The Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA) Phased Development of a Single Aviation Market in the Pacific", de febrero de 2003, en la siguiente dirección: www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/ecp/Databases.htm.

PIASA


Palau
Est. Fed. de Micronesia
Isla Marshall
Naru
Kiribati
Papua Nueva Guinea
Islas Salomón
Tuvalu
Samoa Occidental
Niue
Vanuatu
Tonga
Islas Cook
Fiji

PIASA

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Islas Cook **Fiji** **Kiribati** **Islas Marshall** **Micronesia, Est. Federados** **Nauru** **Niue** **Palau** **Papua Nueva Guinea** **Samoa** **Islas Salomón** **Tonga** **Tuvalu** **Vanuatu**		16 de agosto de 2003 (Islas Cook, Nauru, Tonga, Vanuatu). Después, otros seis signatarios Kiribati, Niue, Papua Nueva Guinea, Samoa, Islas Salomón y Tuvalu	En la 1ª etapa (entre 6 y 12 meses después de la entrada en vigor) para los servicios regulares (Anexo I, 1ª etapa, punto 1)		En las tres etapas[1] (Artículo 5.1.c y Anexo 1)	Lo mismo que para la tercera y cuarta libertades (Anexo 1, 3ª etapa, punto a))	No hay disposiciones específicas	Exclusión explícita (Artículo 5.4)	
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		Tras el depósito del sexto instrumento de ratificación. Hasta ahora ha habido cinco ratificaciones: Samoa, las Islas Cook, Tonga, Nauru y Vanuatu (la última, la de Vanuatu, de fecha 15 de mayo de 2007)	1ª etapa (de 6 a 12 meses después de la entrada en vigor) y 2ª etapa (de 12 a 30 meses después de la entrada en vigor): Comunidad de intereses o, en determinados casos[2], principal centro de actividad. 3ª etapa (transcurridos 30 meses): Comunidad de intereses o principal centro de actividad (Artículo 6.2.b)	Designación múltiple (Artículo 6.1)	Libre determinación (Artículo 13.2)	Libre fijación de tarifas (notificación y disposición encaminada a impedir prácticas anticompetitivas) (Artículo 14)	Acuerdos de cooperación (Artículo 9)	38	G

[1] Primera etapa (entre 6 y 12 meses después de la entrada en vigor): confirmación de los derechos de quinta libertad anteriormente existentes (Anexo 1, 1ª etapa, punto 2); derechos de quinta libertad para la línea aérea designada de una parte que no tenga ninguna línea aérea que opere en rutas internacionales en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo (*ibid.*, punto 3), y posibilidad de ejercer derechos de quinta libertad cuando no existan con respecto al transporte de pasajeros cuyo viaje se haya iniciado en el territorio de un Estado que no sea parte (*ibid.*,punto 5).

Segunda etapa (entre 12 y 30 meses después de la entrada en vigor): otorgamiento de derechos de quinta libertad para el tráfico regular entre los países parte en el PIASA y "en la medida en que lo permitan los acuerdos bilaterales [entre el territorio de un miembro del PIASA y] el territorio de un Estado que no sea parte en este Acuerdo con respecto al transporte de pasajeros cuyo viaje se haya iniciado en un Estado que no sea parte en el Acuerdo" (Anexo 1, 2ª etapa, punto 3).

Tercera etapa (transcurridos 30 meses a contar de la fecha de entrada en vigor): otorgamiento de derechos de quinta libertad "en la medida en que lo permitan los acuerdos bilaterales con Estados que no sean parte en el presente Acuerdo, con respecto a servicios regulares posteriores (quinta libertad) con origen/destino en esos Estados" (Anexo 1, 3ª etapa, punto b).

[2] Esos casos son los siguientes: "Cuando esa línea aérea deje de ser propiedad mayoritaria y de estar bajo el control efectivo de una o varias de las Partes en el presente Acuerdo y/o sus nacionales, podrá designarse una línea aérea, siempre que esté bajo el control efectivo de una o varias de las Partes en el presente Acuerdo y/o sus nacionales y tenga su domicilio social y principal centro de actividad en el territorio de la Parte que efectúe la designación" (Artículo 6.2.a ii)) o "cuando la Parte no tenga una línea aérea que opere en rutas internacionales en el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo, la línea aérea que designe la Parte tenga su domicilio social y principal centro de actividad en el territorio de la Parte que realice la designación" (Artículo 6.2.a iii)).

PIASA

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios regulares de carga aérea	Artículo 1m)	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros
Arrendamiento con o sin tripulación	Artículo 8	Pleno derecho de arrendamiento
Venta y comercialización	Artículo 10	Pleno derecho de establecimiento, conversión de moneda y transferencia
Competencia	Artículo13 y Anexo II	Disciplinas para impedir prácticas anticompetitivas

Cuadro 3
Relaciones con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre Servicios Aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	Artículo 5.3	"Ninguna disposición del presente Acuerdo menoscabará ni limitará los derechos intercambiados en el marco de acuerdos sobre servicios aéreos entre Partes en el presente Acuerdo o entre Partes en el presente Acuerdo y otros Estados."
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículo 5.3	" Ninguna disposición del presente Acuerdo menoscabará ni limitará los derechos intercambiados en el marco de acuerdos sobre servicios aéreos entre Partes en el presente Acuerdo o entre Partes en el presente Acuerdo y otros Estados."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Las Islas Cook, Samoa y Tonga son también miembros del MALIAT
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	Artículos 4.3 y 25.1	"Las Partes podrán acordar la ampliación del ámbito [del Acuerdo] para incluir a cualquier otro Estado, con sujeción a condiciones en conformidad con el presente Acuerdo que se negociarán entre las Partes y el otro Estado." "El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión de Australia y Nueva Zelandia al principio de la tercera etapa del paso hacia un mercado de servicios aéreos único."

PIASA

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	ILA (ALI) normalizado	5ª + ILA (ALI)	PROP+ ILA (ALI)	DES+ ILA (ALI)	Observaciones
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad					
Cabotaje					
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas	**8**	**7**	**7**	**7,5**	
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo					
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad	**8**	**7**	**14**	**7,5**	
Designación					
Designación única					
Designación múltiple	**4**	**3,5**	**3,5**	**7,5**	
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas	**1**	**1**	**1**	**1**	
Acuerdos de cooperación	**3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	
Posible ILA (ALI)	**38**	**40**	**40**	**39**	
Posible tipo	**G**				

PIASA

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Islas Cook	8.541	1,8	189.129	4,5
Fiji	98.826	20,6	1.277.379	7,7
Kiribati	34.376	7,2	41.032	83,8
Islas Marshall	51.276	10,7	114.185	44,9
Micronesia, Est. Fed. de	31.334	6,5	122.443	25,6
Nauru	30.530	6,4	39.827	76,7
Niue	8.859	1,8	20.115	44,0
Palau	-	-	-	-
Papua Nueva Guinea	11.076	2,3	235.850	4,7
Samoa	78.666	16,4	313.495	25,1
Islas Salomón	34.409	7,2	55.643	61,8
Tonga	71.336	14,9	194.236	36,7
Tuvalu	7.190	1,5	7.213	99,7
Vanuatu	12.737	2,7	147.268	8,6

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
239.578	495.343.012	0,0

PIASA

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Islas Cook	Fiji	Kiribati	Islas Marshall	Micronesia, Est. Fed. de	Nauru	Niue	Palau	Papua Nueva Guinea	Samoa	Islas Salomón	Tonga	Tuvalu	Vanuatu
Islas Cook		x												
Fiji	x		x			x				x	x	x	x	x
Kiribati		x		x		x					x			
Islas Marshall			x		x	x								
Micronesia, Est. Fed. de				x										
Nauru		x	x	x							x			
Niue										x				
Palau														
Papua Nueva Guinea											x			
Samoa		x					x					x		
Islas Salomón		x	x			x			x					x
Tonga		x								x				
Tuvalu		x												
Vanuatu		x									x			

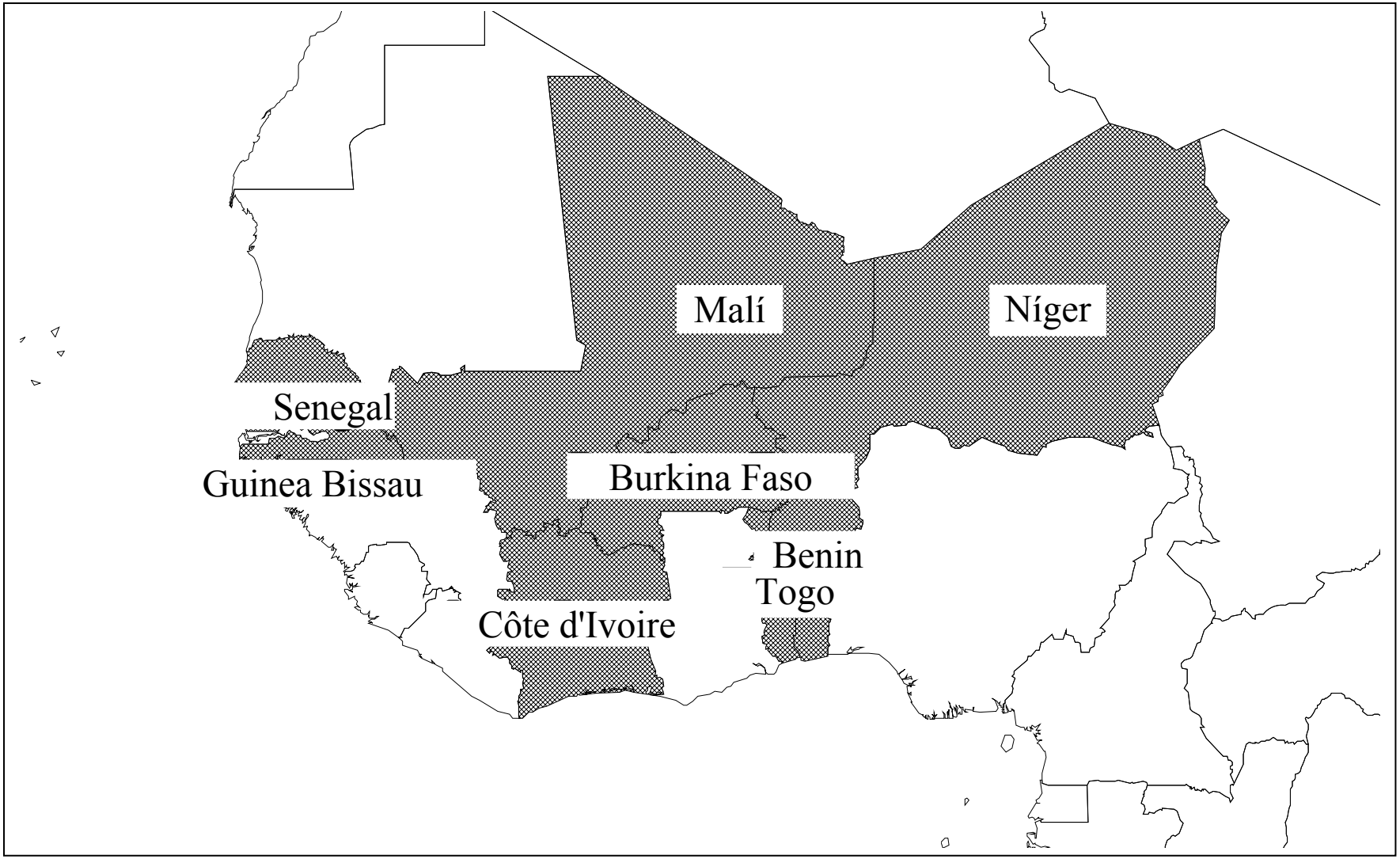
UEMAO

(Unión Económica y Monetaria del África Occidental)[39]

- Pueden obtenerse los textos de los dos reglamentos pertinentes (en francés) en las siguientes direcciones:
  http://www.uemoa.int/actes/2002/regalement_24_2002_CMUEMOA.htm; y
  http://www.uemoa.int/actes/2002/reglemenet_6_2002_CM_UEMOA.htm

[39] El Acuerdo se compone de dos reglamentos: el Reglamento N°24/2002/CM/UEMOA, sobre las condiciones de acceso de las compañías aéreas de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental al tráfico aéreo intracomunitario, y el Reglamento N° 07/2002/CM/UEMOA, sobre la concesión de licencias a las compañías de transporte aéreo.

UEMAO


Malí
Níger
Senegal
Guinea Bissau
Burkina Faso
Benin
Togo
Côte d'Ivoire

UEMAO

Cuadro 1
Disposiciones codificadas en el QUASAR

Miembros	IPLA (WALI) (NORM)	Fecha de la firma	3ª libertad	4ª libertad	5ª libertad	6ª libertad	7ª libertad	8ª libertad	9ª libertad
Benin **Burkina Faso** **Côte d'Ivoire** **Guinea Bissau** **Malí** **Níger** **Senegal** **Togo**	3.9 1.9 7.4 0.0 6.1 4.9 8.1 5.1	18 de noviembre de 2002	Derechos ilimitados de tercera a novena libertades en el marco del Acuerdo (Reglamento Nº 24/2002, Artículo 2)						
		Fecha de entrada en vigor	**Denegación**	**Designación**	**Capacidad**	**Tarifas**	**Demás disposiciones QUASAR**	**Posible ILA (ALI) (NORM)**	**Posible tipo**
		n.d.	Propiedad mayoritaria y control efectivo, o si "los servicios explotados tienen en su mayoría como puntos de partida y llegada uno o varios aeropuertos de un Estado miembro y […] su personal técnico, operativo y de gestión se compone en su mayoría de nacionales de Estados miembros" (Reglamento Nº 07/2002, Artículo 4 c))	No hay disposiciones específicas				No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR	No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

UEMAO

Cuadro 2
Otras características notables

Características	**Disposición**	**Descripción o texto**
Servicios no regulares de pasajeros	Artículo 2	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicios regulares o no regulares de carga aérea	Artículo 2	Mismo régimen que para los servicios regulares de pasajeros.
Servicio público	Artículo 4	Posibilidad de imponer obligaciones de servicio público.

Cuadro 3
Relación con otros Acuerdos sobre Servicios Aéreos y terceras partes

Acuerdos sobre servicios aéreos/terceras partes	**Disposición**	**Descripción o texto**
ASA bilaterales anteriores entre miembros del acuerdo plurilateral	-	-
ASA bilaterales anteriores y futuros entre miembros del acuerdo plurilateral y terceras partes	Artículos 5.1 y 5.2	"En aplicación de acuerdos internacionales en vigor, las compañías de transporte aéreo establecidas en un Estado que no sea miembro de la UEMAO podrán ser autorizadas por un Estado miembro a explotar derechos de tráfico, a partir de su territorio, en enlaces intracomunitarios, siempre que ese tercer país: - otorgue *de jure* y *de facto* a las compañías de transporte aéreo de la UEMAO un trato comparable al reservado por los Estados miembros a las compañías de transporte aéreo de ese país; - otorgue *de jure* y *de facto* a las compañías de transporte aéreo de la UEMAO el trato más favorable otorgado a las compañías de transporte aéreo de otros países; - haya otorgado una licencia de transportista aéreo sobre la base de criterios económicos y técnicos equivalentes a los definidos en el Reglamento sobre la concesión de licencias a las compañías de transporte aéreo de la UEMAO."
Disposición destinada a abordar superposiciones con otros acuerdos plurilaterales	-	Todos los miembros de la UEMAO son también miembros de Yamoussoukro.
Disposiciones en materia de adhesión con respecto a terceras partes	-	-

UEMAO

Cuadro 4
Posible Índice de Liberalización Aérea y posible tipo

Elementos	**ILA (ALI) normalizado**	**5ª + ILA (ALI)**	**PROP+ ILA (ALI)**	**DES+ ILA (ALI)**	**Observaciones**
Libertades					
5ª libertad	**6**	**12**	**5**	**5,5**	
7ª libertad	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Cabotaje	**6**	**5**	**5**	**5,5**	
Capacidad					
Predeterminación					
"Bermudas 1"					
Libre determinación					
Otros					
Tarifas					
Doble aprobación					
País de origen					
Doble desaprobación					
Fijación de tarifas por zonas					
Libre fijación de tarifas					
Denegación					
Propiedad mayoritaria y control efectivo	**0**	**0**	**0**	**0**	
Comunidad de intereses					
Principal centro de actividad					
Designación					
Designación única					
Designación múltiple					
Otros elementos sobre acceso a los mercados					
Intercambio de estadísticas					
Acuerdos de cooperación					
Posible ILA (ALI)					No puede calcularse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR
Posible tipo					No puede determinarse por faltar la mayoría de las características previstas en el QUASAR

UEMAO

Cuadro 5
Relaciones de tráfico de los distintos miembros del acuerdo plurilateral

Miembros	Tráfico con los demás miembros del acuerdo plurilateral	Contribución de cada miembro al tráfico total del acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total del miembro	Proporción del tráfico internacional total del miembro correspondiente al acuerdo plurilateral
	(pax)	(%)	(pax)	(%)
Benin	234.692	10,4	672.974	34,9
Burkina Faso	199.970	8,8	356.615	56,1
Côte d'Ivoire	584.993	25,8	1.479.501	39,5
Guinea Bissau	20.166	0,9	68.330	29,5
Malí	430.884	19,0	815.999	52,8
Níger	138.019	6,1	293.223	47,1
Senegal	314.186	13,9	1.410.482	22,3
Togo	340.850	15,1	815.262	41,8

Cuadro 6
Tráfico abarcado por el acuerdo plurilateral

Tráfico total abarcado por el acuerdo plurilateral	Tráfico internacional total	Proporción del tráfico internacional total correspondiente al acuerdo plurilateral
(pax)	(pax)	(%)
1.131.880	495.343.012	0,2

UEMAO

Cuadro 7
Relaciones de tráfico abarcadas por un servicio directo dentro del acuerdo plurilateral

	Benin	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Guinea Bissau	Malí	Níger	Senegal	Togo
Benin		x	x		x	x	x	x
Burkina Faso	x		x		x	x	x	x
Côte d'Ivoire	x	x			x	x	x	x
Guinea Bissau							x	
Malí	x	x	x			x	x	x
Níger	x	x	x		x		x	x
Senegal	x	x	x	x	x	x		x
Togo	x	x	x		x	x	x	

PARTE C

PRINCIPALES CONCLUSIONES

C. PRINCIPALES CONCLUSIONES

49. En esta parte se exponen las principales conclusiones extraídas de la aplicación de la metodología del QUASAR a los acuerdos plurilaterales.

1. Tráfico abarcado

50. En la presente sección se actualiza, y en algunos casos se mejora, la parte titulada "Repercusión de los acuerdos plurilaterales" que figura en las páginas I.28-I.30 del documento S/C/W/270/Add.1, de fecha 30 de noviembre de 2006. Se actualiza la información contenida en ese documento anterior tanto con respecto a los acuerdos examinados (eliminación del Acuerdo BST; adición de los Acuerdos IATA44 y UE-CH) como a su situación en materia de ratificación (EE.UU.-UE, Euro-Med). Se mejora también el anterior análisis al computar el tráfico abarcado por cada acuerdo plurilateral sobre la base de una serie de datos más exhaustiva. En realidad, en vez de basarse en los datos sobre el tráfico de la WASA, que sólo incluye el tráfico abarcado por los ASA bilaterales comprendidos en dicha base de datos[40], en la presente sección se ha utilizado la serie completa de datos sobre el tráfico de la IATA, con lo que se han incluido también las relaciones de tráfico que escapan a la serie de la WASA (por ejemplo, los 4,9 millones de pasajeros transportados entre Francia y los Estados Unidos, sin que haya el correspondiente ASA bilateral registrado en la OACI, se han añadido al tráfico abarcado por el Acuerdo entre los Estados Unidos y la UE).

51. Los 21 ASA plurilaterales analizados representaron cerca de 152 millones de pasajeros en 2005, es decir, el 30,6 por ciento del tráfico regular internacional total correspondiente a ese año (495 millones de pasajeros). En el cuadro 1 se indica la contribución de cada acuerdo plurilateral a ese total.

Cuadro 1
Tráfico realizado en el marco de Acuerdos plurilaterales sobre Servicios Aéreos, 2005

ASA plurilaterales	Tráfico de cada ASA plurilateral	Proporción del tráfico plurilateral total	Proporción del tráfico internacional total
CAAC	15.942.916	10,5%	3,2%
AEC	6.055.602	4,0%	1,2%
Pacto Andino	1.068.223	0,7%	0,2%
Hoja de Ruta de la ASEAN	17.469.507	11,5%	3,5%
Banjul	446.285	0,3%	0,1%
BIMP-EAGA	2.911.980	1,9%	0,6%
CARICOM-MASA	1.999.281	1,3%	0,4%
CEMAC	423.328	0,3%	0,1%
CLMV	718.696	0,5%	0,1%
COMESA	1.823.185	1,2%	0,4%
EACE	17.791.659	11,7%	3,6%
UE-CH	15.046.775	9,9%	3,0%
Euro-Med	4.331.571	2,9%	0,9%
Fortaleza	5.200.960	3,4%	1,0%
IATA44	1.247.137	0,8%	0,3%
IMT-GT	4.132.715	2,7%	0,8%
MALIAT	2.489.974	1,6%	0,5%
PIASA	239.578	0,2%	0,0%
EE.UU.-UE	41.869.190	27,6%	8,5%
UEMAO	1.131.880	0,7%	0,2%
Yamoussoukro	9.472.390	6,2%	1,9%
TOTAL	**151.812.832**	**100,0%**	**30,6%**

Fuente: Secretaría de la OMC.

[40] Véase también el documento S/C/W/270/Add.1, página I.33, nota de pie de página 44.

52. Cabe observar que los acuerdos en los que participan los Estados Unidos (MALIAT, EE.UU.-UE) y aquellos en los que participa la UE (UE-CH, EE.UU-UE, EACE, Euro-Med) representan la mayor parte del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales: el 44 por ciento del total.

53. Entre los acuerdos plurilaterales "regionales", en términos estrictos, los más importantes en cuanto a tráfico son los acuerdos de los países del Asia Sudoriental (CLMV, IMT-GT, BIMP-EAGA y Hoja de Ruta de la ASEAN): el 16,6 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales. Figuran a continuación el de los países de Oriente Medio (CAAC), con un 10,5 por ciento del tráfico, los de los países de América del Sur y el Caribe (Fortaleza, Pacto Andino, CARICOM-MASA, AEC), con el 9,4 por ciento, los de los países africanos (CEMAC, COMESA, UEMAO, Banjul y Yamoussoukro), con el 8,7 por ciento, y el único acuerdo oceánico (PIASA), con el 0,2 por ciento.

54. Esos 21 acuerdos, con 139 partes en total[41], representan 2.739 relaciones bilaterales en la esfera de la aviación, para 916 de las cuales existe un servicio directo. El cuadro 2 refleja la situación con detalle. Las cifras comparables de los ASA bilaterales comprendidos en el QUASAR son las siguientes: 184 partes y 1.970 relaciones bilaterales en la esfera de la aviación, 1.042 de ellas con un servicio directo.

Cuadro 2
Relaciones bilaterales dentro de acuerdos plurilaterales con un servicio directo

ASA plurilaterales	Número de relaciones bilaterales	Número de servicios directos existentes	Servicios directos en porcentaje de las relaciones bilaterales
CAAC	210	113	54%
AEC	300	102	34%
Pacto Andino	10	10	100%
Hoja de Ruta de la ASEAN	45	31	69%
Banjul	15	10	67%
BIMP-EAGA	6	6	100%
CARICOM-MASA	91	43	47%
CEMAC	15	13	87%
CLMV	6	3	50%
UE-CH	26	23	88%
EACE	261	127	49%
COMESA	190	53	28%
Euro-Med	26	9	35%
Fortaleza	21	20	95%
IATA44	66	11	17%
IMT-GT	3	3	100%
MALIAT	28	14	50%
PIASA	91	20	22%
EE.UU.-UE	26	18	69%
UEMAO	28	22	79%
Yamoussoukro	1.275	265	21%
TOTAL	**2.739**	**916**	**33%**

Fuente: Secretaría de la OMC.

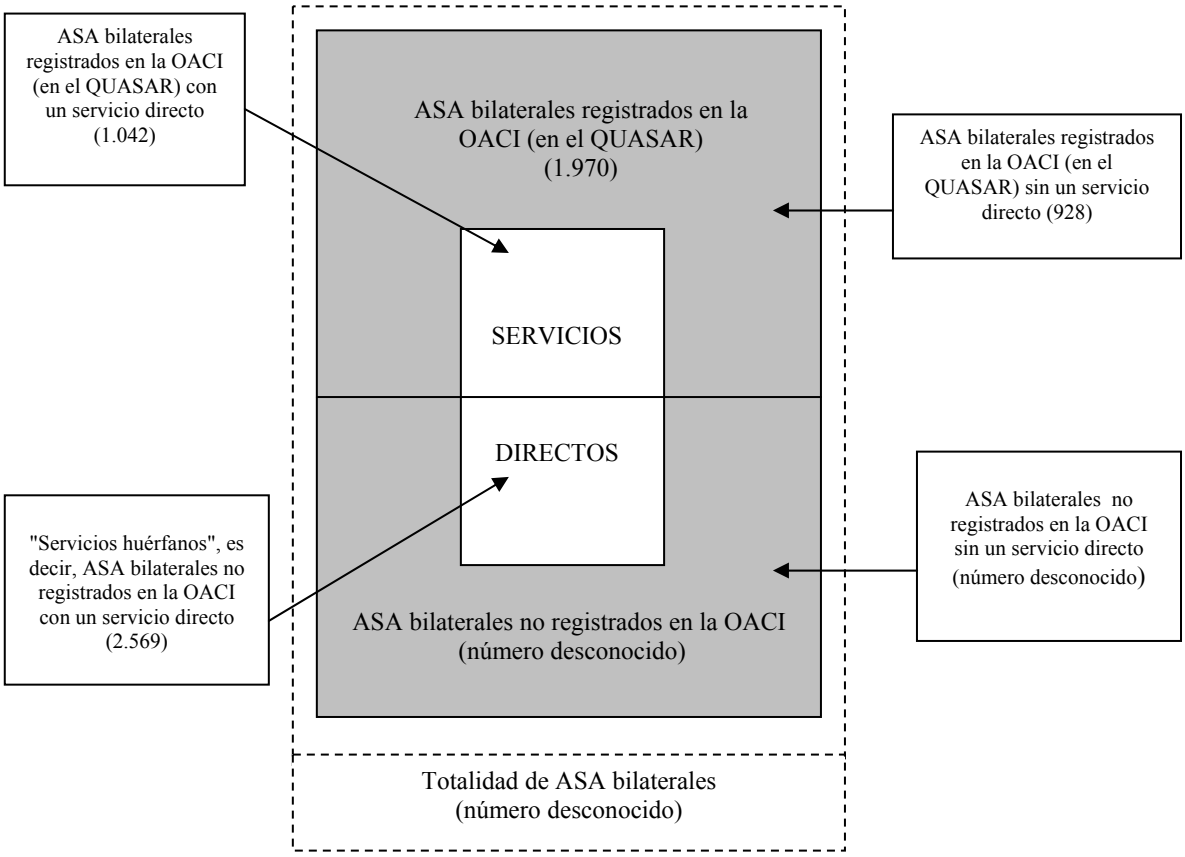
55. La proporción de relaciones bilaterales con un servicio directo parece estar en estrecha relación con el número de partes en el acuerdo plurilateral: cuanto más reducido es el número de partes, más elevada es la proporción.

[41] Aun cuando los 25 Estados miembros de las CE son individualmente partes en los acuerdos en los que participan las CE, se han contado como una parte con el fin de evitar la inclusión de las relaciones intracomunitarias.

56. El examen del cuadro 7 de los perfiles plurilaterales parecería indicar que, en la mayoría de los casos, la ausencia de un servicio directo se debe al limitado interés comercial de la relación de tráfico de que se trata (por ejemplo, un servicio directo entre Mauritania y Botswana no es comercialmente importante, dado el reducido volumen de tráfico, por lo que es más probable que se atienda mediante servicios de sexta libertad por conducto de centros como los de París o Johannesburgo). Sin embargo, en determinados casos la falta de un servicio directo puede deberse a políticas restrictivas en la esfera de la aviación, por ejemplo en casos en los que el acuerdo plurilateral no se aplica realmente o no se aplica aún plenamente.

57. Es imposible comparar la proporción de servicios directos existentes en el caso de los acuerdos plurilaterales con la de los existentes en el de los ASA bilaterales, debido a la falta de información sobre acuerdos bilaterales no registrados en la OACI sin un servicio directo (en cambio, hay 2.569 acuerdos bilaterales no registrados en la OACI con un servicio directo). En el diagrama 2 se ilustra la situación.

Diagrama 2
Acuerdos bilaterales registrados y no registrados en la OACI con y sin servicios directos



Fuente: Secretaría de la OMC.

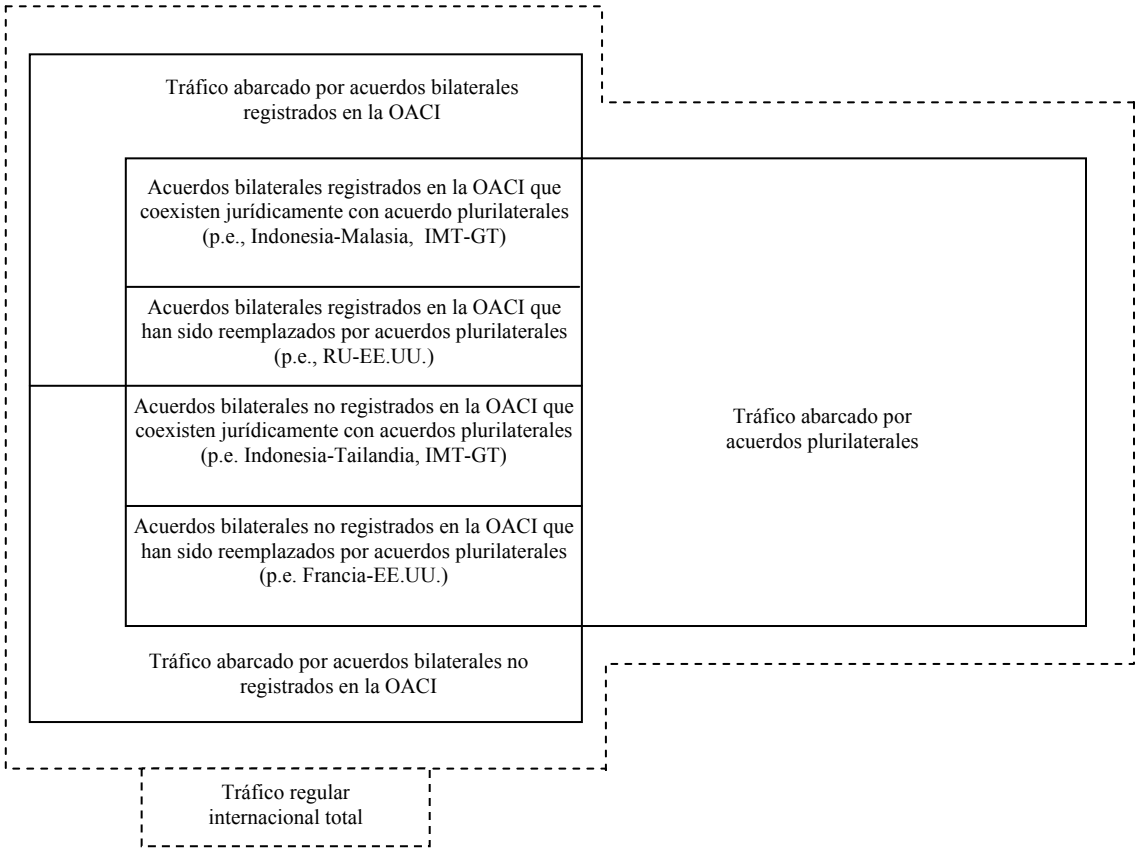
58. Los estudios de casos prácticos realizados parecen indicar que los ASA bilaterales no registrados en la OACI sin un servicio directo son numerosos: se ha calculado, por ejemplo, que esos acuerdos representan una mayoría abrumadora de los ASA concluidos por Zambia (57 de 72).[42] Si

[42] Véase Mattoo, A. y L. Payton (eds.), "Services Trade and Development. The Experience of Zambia", Palgrave Mac Millan y el Banco Mundial, 2007, página 192.

esos cálculos fueran de aplicabilidad general, la proporción de los servicios directos sería mucho menor en los acuerdos bilaterales totales que en los acuerdos plurilaterales.

59. Por otra parte, aun dejando a un lado las cuestiones relacionadas con los períodos de transición y la aplicación efectiva, desde un punto de vista metodológico es difícil comparar la proporción del tráfico regular internacional total abarcado por los acuerdos plurilaterales con la proporción abarcada por los acuerdos bilaterales descritos en el QUASAR, según muestra el diagrama 3.

Diagrama 3
Tráfico regular internacional abarcado por acuerdos bilaterales y plurilaterales



Fuente: Secretaría de la OMC.

60. Las cuatro subcategorías que aparecen en la intersección de las dos líneas en el diagrama 3 no pueden medirse en esta etapa, sino sólo representarse.

61. No obstante, la Secretaría sigue dispuesta, si los Miembros lo desean, a mejorar en el futuro la muestra de acuerdos bilaterales analizada en el QUASAR y hacer que sea lo más exhaustiva posible mediante la utilización de fuentes adicionales (base de datos Aeroaccords, aplicación DAGMAR de la OACI, serie de Tratados de las Naciones Unidas, búsquedas en la Web y comunicaciones de los Miembros). Sería de esperar que ello permitiera en los próximos años identificar mejor las superposiciones entre acuerdos plurilaterales, por un lado, y acuerdos bilaterales, por otro.

2. Grado de apertura de los acuerdos plurilaterales

62. El grado de apertura de los ASA plurilaterales, medido por el IPLA (WALI), es muy superior al de los ASA bilaterales, como se muestra en el cuadro 3.

Cuadro 3
Índice Ponderado de Liberalización Aérea de determinados grupos de acuerdos plurilaterales y bilaterales, clasificados en función del tráfico

ASA cubiertos	IPLA
ASA plurilaterales	
5 principales ASA plurilaterales	36,6
ASA plurilaterales que abarcan más de un millón de pasajeros	34,4
Todos los ASA plurilaterales comprendidos en el QUASAR	34,4
ASA bilaterales	
100 principales ASA bilaterales	16,1
200 principales ASA bilaterales	15,4
ASA bilaterales que abarcan más de un millón de pasajeros	16,6
Todos los ASA bilaterales comprendidos en el QUASAR	14,0

Fuente: Secretaría de la OMC.

63. En el cuadro 4 se detalla el ILA (ALI) de cada acuerdo plurilateral, calculado con arreglo a los cuatro sistemas de ponderación del QUASAR (es decir, normalizado, 5ª +, DES+, PROP+). Con respecto a cada sistema, los acuerdos se enumeran en orden decreciente de ILA (ALI). Los acuerdos que no contienen todas las características codificadas en el QUASAR, por lo que en su caso no puede calcularse un ILA (ALI) (BIMP-EAGA, Hoja de Ruta de la ASEAN y UEMAO), no aparecen en el cuadro.

Cuadro 4
Acuerdos plurilaterales, clasificados en función del ILA (ALI)

Sistemas de ponderación del QUASAR							
NORM		5ª+		PROP+		DES+	
Acuerdo	ILA (ALI)	Acuerdo	ILA (ALI)	Acuerdo	ILA (ALI)	Acuerdo	ILA (ALI)
EACE	43	EACE	44	PIASA	40	EACE	43,5
MALIAT (con protocolo optativo)	42	MALIAT (con protocolo optativo)	43	EACE	37	MALIAT (con protocolo optativo)	43
CAAC	39	CAAC	40,5	CAAC	37	CAAC	39,5
PIASA	38	PIASA	40	CEMAC	37	PIASA	39
EE.UU.-UE (con 7ª libertad)	38	EE.UU.-UE (con 7ª libertad)	39,75	COMESA	36	EE.UU.-UE (con 7ª libertad)	38,75
COMESA	38	COMESA	39,5	MALIAT (con protocolo optativo)	36	COMESA	38,5
CEMAC	37	CEMAC	37	Pacto Andino	35,5	CEMAC	36
Yamoussoukro	34	Yamoussoukro	36,5	EE.UU.-UE (con 7ª libertad)	34,5	Banjul	35
Banjul	34	Banjul	36,5	Banjul	33	IATA44	34,5
IATA44	33	IATA44	35,5	Yamoussoukro	33	Euro-Med	34
Pacto Andino	33	Pacto Andino	35,5	EE.UU.-UE (sin 7ª libertad)	29	Pacto Andino	34
EE.UU.-UE (sin 7ª libertad)	32	EE.UU.-UE (sin 7ª libertad)	34,75	IATA44	28,5	Yamoussoukro	34
Euro-Med	31	Euro-Med	33,75	CARICOM	28,5	EE.UU.-UE (sin 7ª libertad)	33,25
MALIAT	30	MALIAT	33	Euro-Med	28,5	MALIAT	33
AEC	29	AEC	32	AEC	28,5	CARICOM	30,5
CARICOM	29	CARICOM	32	MALIAT	26	AEC	30
CLMV	28	CLMV	31	CLMV	24	CLMV	29,5
Fortaleza	13	Fortaleza	18	Fortaleza	11	Fortaleza	15,5

Notas: NORM = sistema de ponderación normalizado; 5ª+ = sistema de ponderación quinta libertad-más; PROP+ = sistema de ponderación propiedad-más; DES+ = sistema de ponderación designación-más.
Fuente: Secretaría de la OMC.

64. El análisis del cuadro 4 conduce a las siguientes conclusiones principales:

- Sea cual fuere el sistema de ponderación, prácticamente todos los acuerdos plurilaterales son muy liberales, con ILA (ALI) superiores a 28 (las excepciones son: el Acuerdo de Fortaleza, con arreglo a los cuatro sistemas; y el MALIAT y el CLMV con arreglo al sistema PROP+).

- Los ILA (ALI) no guardan relación con el volumen del tráfico: acuerdos muy liberales muestran volúmenes de tráfico tanto elevados como bajos (por ejemplo, EACE (ILA (ALI) de 43 y 17,8 millones de pasajeros) y EE.UU.-UE (con séptima libertad) (ILA (ALI) de 38 y 41,9 millones de pasajeros); pero también PIASA (ILA (ALI) de 38 y 0,2 millones de pasajeros) y CEMAC (ILA (ALI) de 37 y 0,4 millones de pasajeros)); y acuerdos relativamente menos liberales muestran diferencias similares en cuanto a volúmenes de tráfico (por ejemplo, MALIAT (ILA (ALI) de 30 y 2,5 millones de pasajeros); pero también Acuerdo de Fortaleza (ILA (ALI) de 13 y 5,2 millones de pasajeros) y CARICOM-MASA (ILA (ALI) de 29 y 2 millones de pasajeros)).

- Las clasificaciones y los ILA (ALI) son relativamente constantes en los distintos sistemas de ponderación, con la excepción del sistema PROP+, debido a la persistencia de cláusulas de denegación restrictivas en varios acuerdos (por ejemplo, IATA44, EE.UU.-UE y MALIAT). Sin embargo, el efecto de esas cláusulas se atenúa en el caso de acuerdos en los que participa la UE, con sus cláusulas de denegación asimétricas, debido a que se promedian los puntos correspondientes a la propiedad, como se explicaba en la introducción metodológica.

65. Independientemente de esas diferencias, los acuerdos plurilaterales (aparte del de Fortaleza y, en menor medida, los acuerdos plurilaterales no incluidos en el cuadro 4) parecen ser muy homogéneos y liberales en alto grado, mucho más que sus equivalentes bilaterales.

3. Tipos de acuerdos plurilaterales

66. Cinco acuerdos plurilaterales, que no contienen todas las características codificadas en el QUASAR, no han podido analizarse en cuanto a tipo de ASA: Hoja de Ruta de la ASEAN, BIMP-EAGA, COMESA, IMT-GT, y UEMAO. En el cuadro 5 se muestra la situación con respecto a los 16 acuerdos restantes y se compara con la de los ASA bilaterales.

Cuadro 5
Acuerdos plurilaterales y bilaterales sobre Servicios Aéreos, por tipos

ASA plurilaterales				ASA bilaterales			
Tipo	**Número de ASA**	**Tráfico abarcado (millones de pax)**	**IPLA (WALI)**	**Tipo**	**Número de ASA**	**Tráfico abarcado (millones de pax)**	**IPLA (WALI)**
A	-	-	-	**A**	221	18,4	0,3
B	-	-	-	**B**	182	19,7	4,2
C	-	-	-	**C**	432	30,2	6,2
D	-	-	-	**D**	99	10,4	10,2
E	-	-	-	**E**	267	43	10,3
F	-	-	-	**F**	154	71,1	15,5
G	12	111,7	35,7	**G**	69	58	30,4
I	-	-	-	**I**	302	56	10,6
O	4	12,7	21,8	**O**	244	41,8	14,3
n/d	5	27,4	37,0	**n/d**	-	-	-
Total	21	151,8	34,4	**Total**	1970	349	14,0

Notas: Pax = Pasajeros; n/d = no disponible. Es posible que los totales no sean sumas exactas debido al redondeo de las cifras. El IPLA (WALI) de los cinco acuerdos plurilaterales cuyo tipo no ha podido determinarse (es decir, tipo n/d) corresponde al ILA (ALI) del COMESA, ya que en el caso de los otro cuatro acuerdos no ha podido calcularse el ILA (ALI).
Fuente: Secretaría de la OMC.

67. Los acuerdos plurilaterales están comprendidos en sólo uno de dos tipos: tipo O ("Otros"): Pacto Andino, CEMAC, Fortaleza y AEC; o tipo G ("clásicos de cielos abiertos" o "que van más allá de los cielos abiertos").[43] En cambio, los ASA bilaterales están distribuidos mucho más por igual entre los distintos tipos.

68. El tipo O de ASA es una categoría residual que, en el caso de los acuerdos bilaterales, no presenta homogeneidad. En cambio, en el caso de los acuerdos plurilaterales es mucho más homogéneo: tres de los cuatro Acuerdos clasificados en el tipo O (Pacto Andino, Acuerdo de Fortaleza y AEC) se han clasificado en ese tipo porque contienen una cláusula de fijación de tarifas, "país de origen", restrictiva. El cuarto, CEMAC, debe su clasificación en el tipo O a una cláusula de capacidad, "predeterminación". Por todas las demás características de esos Acuerdos (con excepción del de Fortaleza) se les clasificaría como tipo G de ASA.

69. Un examen más detenido de los acuerdos del tipo G muestra que tienen cierta semejanza con los clasificados en el tipo O. La existencia de cláusulas de salvaguardia, remisiones a disposiciones en materia de capacidad de acuerdos bilaterales existentes, "cláusulas de competencia leal" y cláusulas sobre moderación ofrece en algunos casos la posibilidad de restringir tanto la capacidad como la fijación de tarifas. Ahora bien, es difícil evaluar el efecto de esas disposiciones sin tener datos sobre la aplicación.

70. Como se explica en el documento S/C/W/270/Add.1 (cuadro A3, página I.17), el tipo G puede contener disposiciones de denegación alternativas, con inclusión de la cláusula restrictiva sobre "propiedad mayoritaria y control efectivo". De hecho, esta cláusula puede hallarse en cinco de los 12 acuerdos del tipo G: CLMV; EE.UU.-UE por el lado de los Estados Unidos; Euro-Med por el lado de Marruecos; IATA44 y MALIAT.

[43] Véase también el documento S/C/W/270/Add.1, página I.37, nota de pie de página 53.

4. Análisis por características

i) Derechos de tráfico de quinta libertad

71. En todos los acuerdos plurilaterales, excepto dos (BIMP-EAGA e IMT-GT), se otorgan derechos de tráfico de quinta libertad. Los 19 acuerdos que incluyen derechos de quinta libertad representan el 95,5 por ciento del tráfico total realizado en el marco de acuerdos plurilaterales y el 29,2 por ciento del tráfico regular internacional.

72. En comparación, esa característica figura en dos tercios de los acuerdos bilaterales, que abarcan cerca del 80 por ciento del tráfico incluido en la WASA.

73. Ahora bien, cabe observar que en los ASA plurilaterales los derechos de quinta libertad se otorgan a menudo tras períodos de transición restrictivos y están sujetos a veces a restricciones también en las etapas finales. Al no disponerse de datos sobre reglamentación comparativamente detallados en el caso de los acuerdos bilaterales, es imposible establecer una comparación, ni siquiera "impresionista", entre los ASA plurilaterales y los bilaterales a este respecto.

ii) Derechos de tráfico de séptima libertad

74. Existen derechos de tráfico de séptima libertad en ocho de 21 acuerdos (CAAC, COMESA, EACE, EE.UU.-UE[44], UE-CH, IATA44, UEMAO y MALIAT con su protocolo optativo). Esos acuerdos[45] representan el 64 por ciento del tráfico total abarcado por acuerdos plurilaterales y el 19,6 por ciento del tráfico regular internacional.

75. En comparación, esa característica figura en 39 acuerdos bilaterales (de 1.970), que abarcan el 2 por ciento del tráfico incluido en la WASA.

iii) Cabotaje

76. El cabotaje figura en cinco acuerdos plurilaterales (CEMAC, COMESA, EACE, UEMAO, y MALIAT con su protocolo optativo). En ninguno de esos acuerdos se distingue entre la octava libertad (cabotaje consecutivo) y la novena libertad (cabotaje autónomo). Esos cinco acuerdos[46] representan el 15,5 por ciento del tráfico total abarcado por acuerdos plurilaterales y el 4,8 por ciento del tráfico regular internacional.

77. En comparación, esa característica sólo figura en dos acuerdos bilaterales, que abarcan menos del 0,1 por ciento del tráfico incluido en la WASA.

iv) Tarifas

78. Cinco acuerdos (BIMP-EAGA, COMESA, IMT-GT, Hoja de Ruta de la ASEAN y UEMAO) no han podido codificarse con respecto a las tarifas.

---

[44] Sólo para las compañías aéreas de la UE y entre los Estados Unidos y los países parte en el EACE que no son Estados miembros de la UE.

[45] Debido a las limitaciones estadísticas, en los cálculos se ha tenido en cuenta la totalidad del tráfico abarcado por el MALIAT, a pesar de que el protocolo optativo sólo ha sido firmado por cinco miembros (Brunei Darussalam, Chile, las Islas Cook, Nueva Zelandia y Singapur).

[46] Véase la nota de pie de página anterior.

79. La cláusula dominante en todos los demás acuerdos plurilaterales es "libre fijación de tarifas", que figura en 11 (de 21) acuerdos (CAAC, Banjul, CEMAC, EACE, UE-CH, EE.UU.-UE, Euro-Med, IATA44, Yamoussoukro, PIASA y MALIAT). En conjunto, esos acuerdos representan 109 millones de pasajeros, es decir, el 72 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 22,1 por ciento del tráfico regular internacional total.

80. La cláusula "país de origen" figura en tres acuerdos (Pacto Andino, AEC y Fortaleza), que representan en conjunto 12,3 millones de pasajeros, el 8,1 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales.

81. Por último, la cláusula "doble desaprobación", característica semiliberal que puede figurar en ASA del tipo G, puede hallarse en dos acuerdos (CARICOM-MASA y CLMV), que representan en conjunto 2,7 millones de pasajeros, el 1,8 por ciento del tráfico abarcado por ASA plurilaterales.

82. En los acuerdos plurilaterales no figura ni la cláusula de "doble aprobación" ni la de "fijación de tarifas por zonas".

83. En comparación, sólo cuatro acuerdos bilaterales, que representan el 0,1 por ciento del tráfico incluido en la WASA, contienen una cláusula de "libre fijación de tarifas". La cláusula de "fijación de tarifas por zonas" figura en acuerdos bilaterales que representan el 2,2 por ciento del tráfico incluido en la WASA, la de "doble desaprobación" en acuerdos bilaterales que representan el 20,3 por ciento y la de "país de origen" en acuerdos bilaterales que representan el 1 por ciento; la cláusula dominante es la de "doble aprobación", que figura en acuerdos bilaterales que representan el 72,9 por ciento.

84. Una vez más, independientemente de las diversas salvaguardias y cláusulas de "competencia leal" en ellos contenidas, los acuerdos plurilaterales parecen mucho más liberales que los bilaterales.

v) Capacidad

85. Dos acuerdos (Hoja de Ruta de la ASEAN y UEMAO) no han podido codificarse con respecto a la capacidad.

86. En el caso de todos los demás acuerdos, la característica dominante parece ser la "libre determinación", ya que figura en todos los acuerdos, excepto CEMAC y Fortaleza, que tienen ambos una cláusula de "predeterminación" y representan el 3,7 por ciento del tráfico total abarcado por acuerdos plurilaterales. Los 17 acuerdos con "libre determinación" representan 127,6 millones de pasajeros: el 84,1 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 25,8 por ciento del tráfico regular internacional total.

87. Las cláusulas de capacidad "Bermudas I" y "otras" no aparecen en los acuerdos plurilaterales.

88. En comparación, en el caso de los acuerdos bilaterales la "libre determinación" representa el 18 por ciento del tráfico incluido en la WASA, "Bermudas I" el 26,5 por ciento, "predeterminación" el 25,6 por ciento y "no determinado" el 11,6 por ciento.

89. Por consiguiente, con respecto a la capacidad los acuerdos plurilaterales parecen una vez más mucho más liberales que los bilaterales, aun teniendo en cuenta las diversas cláusulas de "moderación" o "competencia leal" que figuran en varios ASA plurilaterales.

vi) Designación

90. Dos acuerdos (UEMAO y Hoja de Ruta de la ASEAN) no han podido codificarse con respecto a la designación.

91. Todos los demás acuerdos plurilaterales contienen una cláusula de designación múltiple; abarcan 133,2 millones de pasajeros: el 87,8 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 26,9 por ciento del tráfico regular internacional total. Cabe observar, sin embargo, que en varios casos (por ejemplo, IMT-GT, BIMP-EAGA) la designación múltiple está limitada a dos compañías aéreas.

92. En comparación, en los acuerdos bilaterales la designación múltiple representa el 78,25 por ciento del tráfico incluido en la WASA.

vii) Denegación

93. Cuatro acuerdos (Hoja de Ruta de la ASEAN, BIMP-EAGA, Fortaleza[47] e IMT-GT) no contenían información suficiente para su codificación con respecto a las disposiciones de denegación.

94. De los demás, cinco contienen la cláusula tradicional de "propiedad mayoritaria y control efectivo": CLMV, EE.UU.-UE (por el lado de los Estados Unidos), Euro-Med (por el lado de Marruecos), IATA44 y UEMAO. En conjunto, esos cinco acuerdos representan 49,3 millones de pasajeros: el 32,5 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 10 por ciento del tráfico regular internacional total.

95. Diez acuerdos contienen la cláusula de "comunidad de intereses": CAAC, Banjul, CARICOM-MASA, COMESA, EACE, UE-CH (por el lado de la UE), Euro-Med (por el lado de la UE), EE.UU.-UE (por el lado de la UE), Yamoussoukro y AEC. En conjunto, esos diez acuerdos representan 114,7 millones de pasajeros: el 75,6 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 23,2 por ciento del tráfico regular internacional total.

96. Por último, la cláusula "principal centro de actividad" aparece en cuatro acuerdos: Pacto Andino, CEMAC, UE-CH (por el lado de Suiza) y PIASA. En conjunto, esos cuatro acuerdos abarcan 16,8 millones de pasajeros: el 11,1 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 3,4 por ciento del tráfico regular internacional total.

97. No obstante, debido a la existencia de cláusulas de denegación "asimétricas" en todos, excepto uno (EACE), los acuerdos en los que participa la UE (por ejemplo, PMCE-CDI en el caso de los acuerdos EE.UU.-UE y Euro-Med, y CDI-PCA en el del acuerdo UE-CH), las cifras indicadas *supra* implican un doble cómputo importante.

98. En comparación, en el caso de los ASA bilaterales la cláusula "propiedad mayoritaria y control efectivo" se encuentra en acuerdos que abarcan el 90 por ciento del tráfico incluido en la WASA, la de "comunidad de intereses" representa el 0,1 por ciento y la de "principal centro de actividad" el 7,6 por ciento. Conviene señalar, sin embargo, que esas cifras son actualmente obsoletas, ya que el porcentaje correspondiente a la cláusula de "comunidad de intereses" aumentaría considerablemente si se tuvieran debidamente en cuenta los 400 acuerdos aproximadamente que la Comunidad Europea y/o sus Estados miembros han renegociado desde las sentencias de "cielos abiertos" emitidas en 2002 por el Tribunal Europeo de Justicia.

viii) Acuerdos de cooperación

99. Doce acuerdos contienen una cláusula que permite específicamente los acuerdos de cooperación: CAAC, Pacto Andino, Banjul, CEMAC, CLMV, COMESA, EE.UU.-UE, Euro-Med, Yamoussoukro, AEC, PIASA y MALIAT. En conjunto, esos acuerdos representan 84,9 millones de

[47] El Acuerdo de Fortaleza contiene una disposición de denegación, pero esa cláusula remite a los regímenes nacionales de los distintos miembros, por lo que es imposible evaluar la cláusula de denegación para el acuerdo en su conjunto.

pasajeros: el 55,9 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 17,2 por ciento del tráfico regular total.

100. En comparación, en el caso de los acuerdos bilaterales las cláusulas sobre acuerdos de cooperación sólo abarcan el 25,7 por ciento del tráfico.

101. Cabe observar, además, que las cláusulas sobre acuerdos de cooperación contenidas en los ASA plurilaterales se extienden con frecuencia al régimen de códigos compartidos con terceros países y a operaciones multimodales.

ix) Intercambio de estadísticas

102. Sólo en tres acuerdos se exige el intercambio de estadísticas: CEMAC, Euro-Med y Fortaleza, que en conjunto abarcan 9,9 millones de pasajeros: el 6,6 por ciento del tráfico abarcado por acuerdos plurilaterales y el 2 por ciento del tráfico regular internacional total.

103. En comparación, en el caso de los acuerdos bilaterales el intercambio obligatorio de estadísticas abarca el 36,9 por ciento del tráfico. Una vez más, los acuerdos plurilaterales parecen mucho más liberales que los bilaterales.