

TELEFONO: (51-1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51-1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/70-NE/04
07/09/06

LXX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006)

Cuestión 2 del Orden del Día:

**Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las
Resoluciones Estatutarias) Proyectos de Decisiones**
Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias

1. En cumplimiento a lo acordado por el GEPEJTA, la Secretaría presentó a consideración del Comité Ejecutivo durante su LXIX reunión (Caracas, Venezuela, 8 y 9 de noviembre de 2005) la decisión de revocar la Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, en vista que solamente contaba con cuatro ratificaciones y, según lo estipula la Resolución A16-11 sobre “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, ya se había superado el límite de tiempo de espera para que entre en vigor, sugerencia que fue acogida favorablemente.

2. De igual manera, se deberá proceder a derogar la Resolución A12-5 sobre “Enmiendas al Estatuto de la CLAC” en vista que ha sido tomada en cuenta para la elaboración de la Resolución que modificará el Estatuto de la CLAC.

Derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC

3. Considerando que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones de la CLAC y, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, la Secretaría ha realizado una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC, considerando que muchas de ellas deben ser enmendadas por las razones que se exponen a continuación:

	Decisión	Asunto	Razón por la cual debe enmendarse o ser declarada no vigente
1	Res A4-1	Enmienda al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC.	Las enmiendas propuestas están siendo incorporadas en la modificación del Estatuto (ver cuestión 13 del Orden del Día).
2	Res A4-3	Enmienda al Estatuto de la CLAC.	Las enmiendas propuestas están siendo incorporadas en la modificación del Estatuto (ver cuestión 13 del Orden del Día).
3	Res A11-2	Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC (Adjunto 2)	Ya surtió efecto. Se incluirá en la Resolución que declare no vigente las Decisiones de la CLAC (Adjunto 1).
4	Res A12-5	Enmiendas al Estatuto de la CLAC.	Será superada por la Resolución que modificará el Estatuto (ver cuestión 13 del Orden del Día).
5	Rec A13-4	Factores a considerar en la privatización de aeropuertos	Será reemplazada (ver cuestión 1 del Orden del Día).
6	Res A13-1	Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América (Adjunto 3)	El Comité Ejecutivo durante su LXIX reunión, acordó sugerir a la Asamblea su revocación, en vista que sólo contaba con cuatro ratificaciones y, según lo estipula la Resolución A16-11, ya se ha superado el límite de tiempo de espera para que entre en vigor. Se incluirá en la Resolución que declare no vigente las Decisiones de la CLAC (Adjunto 1).
7	Rec A14-4	Estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC	Será superada por la Resolución que modificará el Estatuto (ver cuestión 13 del Orden del Día).
8	Res A14-11	Prorratio de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras.	Será actualizada (ver cuestión 15 del Orden del Día).
9	Rec A15-8	Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.	Será superada por la Recomendación sobre “Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC” (ver cuestión 1 del Orden del Día).
10	Rec A15-14	Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación de la OACI” (Adjunto 4)	La Resolución A33-2 de la OACI a la que se hace referencia en el segundo considerando ha sido reemplazada por la Resolución A35-9; por lo que se sugiere reemplazarla.
11	Rec A15-16	Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos (Adjunto 5)	La Resolución A33-2 de la OACI a la que se hace referencia en el primer considerando ha sido reemplazada por la Resolución A35-9; por lo que se sugiere reemplazarla.
12	Res A15-11	Medidas para reducir el impacto del precio del	La Resolución A33-19 de la OACI a la que

	Decisión	Asunto	Razón por la cual debe enmendarse o ser declarada no vigente
		combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región (Adjunto 6)	hace referencia el numeral 2 de la parte resolutive ha sido reemplazada por la Resolución A35-18; por lo que se sugiere reemplazarla.
13	Res A15-15	Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias.	Será reemplazada (ver cuestión 1 del Orden del Día).
14	Rec A16-14	Texto de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.	Será actualizada (ver cuestión 1 del Orden del Día).
15	Rec A16-16	Criterios y directrices en materia de servicios al cliente y calidad total.	Será actualizada (ver cuestión 1 del Orden del Día).
16	Res A16-3	Sistema Estadístico de la CLAC (Adjunto 7)	En el numeral 2 de la parte resolutive se menciona a AITAL como organismo que agrupa a las líneas aéreas que operan en la región. Este organismo ha cambiado su denominación a ALTA; por lo que se sugiere reemplazarla.
17	Res A16-7	Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente (Adjunto 8)	La Resolución A33-7 de la OACI a la que se hace referencia en los considerandos, en el numeral 1 del Apéndice B, numeral 2 del Apéndice G y numeral 1 del Apéndice H, ha sido reemplazada por la Resolución A35-5; por lo que se sugiere reemplazarla.
18	Res A16-13	Autonomía de la CLAC (Adjunto 9)	Ya surtió efecto. Se incluirá en la Resolución que declare no vigente las Decisiones de la CLAC (Adjunto 1).
19	Res A16-17	Estrategia para desarrollar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.	Será actualizada (ver cuestión 3 del Orden del Día).

4. La Secretaría, al pasar revista a las Decisiones de la CLAC observó que la Rec A3-3 Uso de la parada-estancia, Rec A10-6 Sobre el servicio *courier* y Rec A13-1 Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación deberían ser revisadas por el Grupo de Expertos.

5. En ese sentido, se sugiere introducirlas en el Programa de Trabajo del próximo período.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

6. Se invita al Comité Ejecutivo a:

- analizar la presente nota de estudio;
- enmendar las Decisiones citadas en el párrafo 3;
- aprobar el Proyecto de Resolución A17-* sobre Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes (**Adjunto 1**), así como los Proyectos de Decisión que actualizan las Decisiones vigentes (**Adjuntos 2 al 9**);
- encargar al GEPEJTA el análisis de las Recomendaciones A3-3, A10-6 y A13-1;

- e) exhortar a los Estados miembros a tomar en cuenta el marco normativo de la CLAC dentro de sus respectivas legislaciones e informar al Comité Ejecutivo sobre el estado de situación de dicho proceso y la forma en que lo están implementando;
- f) encargar a la Secretaría que continúe con el seguimiento constante de la implementación de las Decisiones de la CLAC en los Estados miembros y realice un análisis amplio de la situación regional con dicha información; y,
- g) encargar a la Secretaría que continúe con la revisión de las Decisiones de la CLAC a fin que puedan ser enmendadas, derogadas o actualizadas.

RESOLUCIÓN A17-**

DECISIONES DE LA ASAMBLEA DECLARADAS NO VIGENTES

CONSIDERANDO que la Resolución A16-11 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC” actualización de las Decisiones de la CLAC”, en su numeral 7.2.2 expresa lo siguiente: *“El tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor, será de cinco años. Una vez alcanzado ese tiempo y en caso de que no se haya obtenido el número mínimo de notificaciones, la Secretaría iniciaría el proceso de revocatoria, a través del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo y del Comité Ejecutivo, con miras a que la subsiguiente Asamblea tome la decisión que estime conveniente”;*

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su LXIX reunión, acordó revocar la Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, en vista que solamente contaba con cuatro ratificaciones y, ya se había superado el límite de tiempo de espera para que entre en vigor;

CONSIDERANDO que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones de la CLAC, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Declarar no vigente las siguientes Decisiones de la CLAC:

- | | | |
|---|------------|---|
| 1 | Res A11-2 | Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC. |
| 1 | Res A13-1 | Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América |
| 2 | Res A16-13 | Autonomía de la CLAC |

RESOLUCIÓN A11-2

INCORPORACIÓN DE ARUBA COMO ESTADO ADHERENTE A LA MEMBRESÍA DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Artículo 2 del Estatuto del Organismo Regional establece que podrán integrar el mismo, solamente los Estados situados en América del Sur, América Central, incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe, área geográfica que a los fines del mencionado instrumento se denomina Latinoamérica;

CONSIDERANDO que dado su emplazamiento geográfico, Aruba por pertenecer al grupo de Estados del Caribe, se encuentra dentro del área delimitada por el Estatuto;

CONSIDERANDO que la X Asamblea de la CLAC adoptó la Conclusión orientada a ensanchar la membresía del organismo regional con los países de habla no española correspondientes a la región caribeña, ponderando la necesidad de estrechar los lazos de cooperación y colaboración entre las diferentes subregiones de Latinoamérica;

CONSIDERANDO que con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 74 de la Carta de las Naciones Unidas jerarquiza el principio general de buena vecindad, en cuanto a las relaciones entre Miembros de las Naciones Unidas y otros territorios;

CONSIDERANDO que Aruba, dada su configuración institucional autónoma obtenida en 1986, pero formando parte del Reino de los Países Bajos tiene capacidad jurídica para asumir derechos y contraer obligaciones internacionales en forma independiente;

CONSIDERANDO que en base a su estado jurídico institucional intermedio entre la calidad de Estado miembro propiamente dicho, reservado para Estados independientes y de Estados observadores, podría asignársele la calidad de Estado Adherente con obligaciones y derechos que le fije el Plenario representado por la Asamblea.

LA XI ASAMBLEA RESUELVE

1. Incorporar a Aruba, en la calidad de Estado Adherente, con el reconocimiento del pleno ejercicio de derechos y obligaciones fijados a los Estados miembros de la CLAC.
2. Por los conductos institucionales pertinentes, el Gobierno de Aruba depositará en su oportunidad ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de México la notificación de aprobación del Estatuto de la CLAC.

RESOLUCIÓN A13-1

**AMPLIACIÓN DEL ÁREA GEOGRÁFICA DE LA CLAC PARA
LA INCORPORACIÓN DE OTROS ESTADOS DE AMÉRICA**

CONSIDERANDO que el Artículo 2 del Estatuto de la Comisión solamente permite la posibilidad de formar parte de la CLAC a los Estados situados en América del Sur, América Central incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe;

CONSIDERANDO que el citado Artículo forma parte de la Constitución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;

CONSIDERANDO que sería conveniente realizar una modificación estatutaria que permita la incorporación de otros Estados de América a la CLAC;

CONSIDERANDO los beneficios que ha generado para la región este foro de naturaleza consultiva, aspecto que seguirá caracterizando las resoluciones que emanen de la Comisión;

CONSIDERANDO que la ampliación al Organismo a nivel americano posibilitaría una mayor integración entre los Estados de la región y permitiría el adecuado tratamiento de los temas que sean de interés para los países de la región, el establecimiento de mecanismos de cooperación y la superación de las diferencias que pudieran presentarse entre los Estados miembros.

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Aprobar las siguientes Enmiendas al Estatuto de la CLAC:

a) Sustitúyase el texto del Artículo 2 que dice:

“Podrán integrar la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil que en adelante se denominará indistintamente la Comisión o la CLAC, solamente los Estados situados en América del Sur, América Central incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe, área geográfica que a los fines del presente instrumento se denominará Latinoamérica.”

Por:

“Podrán integrar la Comisión referida en el Artículo 1, que en adelante se denominará indistintamente la Comisión Panamericana de Aviación Civil, la Comisión o COPAC, los Estados situados en el Continente Americano y en el Caribe, área geográfica que a los fines del presente instrumento se denominará la Región.”

b) Modifíquese todos los artículos del Estatuto que fueren necesarios a los fines de sustituir las expresiones “Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)” por la de “Comisión Panamericana de Aviación Civil (COPAC)”, así como “región latinoamericana” o “Latinoamérica” por “la Región”.

2. Las presentes enmiendas al Estatuto de la CLAC entrarán en vigor cuando los dos tercios del total de los Estados miembros hayan depositado el instrumento de aprobación en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.
3. Una vez que entren en vigencia las reformas a los Estatutos, según lo previsto en la presente Resolución, el Comité Ejecutivo procederá de inmediato a formular las reformas que correspondan en el Reglamento Interno de las Reuniones, con la finalidad de armonizar las disposiciones de esos dos instrumentos y adecuarlos a la nueva denominación.
4. El cambio de denominación señalado precedentemente no sustituye ni cancela los objetivos y fines asignados estatutariamente a la Comisión, ni los compromisos internacionales suscritos o adquiridos.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A17-*

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° ~~33°~~ **35°** Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución ~~A33-2~~ **A35-9**, 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 **XVII** 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 acompañe y apoye la labor de seguimiento respecto a la implementación en la región del indicado Plan Modelo de la OACI, a fin de evaluar la armonización de los procedimientos de seguridad en el área latinoamericana.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-14

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A17-**

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que la Resolución A33-2 A35-9 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 25º 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 3º bis;

CONSIDERANDO que durante el 27º Periodo 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 28º Periodo 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 XVII 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 A15-16.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-****MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE
DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS
DE LA REGIÓN**

CONSIDERANDO que el precio del combustible es un elemento gravitante en la economía de las operaciones de las líneas aéreas de la región, y que constituye uno de los rubros más importantes en los costos de operación de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO la gran cantidad de impuestos que inciden en el aumento del precio del combustible;

CONSIDERANDO que, en la región, el precio de combustible es un factor que viene constituyéndose en una limitante para el normal desarrollo de la actividad aérea, ya que incide de manera importante en la estructura de costos de las empresas, lo que a su vez se refleja en elevadas tarifas con la consecuente restricción en el uso masivo de este servicio.

LA **XVII** ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar con la autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la disminución de la incidencia del precio de combustible, como un factor importante para el desarrollo de la aviación civil en general.
2. Exhortar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 y la Resolución ~~A33-19~~ **A35-18**.
3. Instar a las autoridades aeronáuticas que promuevan la realización de estudios y proyectos técnicos tendientes a la racionalización de los procedimientos de Tránsito Aéreo, con miras a permitir una mayor economía de combustible.
4. Apoyar las labores que vienen desarrollando la OACI y otros organismos especializados, conducentes a la reducción de la incidencia del precio de combustible dentro de los costos de las líneas aéreas.
5. Exhortar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desagravar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
6. Encargar al Comité Ejecutivo que informe sobre la evolución de este asunto en la próxima Asamblea de la CLAC.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A15-11.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-****SISTEMA ESTADÍSTICO DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, literal c), establece que *“Para el cumplimiento de sus fines, la Comisión desarrollará todas las funciones necesarias, y en particular: Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de los formularios de la OACI y el suministro de otra información estadística que se decida recopilar sobre una base regional”*;

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología en el campo de las telecomunicaciones ofrece medios electrónicos expeditos;

CONSIDERANDO que el sistema estadístico de la CLAC ha agilizado el procesamiento de los datos estadísticos;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados de la región dispone de sistemas estadísticos que permiten interconectarse con la Secretaría de la CLAC.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC**RESUELVE**

1. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros que envíen, a la Secretaría de la CLAC, la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 90 días posteriores al vencimiento del período anterior.
2. Invitar a las líneas aéreas que operan en la región y a los organismos que las agrupan (IATA y ~~AITAL~~ **ALTA**) a colaborar para alcanzar los objetivos del Sistema.
3. Encargar a la Secretaría la publicación de los resultados estadísticos a través de los medios que estime pertinente, incluso su página *web*.
4. Garantizar a los Estados miembros el acceso a toda la base de datos por vía electrónica.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-3.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

**DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS PERMANENTES
DE LA CLAC RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

CONSIDERANDO que la OACI, a través de sus oficinas regionales, ha procurado orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de forma tal que atienda las demandas exigidas por la sociedad, permitiendo el mantenimiento de la calidad del medio ambiente;

CONSIDERANDO que la Resolución ~~A33-7~~ **A35-5** establece la política actual de la OACI relativa a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que en el Apéndice A de la Resolución ~~A33-7~~ **A35-5**, la Asamblea de la OACI insiste que los Estados Contratantes se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente, ya que tales medidas podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la Resolución ~~A33-7~~ **A35-5** adoptada por la Asamblea de la OACI resuelve que en sus Sesiones Ordinarias se revisará la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

CONSIDERANDO la necesidad de que la CLAC adopte las nuevas políticas de la OACI establecidas en la Resolución ~~A33-7~~ **A35-5**, en especial, el concepto de “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves (Apéndice C), así como las directrices relacionadas con el proceso y el criterio para la introducción de nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y las directrices para la planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F); y

CONSIDERANDO la necesidad de abordar los aspectos relativos a la emisión de motores de las aeronaves, incluso una mejor comprensión de su impacto y de los posibles medios para limitar o reducir los gases generados en la aviación que contribuyen al efecto de invernadero.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Que los apéndices que forman parte de esta Resolución y que aparecen abajo enumerados tienen como objetivo definir la política y el establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC con relación a la protección del medio ambiente:

Apéndice A - Política general

Apéndice B - Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Apéndice C - Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Apéndice D - Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

- Apéndice E - Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con el ruido
 - Apéndice F - Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
 - Apéndice G - Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
 - Apéndice H - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
 - Apéndice I - Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves
2. Solicitar a todos los Estados miembros continuar apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
 3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución A33-7, se encargue de presentar un análisis de la misma, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, la orientación e introducción de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

APÉNDICE A

Política general

1. Declarar que la CLAC, conciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil y de su responsabilidad, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región y en armonía con el medio ambiente.
2. Acoger las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo adopte las medidas necesarias para mantenerse informado sobre todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones.
4. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.
5. Solicitar a los Estados miembros abstenerse de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente, en la región.

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

1. Acoger la adopción, por la Asamblea de la OACI, de la nueva norma, más estricta, respecto al ruido de las aeronaves para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, nuevo Capítulo 4, establecido por la Resolución ~~A33-7~~ A35-5.
2. Recomendar al Comité Ejecutivo a apoyar, con la ayuda y la cooperación de los grupos de expertos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, el desarrollo de las labores relacionadas con el establecimiento de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, observando las políticas continuas de la OACI.
3. Solicitar a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para coordinar el tratamiento de las cuestiones de medio ambiente con miras a ampliar su conocimiento y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros adoptar, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves

1. Alentar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.
2. Exhortar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.
3. Instar a los Estados miembros a instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
 - (a) una evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;
 - (b) una evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - (c) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.
4. Instar a los Estados miembros a promover y apoyar los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios.

5. Exhortar a los Estados miembros a aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido.
6. Instar a los Estados miembros a aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional.
7. Exhortar a los Estados miembros a no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución.
8. Solicitar a los Estados miembros cooperar estrechamente, en la medida de lo posible, para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.
9. Solicitar a los Estados miembros asegurar que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no-discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago.
10. Solicitar a los Estados miembros considerar las condiciones económicas particulares de los países de la región cuando se definan las políticas para la atenuación del ruido de las aeronaves.
11. Solicitar a los Estados miembros mantener informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.
12. Solicitar al Comité Ejecutivo evaluar continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la CLAC que sea necesaria para ayudar a los Estados miembros a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.
13. Instar a los Estados miembros a prestar el apoyo correspondiente a la labor de la CLAC en este tema de forma coordinada con la OACI, con miras al desarrollo de la aviación civil en la región.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

1. Solicitar a los Estados miembros no introducir, antes del 31 de diciembre de 2005, ninguna medida para eliminación gradual, en los aeropuertos internacionales, de las aeronaves comprendidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2.
2. En caso que la introducción de restricciones a las operaciones a este tipo de aeronave sea considerada necesaria por el Estado miembro, no deberá hacerse sin antes tomar en cuenta:
 - a) si la eliminación de este tipo de aeronave proveerá los beneficios al medio ambiente necesarios en los alrededores de los aeropuertos;
 - b) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden alcanzarse con reglamentos que impidan a sus explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de las mismas;
 - c) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden ser obtenidos por medio de:

- restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso se haya determinado y declarado que genera problemas de ruido;
 - restricciones limitadas a los períodos en que se registra la mayor perturbación por el ruido; y
- d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados miembros interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable sobre esta intención.
3. Instar a los Estados que, a pesar de las consideraciones descritas en párrafo 2 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves para:
- a) definir toda restricción de tal manera que las aeronaves de un explotador individual que se conformen al Capítulo 3 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, hasta el año 2010;
 - b) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años desde de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
 - c) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna aeronave equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; e,
 - d) informar a la CLAC, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.
4. Exhortar a los Estados miembros a seguir colaborando bilateral y regionalmente, a fin de:
- a) disminuir las repercusiones del ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos, minimizando los costos económicos para los explotadores de aeronaves; y
 - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países de la región con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual.
5. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4.
6. Instar a los Estados miembros para que ayuden a los explotadores de aeronaves en su esfuerzo por acelerar la modernización de sus flotas, facilitando el arrendamiento o la compra de aeronaves con mejores tecnologías, e incluso suministrar cooperación técnica multilateral donde sea apropiado.
7. Instar a los Estados miembros para que sólo implementen algún tipo de restricción en cuanto a la operación de aeronaves, en caso necesario, luego de desarrollar y adoptar una política como parte del enfoque equilibrado, considerando:

- a) la planificación de la utilización de los terrenos en áreas cercanas a los aeropuertos internacionales para reducir, al mínimo, cualquier utilización de los terrenos para fines residenciales, educacionales, culturales, de salud u otros que puedan ser afectados negativamente por el ruido de las aeronaves;
- b) la utilización de procedimientos operacionales para la reducción del ruido de las aeronaves; y
- c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

1. Solicitar a los Estados miembros que, siempre que sea posible, se adopten cualesquiera restricciones a las operaciones solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas al medio ambiente previstas y las repercusiones perjudiciales posibles.
2. Solicitar a los Estados miembros a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves antes de evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C a esta resolución.
3. Solicitar a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula 2 anterior, permitan la introducción de restricciones a las operaciones de aeronaves, en un aeropuerto, que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, y que:
 - a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
 - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
 - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial, cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
 - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (e.g. servicios de larga distancia);
 - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países de la región para evitar imposición de costos elevados;
 - f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un periodo de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
 - g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable; e,

- h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

1. Instar a los Estados miembros que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 de acuerdo con el Apéndice D de esta resolución para preservar al máximo las ventajas alcanzadas en las comunidades locales, por la reducción del ruido en estos aeropuertos, evitando la utilización de los terrenos incompatibles con las actividades aeronáuticas o la invasión de área adyacentes a los mismos.
2. Instar a los Estados miembros a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización de los terrenos incompatible con las actividades aeronáuticas o la invasión en las áreas cercanas a los mismos.
3. Instar a los Estados miembros cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
 - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas con actividades sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
 - c) definan zonas cercanas a los aeropuertos que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta la densidad de la población y su crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para el uso adecuado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
 - d) sancionen leyes, den orientación u otros medios apropiados para lograr la compatibilidad entre la operación de los aeropuertos y los criterios adoptados para la utilización de los terrenos en zonas adyacentes a los mismos; y
 - e) se aseguren que las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información de fácil lectura y comprensión acerca de las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo acoger la orientación contenida en el “Manual de Planificación de Aeropuertos” (Doc 9184) con respecto a la elaboración de las directrices para los Estados miembros acerca del control de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos.
5. Solicitar al Comité Ejecutivo establecer procedimientos para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

1. Reafirmar la importancia de una política que garantice que no se producirá ninguna situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial.
2. Orientar al Comité Ejecutivo para que, en observancia del Apéndice G de la Resolución ~~A33-7~~ **A35-5** de la OACI y de otros documentos pertinentes a la operación de aeronaves supersónicas, se consideren debidamente los problemas que pueden ser generados para el público, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, y que se tomen medidas para colaborar con la comunidad internacional en asuntos como la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público” y el establecimiento de sus límites correspondientes.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

1. Adoptar procedimientos para atender las cuestiones relativas a las repercusiones de la aviación civil en la atmósfera en el seno de la CLAC, a partir de los principios y directrices establecidos en los Apéndices H e I de la Resolución ~~A33-7~~ **A35-5** de la Asamblea de la OACI.
2. Instar a los Estados miembros a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC.
3. Solicitar a los Estados miembros continuar cooperando estrechamente con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).
4. Solicitar a los Estados miembros continuar estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, elaborar propuestas concretas y proporcionar sugerencias al Comité Ejecutivo y a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, tan pronto como sea posible, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones para los países en la región.
5. Solicitar a los Estados miembros fomentar la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.
6. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
7. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales en el nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

APÉNDICE I
Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con
las emisiones de los motores de las aeronaves

1. Solicitar al Comité Ejecutivo continuar elaborando orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático, y elaborar propuestas concretas y proporcionar asesoramiento, tan pronto como sea posible, a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU.
2. Exhortar a los Estados miembros y al Comité Ejecutivo para que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes involucradas, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo, y adopten medidas compatibles con el marco descrito a continuación, y a los Estados miembros para que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:
 - a) Mecanismos voluntarios
 - (1) Alentar a los Estados miembros y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios.
 - (2) Instar al Comité Ejecutivo a que facilite las medidas a través de directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo.
 - b) Gravámenes relacionados con las emisiones
 - (1) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de introducir tasas y tarifas de medio ambiente relacionadas a la emisión de aeronaves.
 - (2) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual.
 - (3) Instar al Comité Ejecutivo a que realice más estudios y elabore orientación adicional sobre el asunto.
 - c) Comercio de los derechos de emisión
 - (1) Respaldar la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional.
 - (2) Solicitar al Comité Ejecutivo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la

participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU.

3. Instar a los Estados miembros a no considerar la adopción de cualquier tipo de tasa o impuesto con el propósito de reducir la repercusión atmosférica causada por las operaciones de las aeronaves, teniendo en consideración los resultados alcanzados en los estudios realizados por el CAEP.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-7.

RESOLUCIÓN A16-13**AUTONOMÍA DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que la CLAC fue constituida por las autoridades de aviación civil de los Estados participantes de la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada en México, el 14 de diciembre de 1973, con el objetivo de proporcionar a los Estados Latinoamericanos una estructura adecuada para la discusión y planeamiento de todas las medidas necesarias para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil en la región, dentro de los principios y objetivos establecidos en su Estatuto y en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944);

CONSIDERANDO que, desde la fecha de su constitución, la CLAC ha mantenido una estrecha relación con la OACI, transformándose, a lo largo del tiempo, en el referente de la actividad aeronáutica de Latinoamérica y en el más importante instrumento de cooperación y coordinación del transporte aéreo internacional, impulsando la gestión de entes o dependencias que se encargan de aspectos relacionados a la aviación civil;

CONSIDERANDO el Acuerdo de *Modus Vivendi* firmado entre el Presidente del Consejo de la OACI y el Presidente de la CLAC (28 de noviembre de 1978), en el que se reconoce la necesidad de cooperación recíproca de ambas Organizaciones y de mantener estrecho enlace entre sí, de conformidad a lo establecido en la Resolución A18-21 de la OACI y a los Artículos 6 y 27 del Estatuto de la CLAC, con el fin de prestarse cooperación para posibilitar el desempeño de sus respectivas obligaciones;

CONSIDERANDO que, por medio de este Acuerdo de *Modus Vivendi*, la OACI se comprometió a prestar servicios y apoyo a la CLAC en sus actividades; así como que la CLAC, en la ejecución de sus funciones, ha tenido en cuenta las actividades de la OACI, evitando duplicaciones innecesarias y asegurando la armonización y coordinación de sus actividades;

CONSIDERANDO la fructífera labor desarrollada por la CLAC, gracias a la cual ha fortalecido su poder de convocatoria, alcanzando en la actualidad niveles de alto rendimiento y un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo regional y mundial;

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo de la CLAC, en su LXVI reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004), acordó que la CLAC debía disponer de autonomía financiera y de gestión; manteniendo, en todo caso, una estrecha relación con la OACI;

CONSIDERANDO el ofrecimiento de los Estados para brindar apoyo y constituirse sede de la Secretaría de la CLAC;

CONSIDERANDO que la OACI, en su 35° período de sesiones (Montreal, Canadá, septiembre/octubre de 2004), por sus problemas financieros, resolvió disminuir el apoyo a las Comisiones Regionales (CLAC y CAFAC), lo que surtiría efecto a partir del 31 de diciembre de 2006.

LA XVI ASAMBLEA RESUELVE

1. Encargar a los miembros del Comité Ejecutivo y a la Secretaría analizar y evaluar todas las propuestas presentadas por los Estados miembros que ofrecieron apoyo y sede para la Secretaría de la CLAC, así como la información complementaria, cuadros comparativos y demás documentos que estime conveniente; y resolver sobre la mejor alternativa.
2. Encargar al Presidente de la CLAC la negociación y modificación del Acuerdo de *Modus Vivendi* entre la CLAC y la OACI, en el marco de las nuevas condiciones, manteniendo el apoyo mutuo y las estrechas relaciones entre las dos Organizaciones.
3. Encargar al Presidente de la CLAC, de ser el caso, la suscripción del Acuerdo con el Gobierno del Estado miembro escogido como sede de la Secretaría de la CLAC.
4. Fijar el día 31 de marzo de 2005 como fecha límite para que los Estados miembros que deseen apoyar y ofrecer sede para la Secretaría de la CLAC oficialicen sus propuestas.