



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A15-NE/13
18/10/02

XV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002)

**Cuestión 16 del
Orden del Día:**

Actualización de las siguientes Decisiones: Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo. Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo. Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. Medidas para prevenir y controlar el tráfico de drogas en el transporte aéreo. Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil” de la OACI. Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos – Proyecto de Resolución y Proyectos de Recomendación.
Tarea Nro. 1 de la Secretaría

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. Cabe recordar que, tomando en cuenta la experiencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) y la necesidad de establecer un apropiado ordenamiento interpretativo sobre los citados instrumentos, el Comité Ejecutivo de la CLAC encargó al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) la revisión de la normatividad del Organismo y su actualización.
2. El GEPEJTA luego del estudio pertinente, a través de su Grupo *ad hoc*, consideró conveniente el desarrollo de métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones.

3. En ese sentido, la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) promulgó la Resolución A14-3 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”, la misma que, entre otras cosas, establece lo siguiente:

- *Para enmendar una Decisión de la CLAC, entiéndase la corrección de fondo y/o forma y/o su actualización, se seguirá el mismo proceso de aprobación, considerando siempre una cláusula de derogación de la Decisión original.*
- *Se derogará una Decisión mediante una Resolución o Recomendación, según sea el caso. Cuando una decisión derogue a otra, se deberá incluir al final una cláusula con el siguiente tenor: “Esta Decisión (Resolución, Recomendación o Conclusión) reemplaza a la Decisión ...”*

4. En cumplimiento a la citada Resolución, la Secretaría realizó una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC y consideró que algunas de ellas debían ser enmendadas para actualizar la documentación a la que hacían referencia y ponerlas a tono de las nuevas circunstancias.

Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo

5. El documento 9082/5 de la OACI al que hacía referencia el primer considerando de la Recomendación A14-24 fue reemplazado por el documento 9082/6. En tal sentido, se sugirió actualizarla, elaborando el proyecto de Recomendación A15-8 (**Adjunto 1**), el mismo que fue acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002).

Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo

6. El documento 9161/2 de la OACI al que hacía referencia el primer párrafo de la parte recomendativa de la Recomendación A12-2 fue reemplazado por el documento 9161/3. De igual manera, se consideró necesaria su actualización y se elaboró el Proyecto de Recomendación A15-10 (**Adjunto 2**), el mismo que también fue acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002).

Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional

7. La Resolución A26-12 de la OACI a la que hacía referencia el tercer considerando de la Resolución A8-1 fue reemplazada por la Resolución A27-12. Por tal motivo, se elaboró el proyecto de Resolución A15-9 (**Adjunto 3**), acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002).

Medidas para prevenir y controlar el tráfico de drogas en el transporte aéreo

8. Siguiendo con el procedimiento establecido y considerando que el documento 8973/3 de la OACI al que hacía referencia el cuarto considerando de la Recomendación A8-1 había sido reemplazado por el documento 8973/5, se sometió a consideración del GEPEJTA el proyecto de Recomendación A15-12 a fin de actualizar la señalada Resolución.

9. Dicho Proyecto fue presentado al Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002), el mismo que encargó al GEPEJTA el análisis de dicha Recomendación tomando en cuenta el Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional y el Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI (Doc 8973/5), a efectos de que no exista duplicidad con las normas.

10. La Secretaría revisó los citados documentos y preparó una tabla comparativa de las medidas sugeridas en el Anexo 17 y el Manual de Seguridad (Doc 8973/5) con las que aparecían en el proyecto de Recomendación y, en términos generales, se concluía que las medidas sugeridas en el proyecto de Recomendación de la CLAC referida a las “Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo” no se superponían a lo establecido en el Anexo 17 ni en el Manual de Seguridad de la OACI y no afectaba a otras medidas relacionadas a la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

11. En ese sentido, el Comité Ejecutivo en su LXII reunión (Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002) acogió favorablemente el proyecto de Recomendación A15-12 (**Adjunto 4**).

Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil” de la OACI

12. La Resolución A31-4 de la OACI a la que hacía referencia el segundo considerando de la Recomendación A13-2 fue reemplazada por la Resolución A33-2. De igual manera, la Recomendación A4-10 de la CLAC a la que hacía referencia el quinto considerando fue derogada. Asimismo, la Recomendación A12-2 de la CLAC a la que hacía referencia el tercer párrafo de la parte recomendativa se encontraba en proceso de revisión y enmienda. Por tales motivos, se consideró conveniente actualizarla. Para tal efecto, se elaboró el proyecto de Recomendación A15-14 (**Adjunto 5**), el mismo que fue acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002).

Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos

13. Considerando que las Resoluciones A21-9, A22-16 y A23-21 de la OACI a las que hacía referencia el primer considerando de la Recomendación A14-8 “Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos” habían sido reemplazadas por la Resolución A33-2, se preparó el Proyecto de Recomendación que reemplazaría a la Resolución A14-3.

14. Dicho Proyecto fue analizado por el Comité Ejecutivo durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002), acordándose la eliminación de uno de los considerandos y un párrafo de la parte recomendativa, los mismos que hacían referencia al Protocolo de Montreal que modificó el Convenio de Roma.

15. En ese sentido, durante la LXII reunión del Comité Ejecutivo (Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002) se analizó nuevamente el proyecto de Recomendación A15-16 (**Adjunto 6**), el mismo que, luego de algunas enmiendas de forma fue acogido favorablemente.

Medidas propuestas a la Asamblea

16. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar los proyectos de Decisión adjuntos.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-8

MECANISMOS PARA EL COBRO OPORTUNO DE LOS DERECHOS POR LA UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS ATS DE SOBREVUELO

CONSIDERANDO que corresponde a los Estados buscar mecanismos que permitan una recaudación oportuna de derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo, tal como lo ha declarado el Consejo de la OACI (Documento 9082/6);

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región mantienen cartera morosa con saldos considerables debido a la carencia de mecanismos eficaces de cobro;

CONSIDERANDO que el problema de la morosidad viene afectando desde hace mucho tiempo a varias autoridades aeronáuticas de la región, al sentirse imposibilitadas de cobrar cuantiosas sumas de dinero por los servicios ATS prestados a algunos operadores;

CONSIDERANDO la necesidad de cooperación que debe existir entre los Estados miembros, a fin de facilitar el cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Establecer sistemas simples y ágiles para la facturación y cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.
2. Adoptar, a discreción de cada Estado, un mecanismo de pago previo para los explotadores de aeronaves que no tienen domicilio en el Estado sobrevolado mediante un sistema que le permita al explotador de la aeronave practicar por sí mismo la liquidación del derecho por la utilización del servicio ATS de sobrevuelo en forma rápida y sencilla, destinando una cuenta bancaria internacional específica para la recepción de los pagos.
3. Solicitar, a discreción de cada Estado, garantías que respalden los créditos respectivos si un Estado no aplicase un mecanismo de pago previo.
4. Cooperar, en la medida de sus posibilidades, para que los otros Estados miembros cobren oportunamente los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-24.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-10

TASAS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que el artículo 6 del Estatuto de la CLAC, establece que la Comisión mantendrá estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI;

CONSIDERANDO que existen documentos y directrices elaborados y publicados por la OACI donde se establecen recomendaciones para el cálculo de los derechos y tasas de los servicios aeronáuticos;

CONSIDERANDO que los referidos documentos y directrices de la OACI recomiendan fijar los valores de las tasas y derechos de los servicios aeronáuticos sobre la base de una metodología de costos y que el producto de las mismas sea reinvertido en la propia actividad aeronáutica.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

EXHORTA a sus Estados miembros a:

1. utilizar una metodología apropiada para el cálculo de las tasas y derechos aeronáuticos, tomando como base los documentos y directrices publicados por la OACI en esta materia (Doc 9161/3 y Doc 9562), y
2. realizar todos los esfuerzos necesarios para que los fondos provenientes de las tasas y derechos aeroportuarios se reinviertan en los mismos servicios aeronáuticos.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A12-2.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-19

**PROTECCIÓN AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE
AÉREO REGULAR INTERNACIONAL**

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado, en Chicago en 1944, en su Preámbulo recoge como objetivo primordial "que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico", principio éste consagrado en el Artículo 44 del Convenio; y que el Artículo 13 o cualquier otro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional deben interpretarse y aplicarse en concordancia y consecuentemente con los principios rectores enunciados;

CONSIDERANDO la importancia esencial que tienen para la paz mundial y la economía de los países en desarrollo los servicios aéreos internacionales y el esfuerzo extraordinario que supone para estos países el mantener su propio sistema de transporte aéreo;

CONSIDERANDO que la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo adoptó la Recomendación 9 en la cual se estableció la necesidad de proteger a los transportistas aéreos contra la detención de sus aeronaves, cuando no existan pruebas o sospechas fundadas de negligencia o culpa y que la referida Recomendación fue la base de la Resolución A27-12 de la Asamblea de la OACI;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio de interés general, cuyo fortalecimiento y preservación de su continuidad se ubican en la órbita del ejercicio del poder de los Estados y del cumplimiento de su actividad en beneficio del bien común;

CONSIDERANDO que las empresas de transporte aéreo regular tienen como finalidad esencial la prestación de un servicio público, el cual reviste relevancia jurídica y goza de un régimen especial instaurado en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Reafirmar el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas de transporte aéreo regular, reconociendo que la finalidad esencial de tal servicio es satisfacer el bien común de los pueblos, en cuyo desarrollo están igualmente interesados los Estados, los transportistas y los usuarios.

2. Declarar que, por las características señaladas, las aeronaves utilizadas en servicios regulares de transporte público internacional no deberían ser retenidas por las autoridades administrativas, sin que medie una resolución de un tribunal de justicia competente.
3. Rechazar como lesiva a los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 toda retención indebida de aeronave destinada a los servicios aéreos regulares.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A8-1.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-12

**MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE
DROGAS EN EL TRANSPORTE AÉREO**

CONSIDERANDO que el consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas afecta gravemente a la población mundial, principalmente a la juventud, constituyendo un flagelo para la humanidad;

CONSIDERANDO que la Conferencia de Viena sobre uso indebido y tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, celebrada en junio de 1987, recomendó a los Estados y organismos internacionales mundiales y regionales que estudien la aplicación de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de estas sustancias;

CONSIDERANDO que la realización de ese tráfico ilícito de drogas por vía aérea afecta incluso al transporte aéreo regular, es interés de la CLAC colaborar en los estudios y trabajos que se vienen ejecutando en distintos foros sobre esta materia;

CONSIDERANDO que el establecimiento de adecuados procedimientos de prevención y control coadyuvará con los objetivos perseguidos por las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 (Séptima Edición) al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI (Doc 8973/5);

CONSIDERANDO que es voluntad indeclinable de los Estados miembros de la CLAC continuar realizando los más grandes esfuerzos en la lucha que contra el narcotráfico desarrolla la comunidad internacional;

CONSIDERANDO que para materializar este objetivo es conveniente recomendar una serie de procedimientos de aplicación uniforme en los países miembros.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros adoptar el siguiente conjunto de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo:

AUTORIDAD

1. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse en el ámbito de las diferentes

instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.

INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

2. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles, las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.

3. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicarse como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada.

4. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave.

5. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

Casos especiales

6. En el caso de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan premunidas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les dará el tratamiento que les corresponda de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

CONTROL DE PASAJEROS EN TRÁNSITO O TRANSFERENCIA DE OTRO VUELO

7. Deberán adoptarse medidas similares a las mencionadas en el acápite anterior.

EQUIPAJE

8. El equipaje será controlado por personal competente y especializado.

9. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos:
- a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero.
 - b) Colocar talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero.
 - c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea.
 - d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora.
10. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en esta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

CARGA

11. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga, deben empezar en el momento mismo en que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios.
12. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación.
13. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control.
14. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que los jefes de aeropuerto informen a las autoridades de aduana.

15. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia, se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las características de la bodega de carga de la aeronave no permitan su uso o este sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "*containers*".

16. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse, bodega por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave.

17. La carga deberá ser controlada, asignándole una mayor o menor prioridad, según sus propias características.

18. En lo que se refiere a la carga seca, esta debe recibirse con 24 horas de antelación al embarque, a fin de descartar cualquier ilícito que exista en ella. La carga perecible debe recibirse con un tiempo mínimo necesario de anticipación, pudiendo este límite variar de acuerdo con las características de volumen del envío, de forma que exista el tiempo necesario para su adecuado control, pesaje y la verificación de su correspondiente identificación y embalaje. En cuanto al correo, recibirá el mismo tratamiento que la carga perecible.

19. A fin de dar cumplimiento a las medidas indicadas, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) El personal que interviene debe ser identificado, autorizado y calificado por las autoridades pertinentes, incluyendo el personal de los vehículos de transporte y tramitadores.
- b) Las bodegas deben disponer de dispositivos de seguridad físicos y electrónicos, de ser estos últimos posibles, i.e. un adecuado cercamiento exterior, de preferencia enmallado metálico, iluminación suficiente tanto al interior como al exterior, etc. Cuando la infraestructura de la zona de carga lo requiera, se deberá instalar un circuito cerrado de televisión.
- c) El representante del exportador, agente de carga o usuario deberá ser perfectamente identificado a través de documentos personales, y se recomienda el uso de cámaras especiales con las que se fotografía al mismo y a su respectiva declaración de la carga.
- d) Deberá controlarse que no existan discrepancias notorias entre la naturaleza de la carga y el peso observado. De existir tal discrepancia se procederá a su rechazo o a la verificación ocular de su contenido.

- e) Una vez verificada la carga y autorizado su embarque, no podrá salir bajo ninguna circunstancia de su respectiva bodega sino hasta el mismo momento de su embarque en la aeronave.
- f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas, se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga.
- g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

AERONAVES

Vigilancia y protección

20. Al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella sólo las personas encargadas de la atención de las aeronaves, las autoridades y los funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizados y en el menor número posible. Desde un primer momento, la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección.

21. En el aeropuerto de destino, los funcionarios de la empresa transportadora deben brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso en dicho país.

Registro de aeronaves

22. Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave y de lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

23. Las empresas aéreas -según sus modalidades operativas- establecerán un sistema que permita conocer la relación de todas las personas que, de una u otra forma, han tenido acceso a la aeronave.

24. Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación para ser enviados a la estación de destino conjuntamente con la documentación de vuelo (General Deck).

Esta documentación puede ser:

- hoja de control de inspección de aeronaves
- hoja de personal asistente al vuelo
- hoja de control anti-narcóticos
- hoja de control de equipaje

CONTROL DE ACCESO

Zonas de seguridad restringidas

25. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.

26. El acceso a las plataformas de los aeropuertos, lugar de carreo de las aeronaves, depósitos de carga, etc. debe ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con la correspondiente tarjeta de identificación, anotándose el nombre, la función que desempeña, motivo, hora de ingreso y salida de dichos lugares. Esta tarjeta de identificación deberá ser otorgada únicamente por la autoridad aeroportuaria.

27. Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las plataformas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su identificación; y debe incluir a quienes se encargan de todas las labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc.).

Carteles

28. En los lugares de afluencia de público y salas de embarque de pasajeros, deberían colocarse avisos y entregarse hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico de drogas y estupefacientes y de las sanciones que en lo penal puedan sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con dichas sustancias.

Sistemas de permisos

29. Además del uniforme de la compañía, la tripulación y el personal de apoyo en el aeropuerto usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A8-1.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-14

APLICACIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC DEL "MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL" DE LA OACI

CONSIDERANDO que el Artículo 6 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el párrafo 3 de la sección relativa a las "Disposiciones Generales" del Modus Vivendi entre la OACI y la CLAC establecen que esta Comisión tendrá en cuenta las actividades realizadas por la OACI, con el objeto de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los planes y objetivos de esta última, evitando en todo caso duplicaciones innecesarias;

CONSIDERANDO que en el 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A33-2, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

CONSIDERANDO que el Apéndice D de la indicada Resolución, relativo a las medidas de seguridad de carácter técnico, exhorta a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas, métodos recomendados y procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación, velen por su cumplimiento, y a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que dichas normas, métodos y procedimientos se encuentran consignados especialmente en el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional y en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita;

CONSIDERANDO que el referido Manual contiene un "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" recomendado como marco de referencia para el diseño de un "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil", atendiendo a las características genéricas de los Estados contratantes.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

1. Utilicen el "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" de la OACI como elemento básico que les permita elaborar, desarrollar e implementar bajo criterios homogéneos su "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".

2. El Comité Ejecutivo de la CLAC realice la labor de seguimiento respecto a la implementación en la región del indicado Plan Modelo, a fin de evaluar la armonización de los procedimientos de seguridad en el área latinoamericana.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A13-2.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-16

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que la Resolución A33-2 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y su Protocolo adicional (Montreal, 1988), y al Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

CONSIDERANDO que el nuevo Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, reemplaza al vigente Sistema de Varsovia;

CONSIDERANDO la decisión del 25° Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (Montreal, 10 de mayo de 1984) de enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para incluir un nuevo Artículo 3° bis;

CONSIDERANDO que durante el 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A27-2, por la que se aprobó la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que en el 28° Período se adoptó la Resolución A28-1, la misma que aprobó enmienda del Artículo 50 a);

CONSIDERANDO que durante la Conferencia diplomática organizada por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, se adoptó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico;

CONSIDERANDO que es altamente deseable lograr una total participación de los Estados miembros en los Convenios y Protocolos de derecho aéreo a fin de aprovechar en el mayor grado posible las ventajas que se derivan de la unificación de las normas internacionales que incorporan los citados Convenios y Protocolos.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que aún no son parte de los Convenios y Protocolos que se señalan a continuación que, tan pronto como les sea posible, adopten las medidas necesarias para su ratificación:

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);
2. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);
3. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (Ciudad del Cabo, 2001).

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-8.