



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/A22-NE/09
15/11/16

XXII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ibagué, Colombia, 14 al 17 de noviembre de 2016)

**Cuestión 12 del
Orden del Día:**

Examen del Informe del Comité de Trabajo

(Nota de estudio presentada por el Presidente)

Introducción

1. En la Primera Sesión Plenaria, al abordar la Cuestión 5 del Orden del día sobre el Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de Trabajo) y traslado de las cuestiones a dicho Comité, se eligió al señor Antonio Alarcón, Director Nacional de Aviación Civil de la República Oriental del Uruguay como Presidente del Comité y al señor Alfredo Cordero Puig, Presidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba como vicepresidente. Correspondiéndole actuar como Secretario al Sr. Marco Ospina Yépez.

Documentos

2. El Comité mantuvo una sesión de trabajo en la que examinó la Cuestión 7, 8 y 9 del Orden del día. El Comité de Trabajo revisó las siguientes notas de estudio:

Cuestión 7

CLAC/A22-NE/04

CLAC/A22-NE/05 CORRIGENDUM 2

Cuestión 8

CLAC/A22-NE/06

Cuestión 9

CLAC/A22-NE/11

CLAC/A22-NI/02

CLAC/A22-NI/03

Participantes

3. Las siguientes Delegaciones participaron en la sesión de trabajo:

Estados miembros

Argentina	México
Bolivia	Nicaragua
Brasil	Panamá
Chile	Paraguay
Colombia	Perú
Costa Rica	República Dominicana
Cuba	Uruguay
El Salvador	Venezuela
Guatemala	

Observadores

Estados no miembros

Estados Unidos
Francia
Singapur

Organismos Gubernamentales

OACI
CAFAC
CEAC
COCESNA

Organismos No-Gubernamentales

IATA
IFALPA
INSTIBAEROSPA

Industria

AIRBUS

EXAMEN DE LA CUESTIÓN 7 DEL ORDEN DEL DÍA, ASIGNADA AL COMITÉ DE TRABAJO

4. Como producto del examen de la Cuestión 7 del Orden del Día, el Comité de Trabajo propone a la Plenaria la incorporación al Informe de la XXII Asamblea Ordinaria de la CLAC los textos que a continuación se detallan:

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Proyectos de Decisión y Revocatoria

5. El Comité analizó la nota de estudio CLAC/A22-NE/04 pasando revista a los siguientes Proyectos:

- “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos” y, sin enmiendas o modificaciones, acogió favorablemente dicho proyecto, para someterlo a aprobación de la Plenaria, de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A22-1

FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana deberían reportar importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera deberían incidir, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión debería ser de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diversos servicios y, que en la actualidad, especialmente los entregados en concesión, deberían lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago, aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, así como de las normas nacionales de cada Estado, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos, según sus responsabilidades contractuales;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que, tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de administración otorgados por el Estado, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias, con el propósito que los Estados dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a definir la planificación aeroportuaria y a optimizar sus proyectos.

CONSIDERANDO la necesidad de incluir los alcances contenidos en la Resolución A19-6 en lo referente al seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos a través de la actualización de la encuesta.

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana sobre la necesidad o modalidad de concesionar los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la autofinanciación de cada aeropuerto o lo que resultare más conveniente a sus propias realidades locales.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la región una visión clara de comportamiento y tendencia en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y apoyo en la toma de decisiones

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Instar a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, consideren los siguientes aspectos:

1. FACTORES BÁSICOS

- 1.1. El Estado debe ofrecer un negocio factible al concesionario privado con estimaciones de tráfico y proyección realista del negocio.
- 1.2. Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- 1.3. Que el sistema de concesiones se debe basar en que tanto el Estado como el Sector Privado asuman los riesgos y las responsabilidades que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- 1.4. Asegurar que el Estado obtenga los beneficios adecuados a la operación del aeropuerto que incluyen entre otros el expandir los servicios aeroportuarios, atender la demanda; y multiplicar las oportunidades productivas de la región.
- 1.5. Los Estados de manera previa al inicio de los procesos de concesión deberán contar con la normativa específica relacionada con los aspectos jurídicos, económicos y medioambientales.
- 1.6. Los Estados deberán establecer, en la medida de lo posible, mecanismos de consulta con los usuarios en los términos del Documento OACI 9562.

2. PROCESOS DE CONCESION

- 2.1 El Estado debe tener en cuenta que el proceso incluya todos los actos, documentos, información y procedimientos establecidos en la convocatoria y en las bases generales y Anexos, conforme a lo dispuesto en las leyes aplicables vinculadas al otorgamiento de la concesión del Estado, con objeto de construir, administrar, operar y/o explotar un aeropuerto.
- 2.2 El Estado debe establecer un Ente Regulador u otro organismo de similar característica, que haga valer los actos realizados (escrutinio y observación), a fin de dar mayor transparencia y certidumbre durante todo el proceso.
- 2.3 El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de un proceso abierto previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios objetivos utilizados para la adjudicación de un contrato
- 2.4 De acuerdo a cada contrato el Estado deberá exigir, en la calificación de los oferentes, experiencia, capacidad técnica y financiera a las empresas y/o consorcios que se presenten en las concesiones.
- 2.5 Se deberán adoptar las medidas necesarias a efectos de lograr un equilibrio sostenible de la concesión.

3. CONDICIONES ECONÓMICAS

- 3.1 El Estado, si lo estima necesario, podrá aplicar otros mecanismos como por ejemplo subsidios cruzados en los términos del documento OACI 9562, para apoyar el funcionamiento y desarrollo de otros aeropuertos en los procesos de concesión.
- 3.2 Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debieren ser regulados:
 - en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios;
 - en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y,
 - en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- 3.3 En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- 3.4 Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros; mercado de capitales y prestadores de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. A tal efecto, se deben tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- 3.5 Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos períodos de vigencia de dichos contratos.
- 3.6 Adoptar las medidas necesarias respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.

- 3.7 Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial y aeroportuaria que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la misma
- 3.8 Otorgar concesiones en plazos adecuados de acuerdo a criterios técnicos basados en una rentabilidad justa y razonable de la inversión.
- 3.9 Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.

4. PRESTACION DE LOS SERVICIOS

- 4.1 Generar las condiciones necesarias para el impulso y desarrollo de los ingresos de fuente no aeronáutica, siempre que tales actividades no interfieran indebidamente en los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios.
- 4.2 El Estado deberá, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debería estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajuste.
- 4.3 El Estado a través de la regulación directa deberá fomentar la competencia, transparencia y no discriminación en la prestación de los servicios conexos a la actividad aerocomercial.
- 4.4 Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- 4.5 Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneros, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario

5. PLANIFICACION AEROPORTUARIA

- 5.1 Establecer planes maestros y/o de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar adicionalmente, la ecuación costo beneficio económico - social, y ser evaluados regularmente.
- 5.2 Adoptar las medidas pertinentes para que el Estado considere la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derechos de tráfico.
- 5.3 Adoptar el cumplimiento de las acciones necesarias para preservar el medio ambiente y su desarrollo.

6. SEGUIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESION

- 6.1 Establecer que el ente regulador haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debieren tener el derecho a recurrir a la autoridad reguladora.
- 6.2 El Estado deberá implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.
- 6.3 El Estado deberá reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables.

7. DISPOSICION GENERAL

- 7.1 Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
- a) Normas y Métodos recomendados de los Anexos del Convenio de Chicago en lo que hace a la Gestión Aeroportuaria.
 - b) Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184)
 - c) Manual de servicios de los aeropuertos (Doc. 9137)
 - d) Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562)
 - e) Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)
 - f) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)
 - g) Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. (Doc. 9980).
 - h) Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (Resolución CLAC A 18-3)
 - i) Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica (Resolución CLAC A 21-07)
- 7.2 De igual manera se sugiere, en la medida que corresponda, que los Estados consideren la información publicada por organismos especializados (ACI, IATA, ALTA) por ejemplo, el Manual sobre Regulación Económica de Aeropuertos publicado por la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI) y la opinión de las instituciones de reconocido prestigio en la materia.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-03.

- “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”. y, sin enmiendas o modificaciones, acogió favorablemente dicho proyecto, para someterlo a aprobación de la Plenaria, de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A22-3

“CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO”

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades para el bienio 2015 -2016, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” con el objetivo de avanzar gradualmente hacia la liberalización;

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

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homogénea que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión Extranjera;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

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

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

Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, la facilitación y la investigación de accidentes e incidentes son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas: tecnológicas en aeronaves, mejoras en el tránsito aéreo y utilización de la infraestructura, combustibles alternativos, operaciones eficientes, así como medidas normativas y/o medidas basadas en el mercado;

CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO la Declaración de Medellín de 2015, suscrita entre la OMT y la OACI, la misma que promueve la creación de empleo, protección al consumidor, desarrollo sostenible y otros temas.

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad y sana competencia para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de gestión y regulación de la infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales;

CONSIDERANDO que en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A37-20, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo;

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC: SEGURIDAD OPERACIONAL, INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad Operacional

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles apropiados de seguridad operacional, promoviendo la cooperación entre estados, industria, instituciones financieras y demás organismos involucrados. De igual manera, deberán fortalecer los mecanismos de vigilancia para mantener la sustentabilidad de la seguridad operacional en los servicios de transporte aéreo.
- b) Los Estados miembros deberán tener muy en cuenta el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizando la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.
- c) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA-CONCESNA), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

2. Investigación de accidentes e incidentes

- a) Los Estados miembros, en su carácter de garantes de la seguridad operacional, deberán exhortar a sus organizaciones de investigación de accidentes e incidentes a que, en aplicación al Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes), inicien su trabajo de coordinación para establecer diferencias y similitudes sobre sus procedimientos.
- b) Los Estados miembros deberán impulsar la implementación de un “sistema regional de investigación”, para obtener economías de escala y trabajar en forma coordinada, en el marco de la cooperación mutua, con el objetivo de optimizar la seguridad operacional de la región.

3. Seguridad de la aviación civil y facilitación

- a) Los Estados miembros, como responsable de la seguridad de la aviación civil y la Facilitación, deberán otorgar pleno apoyo al trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos.
- b) Los Estados miembros, para resolver problemas de seguridad de la aviación y formular recomendaciones de solución, deberán tener en cuenta el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI (USAP) y el enfoque de observación continua (CMA) del USAP para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial.
- c) Los Estados miembros actuarán en conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad promulgados por la OACI, las resoluciones de la CLAC y cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, manteniendo, en todo caso, el criterio de complementariedad entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.
- d) Los Estados miembros para establecer sus procedimientos, deberán tener en cuenta la siguiente documentación de la OACI y de la CLAC:
 - Documento 9957 (Manual de Facilitación)

- Documento 9984 (Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades)
 - Documento 9303 (Documentos de viaje de lectura mecánica)
 - Res. CLAC A20-21 (Manual para el transporte de pasajeros con discapacidad)
- e) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.
- f) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.
- g) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.
- h) Los Estados miembros y adoptarán políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
- i) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
- j) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.
- k) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales y aeroportuarios para que estudien los problemas de facilitación y coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
- l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a: 1) Identificación y solución de los problemas de facilitación; y 2) Elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
- m) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
- n) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

4. Derechos de usuario

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario (entiéndase pasajero y porteador de carga) como uno de los destinatarios del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.
- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a

todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos. Para tal efecto se aplicará la Resolución CLAC A18-03 (Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios)

- c) Los Estados miembros promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, tripulantes, equipajes, aeronaves, carga y correo previstos en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago.

- d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráfico

- a) En materia de acceso a los mercados, los Estados miembros, que lo estimen conveniente, promoverán la liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.

- b) Los Estados miembros procurarán considerar favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de otros Estados miembros, para realizar vuelos internacionales no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos, sobre la base de los acuerdos de transporte aéreo de que sean parte.

- c) Los Estados miembros procurarán promover, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos. En ese sentido, se exhorta a la adhesión el “Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”

- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para garantizar los derechos de sobrevuelo y escala técnica en los servicios aéreos internacionales.

- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro.

- g) Los Estados miembros, si lo estiman conveniente, continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda

- h) Los Estados que consideren pertinente trabajar en los procesos de liberalización, podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización; así como

los criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587, "Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional").

6. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportistas aéreos.

7. Competencia

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno de sana competencia, incluyendo la aplicación del régimen tarifario. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia, y además criterios para asegurar un transporte aéreo internacional y nacional sostenible.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.
- c) Los Estados miembros deberán tener en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- d) Los Estados miembros deberán formular leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia.

8. Medidas unilaterales

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar medidas, cuando sean impuestas por otros países.

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios a escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio sujeto a la legislación vigente en cada Estado.

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen.

11. Participación en alianzas y acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deberán regirse por las disposiciones que se establezcan en los instrumentos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo suscritos por las autoridades gubernamentales competentes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones

debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

- a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la(s) cláusula(s) modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo. Esto, sin perjuicio de los cambios en la industria y avances en las tecnologías electrónicas y de información.
- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

13. Asignación de turnos (slots)

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo, organismos reguladores de concesión aeroportuaria y operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.
- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

14. Subsidios, tributos y cargas a los usuarios

- a) Los Estados evitarán la utilización de “subsidios”, a modo de asistencia a los transportistas.
- b) Los Estados miembros evitarán la aplicación de impuestos, tasas, contribuciones y/o derechos en las actividades del transporte aéreo, teniendo en cuenta las repercusiones económicas y de competencia que podrían afectar a los usuarios y prestadores de los servicios de transporte aéreo.
- c) Los Estados miembros propiciarán el cumplimiento de los Documentos OACI 8632 sobre Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional y 9082/7, sobre Políticas en materia de derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea. De igual manera, tendrán en cuenta la RecA14-12 sobre impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo la RecA15-10 sobre Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo que debe elaborar las normas y métodos

recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con los mismos sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para participar en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a fin de que:

- a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- d) Examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
- e) Den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

17. Comercio internacional y carga aérea

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil
- b) Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales, como una opción para su desarrollo, de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política sólida de consenso, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región para lograr una respuesta coordinada a los retos que propone la industria aérea, sin menoscabar la soberanía de los Estados ni sus regímenes jurídicos, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.
- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos. También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochourt, etc.
- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, deberán implementar la Recomendación A21-07 (Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica). También tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, en consideración del Doc. 9829, las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

22. Nacionalidad del transportador, designación y autorización

Respecto a la nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación de acuerdo con su legislación.

Designación y autorización

- a) Los Estados miembros podrán designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito al o los Estados parte.
- b) Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, los Estados miembros podrán otorgar la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:
 - La línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
 - la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
 - la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
 - la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por parte del Estado que examina la o las solicitudes.
- c) Al recibir la autorización de explotación mencionada, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables y las normas exigidas por parte del Estado que ha concedido la autorización

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

24. Empleo de personal no nacional

- a) Los Estados miembros podrán reconocer el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.
- b) La liberalización no debe ser obstáculo para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

25. Propiedad y control de transportistas aéreos

- a) La designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular en lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación.
- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que opten por liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, podrán hacerlo de la manera siguiente:

- i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
- ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
- iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

26. Arrendamiento de aeronaves

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.
- b) Los Estados miembros podrán tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.

27. Solución de controversias

Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

- j) infunda confianza y promueva la participación de los Estados en desarrollo;
- ii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

28. Aspectos financieros

Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, la necesidad de inversión permanente que demanda el sector en las áreas de tecnología, infraestructuras y capacitación del personal, manteniendo además el compromiso de cumplir con niveles apropiados de seguridad que aseguren el desarrollo del transporte aéreo en la región, se asegurarán que los ingresos que provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-01.

- “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC” y, sin enmiendas o modificaciones, acogió favorablemente dicho proyecto, para someterlo a aprobación de la Plenaria, de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A22-5

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACION DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC 2016-2025

CONSIDERANDO que la CLAC tiene por objetivo proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse

y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios;

CONSIDERANDO que entre las funciones de la CLAC está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados miembros para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica, así como contribuir en el desarrollo e integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros y salvaguardar sus intereses en materia aeronáutica en los diferentes foros mundiales o regionales.

CONSIDERANDO los Acuerdos firmados entre la CLAC y la OACI sobre Cooperación Mutua de 21 de diciembre de 2005 y de Gestión Administrativa de 22 de febrero de 2007, mediante los cuales se resalta las estrechas relaciones de los dos Organismos y se encarga a la OACI el manejo administrativo y financiero.

CONSIDERANDO que la XVII Asamblea de la CLAC aprobó el primer Plan Estratégico, estableciendo una modalidad de estructura operativa y asignación de Macrotareas, y la XVIII Asamblea promulgó la Resolución A18-11 “*Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC*, con el objeto de mejorar la gestión y participación de sus Estados.

CONSIDERANDO que en la XX Asamblea de la CLAC resolvió promulgar la Resolución A20-11 para optimizar la ejecución de las tareas y mensurar su rendimiento y encargó al Comité Ejecutivo la constitución de un Grupo ad hoc que se encargue de analizar y optimizar los indicadores de rendimiento, proponiendo modificaciones a la Directriz señalada.

CONSIDERANDO que la XXI Asamblea de la CLAC resolvió darle carácter de permanencia al Grupo *ad-hoc*, encargándole la elaboración de un Proyecto de Plan Estratégico de largo plazo.

CONSIDERANDO que el Grupo Permanente, con el apoyo de consultoría externa, ha elaborado la primera fase del Plan Estratégico de la CLAC (2016-2025), para fortalecer la coordinación de los países latinoamericanos y soportar el desarrollo del transporte aéreo de la región en el largo plazo.

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su LXXXVII Reunión realizada en Mendoza, Argentina, entre el 16 y 17 de marzo de 2016, acogió favorablemente el documento que contiene la primera fase del señalado Plan Estratégico, cuya implementación deberá iniciarse en el próximo periodo.

LA XXII ASAMBLEA,

RESUELVE

Aprobar la Directriz de procedimiento del Plan Estratégico 2016-2025, sobre la base de los lineamientos del documento adjunto y encargar al Comité Ejecutivo su implementación a partir del 1° de enero de 2017.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-11.

- “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa”. y, sin enmiendas o modificaciones, acogió favorablemente dicho proyecto, para someterlo a aprobación de la Plenaria, de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RESOLUCIÓN A22-7

CURSO SOBRE “IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS CON COMPORTAMIENTOS SOSPECHOSOS”

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2011-2012, la tarea relacionada al desarrollo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas” promulgado mediante Resolución A20-17; y,

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la actualización de la señalada Resolución y la elaboración de una Directriz para el desarrollo del curso mencionado como modelo para aplicación por los Estados miembros.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Adoptar como Directriz el Modelo del Curso sobre “Identificación de personas con comportamientos sospechosos” para aplicación por parte de los Estados miembros, de conformidad a las ayudas de instrucción que se acompañan en formato aplicable para tal efecto, esto es: Módulos del Curso (Parte I), Manual Guía del Instructor (Parte II) y Manual de Referencia del Estudiante. (Parte III).

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-17.

- “Procedimiento de revisión de pasajeros y sus equipajes de mano y Listado de artículos prohibidos” y, sin enmiendas o modificaciones, acogió favorablemente dicho proyecto, para someterlo a aprobación de la Plenaria, de conformidad con el texto que a continuación se detalla:

RECOMENDACIÓN A22-2

PROCEDIMIENTO PARA LA REVISION DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES DE MANO Y LISTADO DE ARTICULOS PROHIBIDOS

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, la elaboración de una Directriz de procedimiento para la “La Revisión de Pasajeros y sus Equipajes de Mano y Listado de Artículos Prohibidos”;

CONSIDERANDO que el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional, en su Capítulo 4, resalta la necesidad de disponer medidas preventivas sobre actos de interferencia ilícita, en concordancia con el Capítulo 11 del Doc 8973 de la OACI.

CONSIDERANDO necesario que los Estados Miembros de la CLAC dispongan de una Directriz de Procedimiento para la revisión de pasajeros y sus equipajes de mano, así como de disponer de un listado estandarizado a nivel regional sobre artículos prohibidos.

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la señalada Directriz de Procedimiento y su posterior revisión.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar la Directriz de Procedimiento para la “Revisión de Pasajeros y sus Equipajes de Mano y Listado de Artículos Prohibidos”, que se detalla a continuación:

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A21-12.

APÉNDICE A

LISTADO RESUMEN ESTANDARIZADO EN LAS REGIONES NAM/CAR/SAM
DE OBJETOS PROHIBIDOS Y ARTÍCULOS RESTRINGIDOS A SER TRANSPORTADOS
EN EL EQUIPAJE DE MANO Y/O EN PASAJEROS

Categoría: Armas de Fuego y Otras Armas

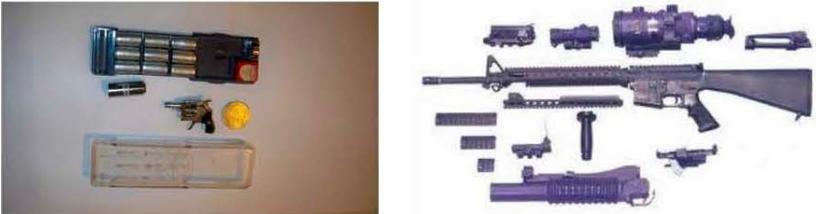
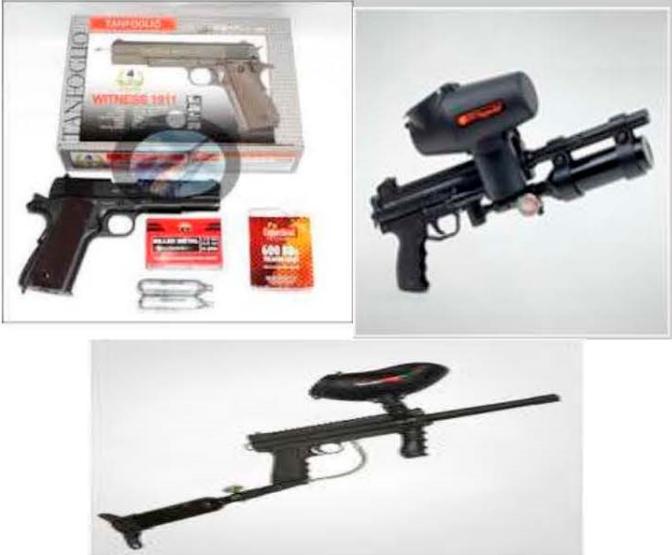
Todo dispositivo que pueda causar lesiones graves o la muerte a personas lanzando un proyectil, o que puedan considerarse erróneamente como tales por su apariencia, dentro de los cuales podemos encontrar:

Programa	Proyecto	Objetivo
Procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano – Lista de objetos prohibidos	Criterios de inspección	Estandarizar los criterios de inspección (definición de artículos prohibidos) para facilitar el embarque de los pasajeros en la Región.

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Todo tipo de arma de fuego, incluidas pistolas, revólveres, rifles, y escopetas.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA 	   	

— A2 —

	VEN 		
Replicas e imitaciones de armas de fuego que puedan considerarse erróneamente como verdaderas armas por su apariencia. Ejemplo armas de Juguete	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 	 	
Partes y Pieza de Armas de fuego *	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA 	 	(1) excluidas las miras telescópicas).

	<p>GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, balas de goma, carabinas de gas pimienta, arpones, entre otras.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		

<p>Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
---	---	--	--

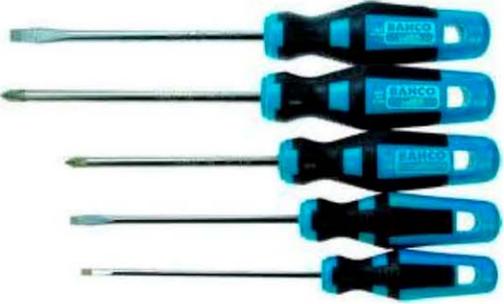
Categoría: Objetos Puntiguados o Con Bordes Filosos

Todo objeto que puede utilizarse para atacar a personas con el fin de causar lesiones graves o la muerte, o pueda ser utilizado para causar daño material en instalaciones del terminal de pasajeros o a bordo de aeronaves dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
<p>Instrumentos para cortar (ejemplo: tales como hachas, hachuelas, cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, navajas, tijeras *, escalpelos y bisturíes quirúrgicos o similares, entre otros).</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU </p>		<p>*(ARG)-Tijeras de menos de 3 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.</p> <p>*(CHI) Restricción NO aplica cualquier objeto con una hoja menor a 4 cms.</p>

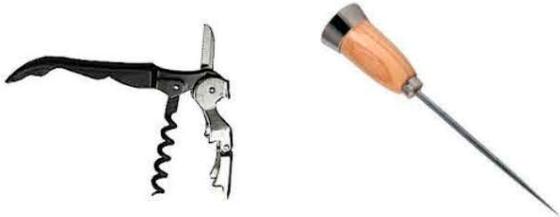
— A5 —

— A6 —

	USA  VEN 		
Agujas de tejer y de coser de más de 4 cm de largo.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  PUR  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		*-(ARG) Agujas de tejer de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.
Destornilladores con más de 4cm de largo (sin contar el mango de sujeción).	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON 		*-(ARG) Destornilladores de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.

— A7 —

	MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Corta cutículas y cortaúñas con navajas. Navajas Suizas. Multiherramientas para acampada.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 	 <p>NAVAJAS SUIZAS</p>  	

<p>Hojillas para afeitar (excluidas maquinillas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuesto).</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Punzones y sacacorchos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  DOM  ECU  ESA  GUA  HON  MEX </p>		

— A9 —

	<p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		
<p>Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>DOM </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		

— A10 —

<p>Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Hachas. Elementos de escalada. Grapones. Zapatos con clavos. Martillos para exploradores (minería)</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR </p>		<p>*,(ARG) patines de hielo.</p>

— A11 —

	PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
--	--	--	--

Categoría: Instrumentos Romos y/o Contundentes

Todo objeto que pueda utilizarse para golpear y causar lesiones graves a las personas, dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Bates, tacos de billar o palos deportivos de golf, críquet, fustas, espadas deportivas. Objetos artesanales confeccionados en madera.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavos de malabarismo.	ARG  BRA  CHI 		

— A12 —

	<p>COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros. Paraguas o sombrillas de playa.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  DOM  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR </p>		<p>*(CHI): no aplican restricciones para cañas de pescar transportadas en sus estuches rígidos, como equipaje de mano y largo no superior a 1,30 metros.</p>

— A13 —

	PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Palancas de hierro.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 	 	

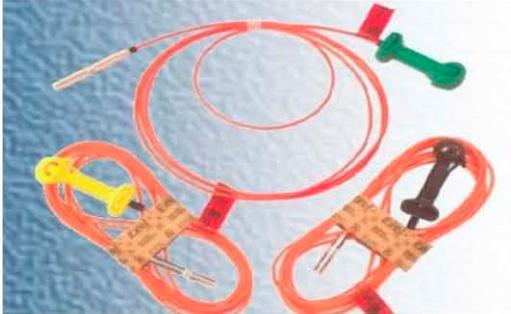
— A14 —

<p>Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
---	--	---	--

— A15 —

Categoría: Explosivos y/o Sustancias Inflamables

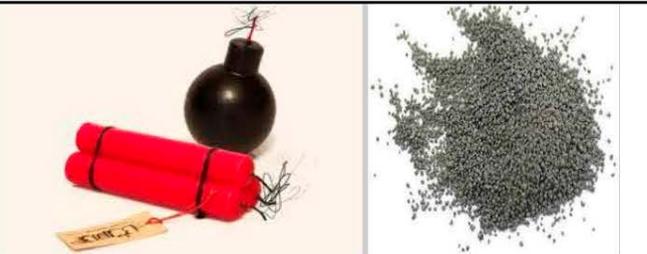
Sustancias y/o artefactos que pueden utilizarse para causar lesiones graves o la muerte a las personas o que amenacen la seguridad operacional de las aeronaves, dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Municiones	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Detonadores y mechas.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA 		

— A16 —

	<p>HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDC  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Minas, granadas y demás artículos militares explosivos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDC  SUR  URU  USA  VEN </p>	 <p>The image displays various types of military explosives. At the top, there are several green plastic mines of different shapes and sizes, some with trip wires. In the middle, there are several grenades, including purple and red ones, some with their pins removed. At the bottom, there are two cylindrical smoke canisters, one labeled 'M18 SMOKE YELLOW' and the other 'M18 SMOKE RED'. A small inset photo shows a green mine with a trip wire set on the ground.</p>	

— A17 —

<p>Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN </p>		

	<p>PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Combustibles líquidos inflamables de cualquier tipo, por ejemplo, gasolina, diesel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		<p>(1) A excepción de gas licuado, Para uso personal cuando se lleven consigo. No está permitido llevar consigo, en el equipaje facturado ni en el equipaje de mano, combustibles para encendedores o cargas para rellenar encendedores.</p>
<p>Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC </p>		

— A19 —

	<p>CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>	 	
<p>Paquete pequeño de fósforos de seguridad y encendedores de cigarrillos que no contengan combustible líquido no adsorbido</p>	<p>VEN(1)  BRA </p>		<p>Está prohibido el transporte por vía aérea de fósforos de encendido universal.</p> 

Categoría: Dispositivos Paralizantes

Dispositivos concebidos específicamente para paralizar o inmovilizar.

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes por descarga eléctrica	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA 	  	
Dispositivos para paralizar o matar animales	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA 	 	

— A21 —

	<p>HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como, pimienta, gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		

Categoría: Artículos Cosméticos, en Estado Líquido, En Gel y/o Aerosol O Spray y Otros Artículos de Uso Personal (con excepción a los artículos vendidos en las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos)

Artículo	Estados	Imagen	Comentarios
<p>Toda crema, ungüento, loción corporal o de primeros auxilios, antialérgica o solar, hidratante, o mezcla, Geles modeladores de cabello en spray de todas las clases, incluyendo aerosoles, Jabones líquidos, limpiadores faciales, aceites o baños de burbuja, líquidos, gel, perfumes y colonias en spray, Enjuagues bucales, champú y acondicionador para cabellos.</p>	<p>ARG  CHI  PAR </p>		<p>ARG–CHIL–PAR-NO APLICAN RESTRICCIONES DE LAG's.</p> <p>VEN – cantidades limitadas</p>
<p>Quita esmaltes o removedores de pintura de uñas. Alcohol. * Más de 3 Litros de bebidas blancas, bebidas fermentadas de cereales y licores. Bebidas alcohólicas contenidas en</p>	<p>ARG  CHIL  PER  VEN </p>		<p>ARG –CHL – VEN – CANTIDADES LIMITADAS. *.SUJETA A DESPACHO DE EXPLOTADOR.</p> <p>(*) URU – PAR – NO CONSTA RESTRICCIÓN EN EL LISTADO COORDINADO ENVIADO POR URUGUAY.</p> <p>Se debería coordinar la incorporación de la cantidad de unidades las unidades de</p>

<p>embalajes de venta al detalle que contengan más del 24% pero no más del 70% de alcohol por volumen, en recipientes que no excedan de 3 L, con una cantidad neta total por persona de 3 L de tales bebidas.</p>			<p>volumen y de graduación permitidas, dado que no hay especificaciones al respecto.</p> <p>El Volumen que se aplica en algunos Estados es de hasta 5 litros, por ejemplo, 6 botellas de vino 3/4, 8º cada una, 48º total, se permitiría.</p>
<p>Ácidos y álcalis. Metales alcalinos Sustancias corrosivas o blanqueadoras. Cloro. Material radioactivo Venenos Aerosoles inflamables Pinturas y Lacas Aerosoles inflamables insecticidas. Aerosoles inflamables lubricantes. Toda otra sustancia toxica o infecciosa. **. Cilindros de gas comprimido o</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDC  SUR  URU  USA  VEN </p>		<p>ARG –</p> <p>*. Restricción de dióxido de carbono solido (hielo seco un 1845) variación de estado aerolíneas argentinas, hasta 2 kg.</p> <p>ARG-CHIL-PAR-VEN-URU:</p> <p>** . Baterías húmedas, de iones de litio, y de litio metal (no recargables) sujetas a restricciones de ICAO/IATA. Debería incorporarse en las listas coordinadas.</p> <p>(*) ARG. SOLAMENTE</p> <p>Asimismo se debería tipificar como delito el transporte de mercancías peligrosas ocultas o no declaradas.</p>

<p>licuado, para cualquier uso</p> <p>EJEMPLOS:</p> <p>GAS PARA ENCENDEDORES. CO2 SIFONES CO2 PAINT BALL.</p> <p>PROPANO PARA CAMPING</p> <p>GARRAFAS PARA ARMAS DE GAS COMPRIMIDO.</p>		  <p>NIVEL DE RIESGO</p> <p>4 - MORTAL 3 - MUY PELIGROSO 2 - PELIGROSO 1 - POCO PELIGROSO 0 - SIN RIESGO</p> <p>INFLAMABILIDAD</p> <p>4 - DEBAJO DE 25° c. 3 - DEBAJO DE 37° c. 2 - DEBAJO DE 53° c. 1 - SOBRE 53° c. 0 - NO SE INFLAMA</p> <p>RIESGOS A LA SALUD</p> <p>OX - OXIDANTE COR - CORROSIVO ☢ - RADIOACTIVO ☠ - NO USAR AGUA ☣ - RIESGO BIOLÓGICO</p> <p>REACTIVIDAD</p> <p>0 - ESTABLE 1 - INESTABLE EN CASO DE CALENTAMIENTO 2 - INESTABLE EN CASO DE CAMBIO QUÍMICO VIOLENTO 3 - PUEDE EXPLOTAR EN CASO DE CHOQUE O CALENTAMIENTO 4 - PUEDE EXPLOTAR</p>	
---	--	---	--