

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/GEPEJTA/13-NE/03
11/02/04

DECIMOTERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/13)

(Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004)

Cuestión 2 del Orden del Día:

**Seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en
los Estados miembros. Revisión del estado de las Decisiones de la
CLAC**

Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, durante la XV Asamblea Ordinaria (Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002), se aprobaron diecinueve Decisiones, once Resoluciones y ocho Recomendaciones. De igual manera, aprobó dentro de el Programa de Trabajo para el presente bienio una tarea relacionada al “Seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros”.

2. En ese sentido, la Secretaría preparó una tabla en la que se detallaban las Decisiones vigentes de la CLAC, a fin de que los Estados den a conocer si han tomado en cuenta las Decisiones de la CLAC dentro de su legislación y la forma en que lo han hecho. Esta tabla fue presentada durante dos oportunidades, no habiendo podido hacerse un examen más detallado sobre la situación de la aplicación del marco normativo de la CLAC a nivel regional por la poca información obtenida.

3. En dichas oportunidades, varios Estados manifestaron tener inconvenientes para la aplicación de las normas de la CLAC en sus respectivas legislaciones, considerando que, en muchos de ellos, se están modificando las legislaciones aeronáuticas, labor muy importante que debería considerar, entre otros asuntos, la normatividad de la CLAC.

4. Con respecto a las aprobaciones del Estatuto de la CLAC, se coincidió en que en dicho proceso se dificulta debido a que no es sólo de competencia de las autoridades aeronáuticas sino de otras instancias que incluye a las Cancillerías y los propios Congresos.

5. En ese orden de ideas, el Comité Ejecutivo exhortó a los Estados que aún no habían respondido la encuesta sobre el marco normativo de la CLAC a que envíen la información requerida lo antes posible y encargó a la Secretaría elaborar un análisis amplio de la situación regional con dicha información y que, en lo referente a las modificaciones estatutarias, solicite a las Autoridades respectivas tomar las medidas necesarias dentro de sus propias administraciones para acelerar los procesos de aprobación y su pronta ratificación.

Situación actual

6. Hasta la fecha de elaboración de la presente nota de estudio sólo se obtuvo respuesta de ocho Estados: Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay, con la que se preparó la tabla que se acompaña como **Adjunto 1**.

7. De la información recibida con respecto a la aplicación del marco normativo de la CLAC dentro de los Estados miembros se puede inferir lo siguiente:

- a) Los ocho Estados han tomado en cuenta, casi en su totalidad, las Decisiones dentro de su legislación.
- b) La razón por la cual algunas Decisiones no han sido tomadas en cuenta en la legislación de los Estados responde a que, los temas tratados en ellas, no son de competencia de la autoridad aeronáutica, sino de otras autoridades.
- c) De igual manera, algunas Decisiones que aun no han sido tomadas en cuenta se encuentran en proceso de aprobación y/o ratificación en las instancias del poder legislativo de sus respectivos países.
- d) Muchas Decisiones han sido o están siendo consideradas dentro de las reformas en las legislaciones aeronáuticas y/o reglamentos internos de los Estados miembros.

8. Por otro lado, respecto al estado de ratificación de las Resoluciones Estatutarias por parte de los Estados miembros, tal como lo señala la Recomendación A14-4 “Estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC” y conforme a las disposiciones tanto del Comité Ejecutivo como de la Asamblea, se tiene lo siguiente:

- a) Existen aun cuatro Resoluciones que no han entrado en vigor.

- b) Las Resoluciones A4-1 y A4-3 relativas a enmiendas al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC, aprobadas por la IV Asamblea (5 de diciembre de 1980), constan de doce ratificaciones, faltando solamente una.
- c) La Resolución A12-5 referida a enmiendas al Estatuto de la CLAC, aprobada por la XII Asamblea (8 de septiembre de 1996), tiene cinco ratificaciones y necesita catorce para que entre en vigor.
- d) La Resolución A13-1 sobre la ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América, aprobada por la XIII Asamblea (21-24 de julio de 1998), tiene tres ratificaciones y también necesita catorce para que entre en vigor.

9. Al respecto, sería conveniente que los Estados adopten las medidas necesarias para la pronta ratificación de las Resoluciones Estatutarias. Para información, como **Adjunto 2** se acompaña el estado de ratificación de dichas Resoluciones por parte de los Estados miembros.

Derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC

10. Cabe recordar que, tomando en cuenta la experiencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) y la necesidad de establecer un apropiado ordenamiento interpretativo sobre los citados instrumentos, el Comité Ejecutivo de la CLAC encargó al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) la revisión de la normatividad del Organismo y su actualización.

11. El GEPEJTA luego del estudio pertinente, a través de su Grupo *ad hoc*, consideró conveniente el desarrollo de métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones.

13. En ese sentido, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-21 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”, la misma que, entre otras cosas, establece lo siguiente:

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

14. En cumplimiento a la citada Resolución, 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	Rec A10-5	Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para eliminar la doble tributación (Adjunto 3)	En el segundo considerando se hace referencia a nueve Asambleas de la CLAC, por lo que recomienda reemplazarla por otra que no mencione el número de Asambleas.
2	Res A14-5	Declaraciones de la CLAC (Adjunto 4)	La Declaración de México del 14 de diciembre de 1998 a la que hace referencia en el punto 4 de la parte resolutive ya surtió el efecto deseado. Se recomienda eliminar dicho punto.
3		Declaración de México (14 de diciembre de 1998) (Adjunto 5)	La Declaración de México del 14 de diciembre de 1998 ya surtió el efecto deseado. Se recomienda eliminar esta Declaración.
4	Rec A14-2	Derechos del usuario (Adjunto 6)	En el literal c) del punto 11 de la cartilla del usuario anexa se menciona el Convenio de Montreal como si todavía no hubiese entrado en vigencia. Se recomienda reemplazarla por otra modificando dicho punto, pues ya entró en vigencia en noviembre de 2003.
5	Rec A6-3	Reembolsos (Adjunto 7)	El tema de “reembolsos” está incluido dentro de las Resoluciones A14-2 “Derechos del usuario” y A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”. El cuarto considerando de la Recomendación hace referencia al Grupo de Expertos en costos y tarifas de la CLAC (GECOT) que ya no existe. Se recomienda eliminar esta Recomendación.
6	Res A14-9	Nuevo sistema estadístico de la CLAC (Adjunto 8)	El nuevo sistema está funcionando. Se recomienda modificar esta Resolución.
7	Res A8-2	Cursos políticos de acción en materia de prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas (Adjunto 9)	La Resolución A8-1 a la que hace referencia en el primer punto de la parte resolutive fue derogada por la Res A15-19. Se recomienda enmendarla.
8	Rec A10-3	Extensión a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular de las medidas de prevención y control del narcotráfico contenidas en la Recomendación A8-1. (Adjunto 10)	La Recomendación A8-1 fue derogada por la Rec A15-12. Se recomienda insertar el texto de esta Recomendación dentro de la Res A15-12.
9	Rec A15-12	Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo (Adjunto 11).	El documento 8973/5 de la OACI al que se hace referencia en el cuarto considerando ha sido reemplazado por la sexta edición. Se recomienda enmendar la Recomendación no haciendo referencia a las ediciones de los documentos de la

	Decisión	Asunto	Razón por la cual debe enmendarse o ser declarada no vigente
			OACI. También se recomienda insertar el texto de la Rec A10-3.
10	Res A15-17	Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente (Adjunto 12)	La Resolución A12-3 de la CLAC a la que se hace referencia en el séptimo considerando fue derogada por la Res A14-7. Se recomienda enmendar la Resolución eliminando el citado considerando.
11	Rec A14-6	Adhesión al acuerdo para la implantación del sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional (Adjunto 13).	El sistema cambió de nombre y los documentos han sido modificados. Se recomienda enmendar la Recomendación.

Proyecto de Decisión sobre el seguimiento de la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC

15. 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 A15-21, la Secretaría ha creído conveniente preparar un proyecto de Decisión que exhorte a los Estados la aplicación del marco normativo de la CLAC, así como la pronta ratificación de las Resoluciones estatutarias. Dicho proyecto se acompaña a la presente como **Adjunto 14** para efectos de su revisión por parte del Grupo de Expertos.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

16. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) analizar la presente nota de estudio;
- b) exhortar a los Estados a que adopten las medidas necesarias para la pronta ratificación de las Resoluciones Estatutarias;
- c) iniciar el proceso de enmienda de las Decisiones de la CLAC citadas en el párrafo 14, con miras a que el Comité Ejecutivo y posteriormente la Asamblea tome la decisión que estime conveniente; y
- d) analizar al proyecto de Decisión adjunto.

ESTADO DE APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE LA CLAC EN LOS ESTADOS MIEMBROS

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Rec A3-3	Uso de la parada-estancia. (Nov-1978)				S	S	N		S	S								P	S		S	
Res A4-1	Enmienda al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC. (Dic-1980)				S	S	P		S	S								P	S		S	
Res A4-3	Enmienda al Estatuto de la CLAC. (Dic-1980)				S	S	P		S	S								S	S		S	
Rec A6-3	Reembolsos. (Nov-1984)				S	S	S		S	S								S	S		S	
Res A7-2	Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales. (Nov-1986)				S	S	N		S	S								S	S		S	
Rec A7-1	Ventas en moneda local. (Nov-1986)				S	S	S		N	S								S	*		S	
Rec A7-2	Facilidades para remesas al exterior. (Nov-1986)				S	S	X		S	S								S	*		S	
Res A8-2	Cursos políticos de acción en materia de prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas. (Nov-1988)				S	X	X		S	S								S	S		S	
Rec A8-6	Participación de los expertos de la región en los paneles de la OACI. (Nov-1988)				S	S	S		S	S								S	*		S	

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Res A10-4	Cooperación y asistencia mutua en la prevención del tráfico ilícito de drogas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo. (Nov-1992)				S	E	S		S	S								S	S		S	
Rec A10-2	Participación de los servicios de tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas. (Nov-1992)				S	S	S		S	S								S	S		S	
Rec A10-3	Extensión a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular de las medidas de prevención y control del narcotráfico contenidas en la Recomendación A8-1. (Nov-1992)				S	S	S		S	S								S	S		S	
Rec A10-4	Acciones legales y operativas sobre tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores, elementos químicos esenciales y delitos conexos, utilizando como medio para dicho fin la aviación general. (Nov-1992)				S	E	S		S	S								S	S		S	
Rec A10-5	Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para eliminar la doble tributación. (Nov-1992)				S	N	N		S	S								N	*		S	
Rec A10-6	Sobre el servicio courier. (Nov-1992)				S	E	S		S	S								S	*		S	

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Rec A10-9	Congestión aeroportuaria – Necesidad de coordinación con las autoridades competentes. (Nov-1992)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Res A11-2	Incorporación de Aruba como Estado Adherente a la membresía de la CLAC. (Nov-1994)				S	S	P		S	N								S	S		S	
Rec A11-4	Programa educativo de prevención del uso indebido de drogas para el personal directa e indirectamente vinculado con la actividad de la aviación civil. (Nov-1994)				S	P	S		S	S								S	S		S	
Res A12-5	Enmiendas al Estatuto de la CLAC. (Nov-1996)				S	P	P		P	S								P	*		P	
Res A12-11	Sobre la utilización óptima de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana. (Nov-1996)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A12-1	Medidas para coordinar las posiciones de los Estados de la CLAC en los foros de GREPECAS. (Nov-1996)				S	S	S		S	S								S	S		S	
Res A13-1	Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América. (Jul-1998)				S	P	E		P	P								P	*		P	

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Rec A13-1	Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los Comités Nacionales y Aeroportuarios da facilitación. (Jul-1998)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A13-3	Proyecto de cláusula modelo para evitar prácticas de competencia desleal. (Jul-1998)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A13-4	Factores a considerar en la privatización de los aeropuertos. (Jul-1998)				S	S	S		S	S								N	S		S	
Res A14-5	Declaraciones de la CLAC. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Declaración de México – 14 de diciembre de 1998					S	S	S		S	S								S	*		S	
Res A14-7	Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Res A14-9	Nuevo sistema estadístico de la CLAC. (Nov-2000)				S	E	S		P	S								S	S		S	
Res A14-11	Prorrato de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A14-2	Derechos del usuario. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Rec A14-4	Estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC. (Nov-2000)				S	P	N		S	P								S	*		S	
Rec A14-6	Adhesión al Acuerdo para la implantación del Sistema regional para la vigilancia de la Seguridad Operacional. (Nov-2000)				S	S	E		S	S								S	S		S	
Rec A14-10	Medidas de facilitación en los aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A14-12	Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	N		S	
Rec A14-14	Facilitación del transporte aéreo. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A14-16	Capacitación profesional del personal de la administración de aviación civil. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A14-18	Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Rec A14-20	Medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	S		S	

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Rec A14-22	Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros. (Nov-2000)				S	S	S		S	S								S	*		S	
Res A15-1	Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (Nov-2002)				S	E	S		P	S								S	*		S	
Res A15-3	Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana (Nov-2002)				S	E	S		P	S								S	*		S	
Res A15-5	Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo (Nov-2002)				S	S	S		P	S								S	*		S	
Res A15-7	Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total (Nov-2002)				S	R	S		P	S								S	P		S	
Res A15-9	Régimen tarifario de los pasajeros (Nov-2002)				S	E	S		P	S								S	S		S	
Res A15-11	Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región (Nov-2002)				S	E	E		N	S								S	S		S	

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Res A15-13	Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región (Nov-2002)				S	S	S		P	S								S	N		S	
Res A15-15	Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias (Nov-2002)				S	S	S		P	S								N	S		S	
Res A15-17	Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente (Nov-2002)				S	E	S		P	S								S	S		S	
Res A15-19	Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional (Nov-2002)				S	E	S		P	S								*	S		S	
Res A15-21	Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC (Nov-2002)				S	E	S		P	S								S	*		S	
Rec A15-2	Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación (Nov-2002)				S	E	S		P	S								S	S		S	

DECISIÓN		A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Rec A15-4	Armonización de disposiciones respecto a la implantación al nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos (Nov-2002)				S	S	E		P	S								S	S		S	
Rec A15-6	Sistema de registro electrónico de tarifas (Nov-2002)				S	E	S		P	S								S	S		S	
Rec A15-8	Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo (Nov-2002)				S	E	S		P	S								*	N		S	
Rec A15-10	Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo (Nov-2002)				S	E	S		P	S								*	*		S	
Rec A15-12	Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo (Nov-2002)				S	E	S		P	S								*	*		S	
Rec A15-14	Aplicación de parte de los Estados miembros de la CLAC del "Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil" (Nov-2002)				S	E	S		P	S								*	S		S	
Rec A15-16	Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos (Nov-2002)				S	E	S		P	S								*	*		S	

LEYENDA:

ARG = ARGENTINA	ARU = ARUBA	BOL = BOLIVIA	BRA = BRASIL	CHI = CHILE	COL = COLOMBIA	CRI = COSTA RICA
CUB = CUBA	ECU = ECUADOR	ESA = EL SALVADOR	GUA = GUATEMALA	HON = HONDURAS	JAM = JAMAICA	MEX = MÉXICO
NIC = NICARAGUA	PAN = PANAMÁ	PAR = PARAGUAY	PER = PERÚ	RDO = REP. DOMINICANA		URU = URUGUAY
VEN = VENEZUELA	S = Se toma en cuenta dentro de la legislación		N = No se toma en cuenta dentro de la legislación		P = Se encuentra en proceso de aprobación y/o ratificación	
X = El tratamiento del tema excede el ámbito de la autoridad aeronáutica				E = En estudio		* = Información incompleta / no se respondió

**ESTADO DE APROBACIÓN DEL ESTATUTO DE LA CLAC Y DE LAS ENMIENDAS
ESTATUTARIAS**

ESTADO MIEMBRO DE LA CLAC	Estatuto de la CLAC (adoptado en México, 14 diciembre 1973) Entrada en vigor: 21 de octubre de 1975		Enmiendas al Estatuto <i>No han entrado en vigor</i>		
	Aprobación	Entrada en vigor	Res. A4-1 y A4-3 (adoptadas por IV Asamblea 5 de diciembre 1980)	Res. A12-5 (adoptada por XII Asamblea, 8 de noviembre de 1996)	Res. A13-1 (adoptada por XIII Asamblea, 21-24 julio de 1998)
Argentina	10.Nov.7	10.Nov.75	3.Oct.91	17.12.02	
Aruba	18.Mar.96	18.Mar.96	30.Set.96	30.Ene.02	30.Ene.02
Bolivia	15.Ago.74	21.Oct.75	14.May.02		
Brasil	6.Dic.74	21.Oct.75	4.Oct.92	8.Oct.99	18.Nov.99
Chile	29.Dic.75	29.Dic.75	30.Ago.82		
Colombia	24.Oct.74	21.Oct.75			
Costa Rica	9. Jul. 79	9. Jul. 79			
Cuba	*25.Jun.75	21.Oct.75	21.Ene.87		
Ecuador	31.Jul.78	31. Jul. 78	3.Jul.86		
El Salvador	5 .Set.78	5. Set. 78			
Guatemala	29. Ago.75	21.Oct.75	26.May.83		
Honduras	21.Oct.75	21.Oct.75			
Jamaica	15. Oct.81	15. Oct. 81			
México	22. Set.75	21.Oct.75	16. Feb.82	23.Abr.99	23.Abr.1999
Nicaragua	14. Mar. 74	21.Oct.75			
Panamá	8. Ago. 74	21.Oct.75			
Paraguay	27. Ago. 75	21.Oct.75			
Perú	29. Abr. 77	29. Abr. 77	30. Nov.81	11.Ago.97	
Rep. Dominicana	29. Abr. 76	29. Abr. 76			
Uruguay	28. Ago. 75	21.Oct.75	10.Ago.87		
Venezuela	5. Ago. 75	21.Oct.75	4.Jul.84		

*: Presentó declaración.

RECOMENDACIÓN A16-

**CLÁUSULA A INTRODUCIR EN ACUERDOS BILATERALES SOBRE
TRANSPORTE AÉREO PARA ELIMINAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN**

CONSIDERANDO que resulta necesario facilitar la explotación de los servicios aéreos de la Región en lo que se refiere a los diversos sistemas de impuestos;

CONSIDERANDO que en tal sentido, la CLAC adoptó a través de sus ~~nueve~~ Asambleas, una política de reducción de la carga impositiva que imponen los Estados a los usuarios del transporte aéreo e incentivar la afectación de dichos fondos a la satisfacción de las necesidades específicas del modo aéreo, con tratamiento independiente de otros modos de transporte;

CONSIDERANDO las dificultades actuales para formalizar un acuerdo multilateral tendiente a evitar la imposición múltiple, por escapar de la competencia específica aeronáutica la cuestión arancelaria, por las diferencias en los métodos comerciales y contables y la legislación comercial, lo que hace aconsejable su negociación sobre bases de bilateralidad.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que, en las negociaciones que concierten entre sí, lo mismo que respecto de terceros países, se incluyan previsiones en los acuerdos sobre transporte aéreo relativas al compromiso para evitar la múltiple tributación que afecte al transporte aéreo y a sus ganancias, impuestos a las utilidades así como los impuestos sobre bienes muebles y otros gravámenes sobre las aeronaves, de conformidad con las políticas de la OACI en materia de impuestos que gravan el transporte aéreo internacional.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A10-5.

RESOLUCIÓN A16-

DECLARACIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que tanto el Estatuto como el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, en varios de sus artículos, hacen referencia a las Conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones como instrumentos de decisiones adoptadas por la Asamblea;

CONSIDERANDO que ni en el Estatuto ni en el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC se hace referencia específica a las Declaraciones;

CONSIDERANDO que, no obstante lo señalado, la Asamblea de la CLAC ha promulgado varias Declaraciones;

CONSIDERANDO la necesidad de definir las referidas Declaraciones.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Definir a la “Declaración” como una manifestación de la CLAC ante determinado asunto, que no implique necesidad alguna de aprobación o de acción individual por parte de los Estados miembros.
2. Esclarecer que, en consecuencia, las Declaraciones no deben integrar el conjunto de Decisiones de la CLAC, debiendo únicamente constar como Anexo al compendio de Decisiones, exclusivamente para fines informativos.
3. Establecer que las Declaraciones no recibirán codificación normativa (CON, RES o REC) y como parte de su título deberá constar la ciudad donde fue promulgada y la fecha respectiva.
4. ~~Mantener el texto de la Declaración de México, retitulándose como: DECLARACIÓN DE MÉXICO—14 de diciembre de 1998.~~

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-5.

DECLARACIÓN DE MÉXICO
(14 de diciembre de 1998)

Teniendo en cuenta el trabajo que ha desarrollado la CLAC en sus 25 años de existencia, contribuyendo al desarrollo de la aviación civil regional.

Reconociendo que los cambios producidos en la aviación civil mundial, han creado un nuevo escenario para el transporte aéreo internacional, con elementos tales como desregulación, liberalización, globalización, privatización, nueva tecnología y desarrollo de las comunicaciones, produciendo una mayor interrelación e interdependencia entre los mercados.

Considerando que rumbo al siglo XXI, este Organismo Regional entiende que su labor debe ser desarrollada en coordinación con otras regiones, pues en este emergente entorno es necesario unir fuerzas, bajo un esquema de cooperación interregional en materia de transporte aéreo, sin apartarse del marco general que ofrece la OACI.

En vista que en la Resolución A13-1 sobre la “ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, este Organismo Regional propugna el panamericanismo, como un medio que fortalecerá el papel que debe jugar el transporte aéreo regional en los próximos años.

Los Estados Miembros que conforman la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, reunidos en esta I Asamblea Extraordinaria de la CLAC, en ocasión de la celebración de los 25 años de su creación,

DECLARAN

Renovar su compromiso de seguir trabajando a favor de la aviación civil regional e internacional dentro de su nueva conformación panamericana.

La voluntad de reafirmar como ingredientes esenciales de su política regional, la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil entre los Estados miembros, mediante el desarrollo de todas las funciones necesarias y en particular aquellas establecidas en su Estatuto.

El deseo de mantener, fortalecer, profundizar y estrechar los lazos con los Organismos Regionales de Aviación Civil y otras Asociaciones e Instituciones relacionadas con el transporte aéreo, a fin de armonizar y coordinar las actividades propias del sector, con los objetivos y planes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La necesidad de establecer mecanismos que contribuyan a desarrollar la integración regional e interregional del transporte aéreo.

Su afán de promover la colaboración entre los Estados miembros y el acercamiento con otros Organismos e Instituciones de otras regiones, que tengan relación con el transporte aéreo, a fin de mejorar la calidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.

RECOMENDACIÓN A16-**DERECHOS DEL USUARIO**

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la CLAC se encuentra la obtención de un desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que resulta necesario tutelar los derechos del usuario como principal sostén de la industria;

CONSIDERANDO que el reconocimiento de tales derechos debe ser complementado con la confección de una cartilla que los detalle convenientemente.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A LOS ESTADOS MIEMBROS

1. Adoptar el siguiente régimen de atención al pasajero cuando se le deniegue el embarque, por razones que no le son imputables, teniendo reserva confirmada:
 - a) Las líneas aéreas deberán utilizar todos los medios a su alcance para proporcionar transporte sustitutivo en el primer vuelo disponible en alguna línea regular o no regular, incluyendo conexiones con espacio confirmado cuando estas últimas sean aceptables para el pasajero. El pasajero, a su elección, podrá optar por el transporte sustitutivo o por el reembolso del importe pagado; sin perjuicio del ejercicio de los restantes derechos previstos en el párrafo 2 de la presente Recomendación.
 - b) Las líneas aéreas proporcionarán al pasajero, como mínimo, los siguientes servicios sin cargo para el mismo:
 - i) Una comunicación al punto de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario.
 - ii) Comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo.
 - iii) Alojamiento en algún hotel del aeropuerto o la ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo exceda las cuatro horas.
 - iv) Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
 - c) La línea aérea no está obligada a prestar los servicios indicados en el literal b), cuando la denegación de embarque se deba a razones imputables al pasajero o por orden de autoridad competente, de conformidad a lo establecido en el contrato de transporte.
 - d) Las líneas aéreas y las agencias de viaje estarán obligadas a colocar carteles explicativos en los puntos de emisión de boletos, reservación de espacios y en los

mostradores de los aeropuertos, indicando claramente el régimen establecido o aprobado por el gobierno respectivo.

- e) Los servicios mencionados en el párrafo b) son los mínimos a que tiene derecho un pasajero no embarcado, pudiendo la línea aérea ofrecer otros no especificados por esta Recomendación, de acuerdo con las circunstancias especiales y la condición del pasajero.
2. El régimen de atención al pasajero establecido en el numeral 1, no implica ni supone renuncia por parte del mismo al ejercicio de sus derechos, conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y a la legislación del país donde existió la denegación de embarque.
 3. El campo de aplicación de estos principios resulta aplicable a todos los vuelos regulares internacionales que salen del territorio de los Estados miembros de la CLAC, cualquiera sea el país de bandera del explotador y a todos los vuelos del interior, siempre que se trate de pasajeros con documentos de transporte con conexión directa a un vuelo internacional de salida o llegada.
 4. Definición de "espacio previamente confirmado":
Especificación del número de vuelo y la anotación "OK" en el lugar apropiado del billete por parte de la línea aérea o su agente autorizado. Siempre que sea posible, dicha anotación irá acompañada del número de referencia de la reserva y/o la identificación de la línea aérea o el agente que haya hecho la misma.
 5. Pérdida de un vuelo de conexión:
Los servicios mínimos especificados en el párrafo 1, también deberán ser proporcionados por la línea aérea en los puntos de conexión especificados en el billete cuando se pierdan los vuelos de conexión con reserva confirmada indicados en el mismo.
 6. Aceptación del transporte sustitutivo:
El pasajero podrá rechazar el transporte sustitutivo a que se refiere el párrafo 1, apartado a), cuando no se le ofrezcan condiciones similares a las indicadas en el billete de pasaje.
 7. En el billete de pasaje u otro lugar conveniente, se deberá indicar claramente que las cancelaciones tardías y pasajeros no presentados, pueden acarrear penalidades, incluso cancelaciones de los tramos subsiguientes.
 8. Las tarifas pagadas por el usuario serán válidas dentro de los plazos y condiciones que especifique el billete.
 9. Adoptar los siguientes criterios en materia de documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados:

- a) Tipos de reembolsos:
 - i) Reembolso involuntario:
Se aplica cuando la línea aérea no pueda proporcionar los servicios dentro de las condiciones estipuladas en el documento de viaje respectivo.
 - ii) Reembolso voluntario:
Se aplica cuando las razones que invoque el pasajero para solicitar el reembolso no son atribuibles a incumplimiento del contrato de transporte por parte de la línea aérea.
 - iii) Reembolso de un billete extraviado o de otro documento de viaje procede previa prueba satisfactoria del extravío.
 - b) Los reembolsos serán efectuados por el transportista que emitió originalmente el documento de viaje o por sus agentes autorizados.
 - c) Los reembolsos se harán en la moneda en que se haya pagado la tarifa o en la moneda del país en el que se realiza el reembolso.
 - d) En los casos de reembolsos involuntarios, éstos se harán en la moneda del país donde se pagó la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso, a opción del beneficiario. En ambos casos se aplicará sobre el valor de la tarifa original expresada en dólares, el tipo de cambio vigente en el momento del reembolso.
 - e) En los casos de reembolsos voluntarios y de documentos de viaje extraviados, éstos se harán en la moneda en que se pagó la tarifa, manteniendo el tipo de cambio vigente en el momento en que se adquirió el documento de viaje.
 - f) Cuando los Estados miembros consideren justificado autorizar a las líneas aéreas aplicar recargos o gastos administrativos en relación con los reembolsos, dichos recargos o gastos no se aplicarán en los casos de reembolsos involuntarios y debido a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
10. Que, en casos especiales, los pasajeros que requieren de asistencia especial, tengan derecho de embarcar, en primer término, con la debida asistencia y en lo posible disponer de un asiento de mayor comodidad dentro de la clase respectiva.
11. Que adopten la "CARTILLA" que obra en el Anexo de la presente Recomendación, como texto de orientación conteniendo información sobre los derechos de los usuarios, a efectos de su difusión por los medios que resulten pertinentes.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-2.

ANEXO

CARTILLA DE DERECHOS DEL USUARIO DEL SERVICIO AÉREO **(Texto de orientación)**

Introducción

El transporte aéreo se basa en un contrato entre el usuario (puede ser usted mismo) y el transportador aéreo aun cuando el primer contacto se haya efectuado a través de la mediación de un agente autorizado. En consecuencia, de ese contrato se derivan derechos y obligaciones para las dos partes, siendo el agente en el caso de haberlo, responsable solidariamente con el transportista. Por esta razón, es necesario conocer los derechos que le asisten, incluidos aquellos relacionados a su seguridad y cuáles los procedimientos que debe seguir para proteger sus intereses.

Los derechos del usuario del transporte aéreo son los siguientes :

1. Vuelos confirmados:

- a) Si un billete de pasaje está emitido con fecha de salida confirmada y su embarque es denegado por falta de espacio, lo que en el lenguaje aerocomercial se llama “sobreventa” o bien “overbooking”, o por cualquier otra razón no imputable al pasajero, el usuario tiene derecho a ser compensado y embarcado en el primer vuelo que parta a su destino. La compensación dependerá de las normas aplicables en el lugar en que se produce la denegación de embarque.
- b) Tiene derecho a una comunicación a su lugar de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario, comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo, alojamiento en un hotel del aeropuerto o ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo sea superior a 4 horas y al transporte terrestre necesario desde y hacia el aeropuerto. Dichos derechos le corresponderán únicamente si se presenta con la antelación fijada en el aeropuerto y si además ha cumplido con el requisito de reconfirmar su reserva 72 horas antes de su embarque.
- c) Lo indicado en el punto b), son los mínimos derechos que tiene el usuario. Dependiendo de la política comercial de la empresa, podrá obtener la asignación de otros beneficios complementarios.
- d) Debe tenerse presente que aun aceptando dichos beneficios, no perderá otros derechos conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y la legislación vigente en el país en el que se produjo la sobreventa.
- e) En el caso de que, a raíz de dicha sobreventa o bien de un retraso atribuible al transportista, se pierda una conexión con otro vuelo, se aplicarán los derechos indicados en el punto b).

2. Transporte de pasajeros que requieren de asistencia especial:
En casos de pasajeros que requieren de asistencia especial, tendrán derecho a embarcar en primer término con la debida asistencia y en lo posible, disponer del asiento de mayor comodidad en su clase.
3. Equipaje que pueden transportar:
 - a) Como equipaje de mano tiene derecho a llevar un maletín pequeño, un paraguas, y un abrigo o impermeable. Debe considerarse como equipaje, a los artículos, efectos y demás pertenencias personales necesarios o apropiados para vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación con el viaje.
 - b) Cuando se trate de un equipaje llamado "facturado", es decir, el que va en la bodega de la aeronave, el transportista debe emitir un talón marbete, para habilitar a su reclamo en el lugar de destino.
 - c) Debe tenerse presente que no se admitirán como equipaje aquellos artículos que puedan poner en peligro a la aeronave y a las personas, incluidos explosivos, gases comprimidos, materiales corrosivos, oxidantes, radio-activos o magnéticos, materiales de fácil combustión, venenosos, sustancias dañinas o irritantes y líquidos que no sean aquellos que lleve en su equipaje de mano para utilizarlos durante el viaje.
 - d) Si el pasajero lleva consigo o incluye entre su equipaje de mano, armas o municiones, éstas deberán ser presentadas al transportista para su inspección previa a la iniciación del viaje. Si el transportista las acepta, podrá exigir su entrega y custodia hasta la llegada del pasajero al edificio del aeropuerto de destino.
 - e) El usuario no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, documentos comerciales, pasaportes y otros documentos de identificación o muestras, ya que el transportador aéreo no se responsabiliza por ellos.
 - f) El equipaje debe estar empaquetado en maletas o contenedores similares que garanticen el transporte seguro, con un tratamiento ordinario.
4. Franquicia de equipaje:
 - a) El pasajero tiene derecho al transporte gratuito del equipaje que no exceda las limitaciones que el transportista haya fijado como franquicia en peso o volumen.
 - b) Si el equipaje excede del límite de franquicia en la forma que indiquen los reglamentos del transportista, se deberá abonar un recargo de conformidad con la reglamentación que aplique la línea aérea.
 - c) Es posible declarar un valor por el equipaje que va a la bodega, corriendo a cargo del usuario los costos correspondientes.

5. Pérdida de equipaje e indemnizaciones:

- a) En el supuesto de pérdida o daño de su equipaje facturado, el usuario deberá informar inmediatamente este incidente al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de viaje), exigiendo de éste la entrega de un formulario en el que debe indicar el contenido y la descripción de los artículos transportados y una estimación de su valor. La ausencia de esta protesta, traerá como consecuencia la pérdida del derecho a reclamar judicialmente los daños ocasionados por tal pérdida o daño a su equipaje.
- b) En el caso del equipaje cuya custodia conserva el pasajero, la limitación de la responsabilidad del transportador alcanza la suma de 5000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local. En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1975 dichas cifras han sido expresadas en 17 y 332 Derechos Especiales de Giro (DEG), respectivamente.

En cuanto a los Estados que han ratificado y forman parte del Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, dicha limitación alcanzará en conjunto al equivalente a 1000 DEG.

Para el caso de vuelos nacionales (cabotaje), dichas cifras estarán determinadas por la legislación local.

6. Transporte de animales:

- a) Si se desea transportar una mascota (perro, gato, pájaros y demás animales domésticos), el pasajero deberá disponerlos convenientemente enjaulados y acompañados de los certificados de sanidad y vacunación, con sus permisos de entrada y cualesquiera otro documento exigido por el país de destino o de tránsito.
- b) En estos supuestos, la franquicia de equipaje no incluye el peso de los animales domésticos acompañados, ni tampoco el peso de sus jaulas y alimentos, por lo cual éstos se pagan a la tasa aplicable por exceso de equipaje.
- c) Quedan exentos de tales recaudos, los perros lazarillos, tanto como su comida y jaulas, que se transportan gratis, además de la franquicia normal de equipaje de acuerdo con los reglamentos del transportista.

7. Extravío de billete de pasaje:

Si se extraviase el billete de pasaje o porción del mismo, el pasajero tiene derecho al reembolso, si acredita suficientemente el extravío y siempre que con anterioridad no haya utilizado el billete extraviado o porción, ni se haya efectuado reembolso o sustitución del mismo libre de costo.

8. Reembolsos:

Si el transportista no le proporciona el transporte comprometido en el contrato o en el caso de cambios voluntarios de su parte, tendrá derecho a exigir un reembolso de la cantidad que corresponda al billete o porción del mismo no utilizado.

9. Comidas a bordo:

El usuario tiene derecho a que le sirvan a bordo las comidas pactadas, cuyas condiciones de higiene y salubridad quedan a cargo del transportista.

10. Seguros del usuario:

- a) La responsabilidad del transportador por cada pasajero en el viaje internacional se limita a la suma de 125000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, o bien de 250000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, según que el Estado de destino sea signatario del Convenio de Varsovia o del Protocolo de la Haya, respectivamente.
- b) Si el viaje fuese hacia, desde o con un punto de parada convenida en los Estados Unidos de Norteamérica, la responsabilidad del transportador por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal se establece en la suma de 75000 Dólares Estadounidenses, incluidos los honorarios y costas judiciales, salvo que en el reclamo se haya previsto el pago por separado de los honorarios y costas; en este supuesto, el límite de responsabilidad será de 58000 Dólares Estadounidenses, excluidos dichos costos.
- c) En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, la responsabilidad del transportador es ilimitada, salvo que éste pruebe que no hubo negligencia de su parte en la producción del daño o que el mismo fue causado por terceros, casos en los cuales, dicha responsabilidad no excederá la suma equivalente a 100000 DEG, en Dólares Estadounidenses o moneda local.

11. Transporte de mercadería:

- a) Si el usuario hubiese elegido el transporte aéreo para envío de mercadería, también al momento de hacerlo acordará, ya sea con el transportista o con el agente de carga, un contrato, cuya documentación recibe el nombre de carta de porte aéreo o guía aérea.
- b) Si la mercadería llegase averiada o se extraviara, deberá formular por escrito en la misma guía aérea o en carta por separado, dirigida al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de carga), una protesta inmediatamente o al más breve plazo, generalmente no sobrepasando siete días de la fecha prevista de llegada de la mercadería al lugar del destino, de lo contrario perderá el derecho a reclamar por dicho daño.

- c) En el caso de daño, avería o pérdida de la mercadería, la responsabilidad del transportista está limitada a 250 Francos Oro o su equivalente por cada kilogramo transportado, salvo que se haya efectuado una declaración de valor, en cuyo caso, dicha limitación se desplazará a favor de ésta última estimación.

En los países que han adherido al convenio de Montreal de 1999, ~~cuando éste entre en vigencia~~, la responsabilidad del transportador en los supuestos de destrucción, pérdida, avería o retraso de la mercadería, se encuentra limitada a 17 DEG por kilogramo, a menos que el expedidor haya efectuado al entregar el bulto al transportista, una declaración especial de la entrega de este en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria si hubiera lugar a ello. En tal caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe declarado, a menos que se pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino.

12. Cumplimiento de leyes:

El usuario deberá cumplir con todas las leyes, reglamentos, órdenes, exigencias y requisitos de viaje de los países desde, sobre y hacia los cuales vuele, así como las reglas e instrucciones del transportista, especialmente las emitidas por el Comandante de la aeronave durante la ejecución del vuelo, en materia de disciplina a bordo, para que pueda disfrutar de su viaje sin ningún inconveniente, o enviar su mercadería sin tropiezos.

13. Seguridad:

En el momento del embarque, deberá el usuario colaborar con las medidas de seguridad imperantes en los aeropuertos. Esto no significa que deba aceptar un trato desconsiderado de las autoridades aduaneras, policiales o de otra índole, pudiendo, en caso necesario, exigir que en oportunidad de efectuarse la revisión de su equipaje se haga en recintos privados y con la presencia de más de una autoridad con competencia en el aeropuerto.

RECOMENDACIÓN A6-3

REEMBOLSOS

CONSIDERANDO que la Quinta Asamblea de la CLAC, mediante la Resolución A5-4 encargó al Comité Ejecutivo que continúe examinando con alta prioridad las condiciones contractuales del transporte aéreo de pasajeros, mencionando expresamente entre otras, los reembolsos relativos a documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados como los billetes, bonos de crédito para servicios diversos (MCO) y avisos de pago anticipado (PTA);

CONSIDERANDO que las normas contractuales que rigen en materia de reembolsos aparecen en la Práctica Recomendada No. 1724 de la IATA (Artículo XI), en otras Resoluciones de dicha Asociación y en los reglamentos de los transportistas, sobre las que la mayoría de los Estados miembros de la CLAC aún no se han expedido y/o no han incorporado a sus legislaciones o reglamentos nacionales;

CONSIDERANDO que los criterios que aplican las líneas aéreas en cada país en materia de reembolsos no siempre son coincidentes y no son conocidos por el público usuario, lo cual, además de afectar la uniformidad que debe regir en las normas contractuales de los servicios de transporte aéreo, ocasiona serios problemas de orden administrativo en las relaciones entre los pasajeros y las líneas aéreas;

CONSIDERANDO que tanto el Grupo de Expertos en Costos y Tarifas de la CLAC (GECOT) como el Comité Ejecutivo han coincidido en la necesidad de establecer criterios a nivel regional que regulen equitativamente las relaciones contractuales entre los pasajeros y las líneas aéreas en materia de reembolsos.

LA VI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que en materia de reembolsos relativos a los documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados tomen en cuenta los siguientes criterios:

1. Tipos de reembolsos:

- a) Reembolso involuntario, cuando la línea aérea no pueda proporcionar los servicios dentro de las condiciones estipuladas en el documento de viaje respectivo.
- b) Reembolso voluntario, cuando no se trata de un reembolso involuntario, es decir, cuando las razones que invoque el pasajero para solicitar el reembolso no son atribuibles a incumplimiento del contrato de transporte por parte de la línea aérea.
- c) Reembolso de un billete extraviado o de otro documento de viaje, previa prueba satisfactoria del extravío.

2. Los reembolsos serán efectuados por el transportista que emitió originalmente el documento de viaje o por sus agentes autorizados.
3. Los reembolsos se harán en la moneda en que se hubiera pagado la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso.
4. En los casos de reembolsos involuntarios éstos se harán en la moneda en que se pagó la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso, a opción del beneficiario. En ambos casos se aplicará sobre el valor de la tarifa original expresada en dólares, el tipo de cambio vigente en el momento del reembolso.
5. En los casos de reembolsos voluntarios y de documentos de viaje extraviados, éstos se harán en la moneda del país en que se pagó la tarifa manteniendo el tipo de cambio vigente en el momento en que se adquirió el documento de viaje.
6. Cuando los Estados miembros consideren justificado autorizar a las líneas aéreas aplicar recargos o gastos administrativos en relación con los reembolsos, dichos recargos o gastos no se aplicarán en los casos de reembolsos involuntarios y debido a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
7. Asimismo, los Estados miembros establecerán en sus reglamentos nacionales, entre otras, disposiciones relativas a:
 - a) Los casos comprendidos dentro de los reembolsos involuntarios, atribuibles a la responsabilidad de la línea aérea.
 - b) Los plazos para solicitar un reembolso a partir de la expiración de la fecha de validez del documento de viaje y los plazos en que las líneas aéreas deberán efectuar los distintos tipos de reembolsos.
 - c) El tratamiento especial que podría darse a los reembolsos debidos a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
 - d) En los casos de reembolsos voluntarios y de acuerdo con las características particulares de sus mercados cambiarios y el tiempo transcurrido entre la fecha de emisión del documento de viaje y la fecha del reembolso, los Estados miembros determinarán:
 - i) Si se justifica la aplicación de recargos o gastos administrativos cuando éstos hayan sido establecidos de conformidad con el párrafo 6) de la presente Recomendación.
 - ii) El monto mínimo del reembolso en relación con la diferencia del tipo de cambio vigente en la fecha de emisión del documento de viaje y en la fecha del reembolso.

- e) El pago del reembolso fuera del país donde se emitió el documento original de viaje.
- f) El beneficiario del reembolso (la persona o entidad que pagó el documento de viaje o el pasajero designado en dicho documento).
- g) Las pruebas y demás requisitos a exigir en los casos de documentos de viaje extraviados.

ENCARGA al Comité Ejecutivo que continúe examinando dentro de las condiciones contractuales del transporte aéreo la cuestión de los reembolsos, en base a la información que la Secretaría de la CLAC reciba de los Estados miembros respecto de la aplicación de la presente Recomendación.

RESOLUCIÓN A16-

~~NUEVO 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 la XII Asamblea Ordinaria de la CLAC resolvió encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría que, con la colaboración de los Estados miembros, estudien la posibilidad de usar un sistema que permita el intercambio electrónico de información;~~

~~CONSIDERANDO que, para tal efecto, la Autoridad Aeronáutica Civil de Chile resolvió colaborar con la Secretaría de la CLAC en el desarrollo del nuevo Sistema Estadístico de la Comisión;~~

~~CONSIDERANDO que es necesario ampliar la cobertura del actual Programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC y optimizar el análisis de los datos mediante el uso y aplicación de nuevo sistema;~~

~~CONSIDERANDO la importancia que representa para los Estados miembros disponer de un "Sistema Estadístico" con suficiente cobertura regional, interactivo, sencillo y de fácil manejo;~~

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

CONSIDERANDO que el nuevo 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 XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- ~~1. Implementar el nuevo Sistema Estadístico de la CLAC, a partir del 1° de enero de 2001; siempre y cuando, a esa fecha, se haya incorporado al nuevo Sistema la rutina que permita que los datos se trasladen de los sistemas de cada Estado al Sistema de la CLAC, solamente utilizando recursos informáticos.~~

2. ~~Encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría que, dentro de sus respectivos programas de trabajo, incorporen una tarea relacionada a la implementación del Sistema Estadístico.~~
3. 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 30 días posteriores al vencimiento del período anterior.
4. Invitar a las líneas aéreas que operan en la región y a los organismos que las agrupan (IATA y AITAL) a colaborar para alcanzar los objetivos del Sistema.
5. Encargar a la Secretaría la publicación de los resultados estadísticos a través de los medios que estime pertinente, incluso su página web.
6. Garantizar a los Estados miembros el acceso a toda la base de datos por vía electrónica.
7. ~~Encargar al Comité Ejecutivo que, sobre la base de sus métodos y procedimientos, disponga la creación de un Grupo *ad hoc* que continúe con la ampliación del Sistema para incorporar información relativa al número de movimientos, utilización de la capacidad, y demás índices de interés para la región.~~

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-9.

RESOLUCIÓN A16-

**CURSOS POLÍTICOS DE ACCIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DEL TRÁFICO
ILÍCITO DE DROGAS Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS**

CONSIDERANDO que el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas utiliza para su transporte aeronaves afectadas al servicio aéreo regular, comprometiendo la responsabilidad de los explotadores aéreos de la Región, no obstante la diligencia en la adopción de medidas preventivas;

CONSIDERANDO que dichas acciones delictivas producen la retención de las aeronaves involucradas en el ilícito y la aplicación de severas multas, todo lo cual pone en serio peligro tanto la continuidad del servicio público como la estabilidad económica de las empresas aéreas, traduciéndose a su vez en un grave desmedro del comercio internacional de los países de la Región;

CONSIDERANDO que dicha situación de extrema gravedad para el transporte aéreo regular regional y para su comercio internacional, reclama la adopción de cursos políticos de acción que contemplen negociaciones con las autoridades competentes de los países en donde se aplican tales sanciones, con el objeto de encontrar soluciones que satisfagan tanto el interés de la comunidad internacional en la lucha contra el narcotráfico, como el del servicio público de transporte aéreo regular y el intercambio comercial de la Región.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Conferir mandato al Comité Ejecutivo para que a previa solicitud de uno o varios Estados interesados, coadyuve en la negociación ante las autoridades u organismos pertinentes, tendientes a lograr posibles vías de solución relativas a la retención de aeronaves por actividades de transporte ilícito, dentro del contexto de la Resolución ~~A8-4~~ **A15-19**.
2. Encomendar al Comité Ejecutivo que tome las medidas adecuadas para difundir ante los Estados y Organismos Internacionales, las posiciones de la CLAC, acerca de la retención indebida de aeronaves por actividades de transporte ilícito, tratando que las mismas sean recogidas y apoyadas en instrumentos internacionales adecuados.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A8-2.

RECOMENDACION A10-3

**EXTENSIÓN A LA AVIACIÓN GENERAL Y A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
AÉREO NO REGULAR DE LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y CONTROL DEL
NARCOTRÁFICO CONTENIDAS EN LA RECOMENDACIÓN A8-1**

CONSIDERANDO que las medidas de control más estrictas en el transporte aéreo regular han conducido a una mayor utilización de aeronaves de la aviación general y de los servicios de transporte aéreo no regular en el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas;

CONSIDERANDO que la Recomendación A8-1 sobre "Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular", establece una serie de procedimientos preventivos y de control orientados a su aplicación uniforme a los Estado miembros;

CONSIDERANDO que el mayor efecto de dichas medidas es disuasivo válido por tanto para la aviación general y los servicios de transporte aéreo no regular, representados especialmente con las operaciones realizadas con aeronaves de pequeño porte afectadas al transporte no regular de pasajeros, carga y correo, así como a la aviación general;

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción de precauciones esenciales de control de estupefacientes no debe circunscribirse únicamente al servicio de transporte aéreo regular;

LA X ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

INVITAR a los Estados miembros a extender en lo pertinente la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular la aplicación del Anexo a la Recomendación A8-1 relativo a las medidas de prevención y control del narcotráfico.

RECOMENDACIÓN A16-

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

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

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

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

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

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

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

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción de precauciones esenciales de control de estupefacientes no debe circunscribirse únicamente al servicio de transporte aéreo regular;

CONSIDERANDO que las medidas de control más estrictas en el transporte aéreo regular han conducido a una mayor utilización de aeronaves de la aviación general y de los servicios de transporte aéreo no regular en el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas;

CONSIDERANDO que el mayor efecto de dichas medidas es disuasivo válido por tanto para la aviación general y los servicios de transporte aéreo no regular, representados especialmente con las operaciones realizadas con aeronaves de pequeño porte afectadas al transporte no regular de pasajeros, carga y correo, así como a la aviación general.

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

AUTORIDAD

1. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse en el ámbito de las diferentes instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.

INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

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

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

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

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

Casos especiales

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

CONTROL DE PASAJEROS EN TRÁNSITO O TRANSFERENCIA DE OTRO VUELO

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

EQUIPAJE

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

CARGA

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

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

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

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

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

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

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

- f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas, se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga.
- g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

AERONAVES

Vigilancia y protección

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

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

Registro de aeronaves

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

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

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

Esta documentación puede ser:

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

CONTROL DE ACCESO

Zonas de seguridad restringidas

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

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

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

Carteles

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

Sistemas de permisos

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

INVITAR a los Estados miembros a extender en lo pertinente la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular la aplicación de la presente Recomendación.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-12.

RESOLUCIÓN A16-

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 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, 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 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, 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);

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; y

~~CONSIDERANDO que la Resolución A12-3, la Asamblea de la CLAC recomienda la elaboración de una propuesta de “Política regional de protección al medio ambiente en consonancia con la realidad de los países latinoamericanos” como medio de promover el desarrollo del sector en forma armónica con el medio ambiente y compatible con la actividad del transporte aéreo mundial.~~

LA XVI 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.
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 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 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) Respalda 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 A15-17.

RECOMENDACIÓN A16-

ADHESIÓN AL ACUERDO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

CONSIDERANDO que el 32 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A32-11, relativa al establecimiento de un Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, el cual fue puesto en práctica a partir del 1 de enero de 1999;

CONSIDERANDO que la CLAC, en la búsqueda de un elevado patrón de seguridad operacional para la Región, firmó con la OACI en octubre de 1998, en Montreal, un Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional;

CONSIDERANDO que para la adopción de las acciones para el establecimiento de ese Sistema fue firmado el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, por seis Estados miembros de la CLAC, en diciembre de 1998, en la Ciudad de México;

CONSIDERANDO que para el mejor funcionamiento del Sistema, es necesario contar con el mayor número de participantes;

CONSIDERANDO lo que consta en el Artículo Octavo del Acuerdo para la implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional sobre las adhesiones al mismo;

CONSIDERANDO que en el año 2001 fue modificado el nombre del Sistema a “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Exhortar a los Estados miembros de la CLAC que aún no lo han hecho, que promuevan a la brevedad posible, su adhesión al Sistema Regional **de Cooperación** para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
2. Encargar al Presidente de la CLAC que se dirija a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, no pertenecientes a la CLAC, para invitarlos a adherirse al referido Acuerdo y, por tal motivo, hacerles llegar copia de la documentación pertinente.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-6.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-**APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE LA CLAC EN LOS ESTADOS MIEMBROS Y REVISIÓN DEL ESTADO DE LAS DECISIONES DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC en su Artículo 3 establece que: *“La CLAC es un organismo de carácter consultivo y sus Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos”*;

CONSIDERANDO que también el Estatuto en su Artículo 12, entre otras cosas, dispone que: *“Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto”*;

CONSIDERANDO de igual manera que el mismo artículo del Estatuto establece que las Decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los Estados representados, salvo lo que dispone el Artículo 25;

CONSIDERANDO por otro lado que el Artículo 38bis del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, al referirse a la aprobación de las Decisiones de la Asamblea, manifiesta que: *“las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por la Asamblea que no impliquen reformas al Estatuto de la CLAC y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil, podrán ser aprobadas por los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas, en el mismo acto que éstas son adoptadas”*;

CONSIDERANDO la importancia de la implementación de las Decisiones de la CLAC en las legislaciones de los Estados y la necesidad de darle seguimiento a dicha aplicación;

CONSIDERANDO la Resolución A15-21 sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE lo siguiente:

1. 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.
2. Encargar a la Secretaría que, como tarea permanente, realice 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.

3. Instar a los Estados a adoptar las medidas necesarias dentro de sus administraciones para acelerar los procesos de aprobación y pronta ratificación de las Resoluciones estatutarias, a fin de que éstas entren en vigor lo antes posible.
4. Encargar a la Secretaría realizar permanentemente una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC a fin de que puedan ser enmendadas, derogadas o actualizadas y presentar un informe de ello al Comité Ejecutivo para su ulterior aprobación por la Asamblea.