

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-NE11
18/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y política aérea

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:**

Análisis y actualización de las Decisiones de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Cabe recordar que el trabajo de revisión del marco normativo de la CLAC se inició en el bienio 1995-1996. El objetivo de este trabajo fue actualizar las Decisiones adoptadas por las Asambleas del Organismo Regional y evaluar el grado de aplicación de las medidas aprobadas por parte de los Estados miembros. Durante los siguientes períodos se prosiguió dicho estudio, con el apoyo de expertos de los Estados miembros.

2. En el bienio 1999-2000 se cambió la metodología de trabajo, analizando las Decisiones por temas a fin de evaluar su mantenimiento, refundición o declaración de “no vigencia”. Sobre la base de esta nueva estructura, la Secretaría elaboró un documento de trabajo que, además de contener las Decisiones debidamente ordenadas, tomó en consideración la opinión de los Estados. En ese sentido, se aprobó la Resolución A16-11 “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 ...”*

3. Considerando que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones y, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, durante la LXXIV Reunión del Comité Ejecutivo (Ciudad de México, México, 11 y 12 de septiembre de 2008), la Secretaría, luego de realizar una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC, consideró que varias de ellas debían ser enmendadas, entre las que figuraban las siguientes, las mismas que fueron actualizadas por la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008):

- Res A18-05 “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” (antes Res A17-7);
- Rec A18-04 “Aplicación de parte de los Estados miembros de la CLAC del Modelo de programa nacional de seguridad de la aviación civil” (antes Rec A17-12);
- Res A18-07 “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente” (antes Res A17-11); y,
- Rec A18-06 “Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos” (antes Rec A17-14).

4. Por otro lado, al pasar revista a las Decisiones de la CLAC, la Asamblea también observó que la Rec A3-3 “Uso de la parada-estancia”, Rec A10-6 “Sobre el servicio *courier*” y Rec A13-1 “Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación”, deberían ser analizadas y actualizadas por el Grupo de Expertos respectivo y por tanto incluir como tareas para el próximo período.

5. De igual manera, recordó que durante la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, noviembre de 2006) se revisó el Proyecto de Resolución sobre Decisiones de la Asamblea para ser declaradas no vigentes, entre las que estaban consideradas para revocación, la Res A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”; la Res A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”; y la Res A16-13 “Autonomía de la CLAC” y que, en aquella oportunidad, se había acordado mantener vigentes las Decisiones mencionadas y encargar al GEPEJTA el análisis de este asunto.

Recomendación A3-3 “Uso de la parada-estancia”

6. Con motivo del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), Panamá entre sus actividades a cumplir para el desarrollo de la Macrotarea “Transporte y Política Aérea”, en particular la tarea sobre al análisis de la Rec A3-3 “Uso de la Parada – Estancia”, propuso actualizarla y aprovechó dicha oportunidad para que los Estados informen sobre su aplicación y den a conocer su experiencia al respecto.

7. Por su parte, el Experto de Brasil propuso un pequeño cambio en la redacción del ítem No. 3 de la Resolución A3-3: *“terminada la parada estancia el pasajero deberá ser reembarcado para un*

tercer país en un vuelo con de empresa una empresa designada en la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó”, con ese cambio consideró que se brindaba más facilidad a los pasajeros.

8. Asimismo, se refirió a la parada estancia para vuelos charter, lo que incentivaba el turismo y que no se debía confundir la “parada estancia” con “tránsito”, que se refiere a empresas regulares. Expresó también que lo primero era definir qué es un paquete operador o turístico, cuántas noches es considerado un paquete turístico en determinado país, establecer un mínimo de estadía para considerarlo un paquete turístico, parada estancia a partir de ese número de noches o días solamente para vuelos charter. Informó que en su país, para incentivar el turismo, permiten parada estancia dentro de Brasil para vuelos charter.

9. La Experta de Panamá aclaró que el vuelo charter tiene su reglamentación y lo que se pretendía era separar el vuelo charter de la parada estancia y de qué valía definir la parada estancia si todo pasajero tiene que cumplir con las formalidades aeroportuarias.

10. Finalmente, la Experta de Costa Rica informó que en su país manejaban el concepto como el “paquete multidestino”, cuya importancia radicaba en cuestionar sobre qué pasaba con el pasaje y si era considerado como quinta libertad. Al respecto, expresó que la parada estancia era una forma de captación de turismo especialmente de Europa, con la perspectiva que al realizar un viaje intercontinental se puedan conocer la mayor cantidad de lugares posibles. Finalmente, sugirió que el tema permanezca con las nuevas reglamentaciones y coincidió con la posición de la Experta de Panamá en el sentido que esa Recomendación era innecesaria tomando en consideración que el turismo genera divisas importantes para los países.

11. Luego del amplio debate generado, el GEPEJTA recordó que el término “parada estancia” data de la Tercera Asamblea de la CLAC, en los años 80, asunto que en su época, fue muy discutido y se debía tener en cuenta que este asunto debía considerar el momento en que pasa a constituirse como un “stopover” o parada estancia, es decir, cuando ya se han cumplido las “formalidades” aeroportuarias de ingreso al país (migración, aduanas, etc.). **Por tal motivo, acordó iniciar el proceso de revocatoria y que, como parte del proceso, este tema debería ser discutido en la próxima reunión del GEPEJTA para tomar una decisión y proponer al Comité Ejecutivo la revocatoria de la misma.**

Recomendación A10-6 “Sobre el servicio *courier*”

12. Durante el GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), Panamá también propuso actualizar la Rec A10-6 “Sobre el Servicio Courier”, para lo cual elaboró una encuesta con cuyos resultados se elaboraría un diagnóstico de la Región.

13. Los Expertos acogieron favorablemente la propuesta de Panamá y encargaron a la Secretaría circularla entre los Estados miembros. Dicha encuesta fue circulada con fecha 24 de junio de 2009 (CLAC 3.12/444), recibiendo hasta el momento respuestas de Bolivia, Ecuador, Panamá, Paraguay y República Dominicana, las mismas que fueron remitidas oportunamente al Focal “Panamá” para la tabulación y análisis pertinente, cuyo informe deberá ser presentado durante la presente reunión.

Recomendación A13-1 “Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación”

14. La XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008), al pasar revista a las Decisiones de la CLAC, resolvió encargar al Grupo FAL/AVSEC el análisis y actualización de la Rec A13-1 “Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento

de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación”. El Grupo señalado tiene previsto reunirse durante el primer trimestre del próximo año.

Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, Resolución A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC” y Resolución A16-13 “Autonomía de la CLAC”

15. El Comité Ejecutivo, durante su LXIX reunión (Caracas, Venezuela, 8 y 9 de noviembre de 2005) acordó revocar la Res A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, en vista que solamente contaba con cuatro ratificaciones y, según lo estipula la Res A16-11 sobre “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, ya se había superado el límite de tiempo de espera para que entre en vigor. Este tema fue revisado nuevamente por el Comité Ejecutivo, en su LXX reunión (Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006), acordando proponerlo a la Asamblea.

16. La XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006) revisó el Proyecto de Resolución sobre Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes, sobre el cual, consideró que el proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias forma parte del Estatuto y acordó mantener vigente por el momento las siguientes Decisiones, encargando al GEPEJTA que analice este asunto para que, de ser el caso, se modifique el Estatuto y se introduzca el proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias en el mismo:

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

Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”

17. La Res A13-1 sugiere sustituir el texto del Artículo 2° del Estatuto, en el sentido que la CLAC no sólo incorpore a los Estados situados en América del Sur, América Central incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe, sino a todos los Estados situados en el Continente Americano y en el Caribe, por lo que la CLAC pasaría a denominarse Comisión Panamericana de Aviación Civil (COPAC).

18. A la fecha, esta Resolución cuenta con siete (07) ratificaciones (Argentina, Aruba, Brasil, Cuba, México, Paraguay y República Dominicana) y necesita que dos tercios del total de Estados miembros hayan depositado el instrumento de aprobación en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos para entrar en vigor.

19. Por otro lado, cabe resaltar que el Proyecto de Nuevo Estatuto de la CLAC, aprobado por el Comité Ejecutivo, no contempla la incorporación de esta enmienda, por lo que sería necesario analizar la vigencia de esta Resolución o, en su defecto, derogarla en consideración al límite de tiempo.

Resolución A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”

20. La Res A11-2 resuelve incorporar a Aruba, en la calidad de Estado Adherente, con el reconocimiento del pleno ejercicio de derechos y obligaciones fijados a los Estados miembros de la CLAC. En vista que con fecha 18 de marzo de 1996, el Gobierno de Aruba depositó ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de México la notificación de aprobación del Estatuto de la CLAC, se considera conveniente derogar esta Resolución.

Resolución A16-13 “Autonomía de la CLAC”

21. La Res A16-13 resuelve lo siguiente:

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

22. Con respecto a lo anterior, durante una reunión Extraordinaria del Comité Ejecutivo (Lima, Perú, 14 y 15 de junio de 2005) se resolvió sobre la sede de la Secretaría de la CLAC, notificando esta decisión al Gobierno Peruano con fecha 24 de junio de 2005, suscribiéndose finalmente el Acuerdo Sede de la Secretaría de la CLAC con el Gobierno de la República del Perú, el día 8 de marzo de 2006, el mismo que fue aprobado por el Congreso de la República del Perú mediante Resolución Legislativa N° 28838 del 19 de julio de 2006 y ratificado por Decreto Supremo N° 050-2006-RE el 25 de julio de 2006. Asimismo, con fecha 21 de diciembre de 2005, se firmó el Acuerdo de Cooperación Mutua entre la OACI y la CLAC. Con ello, desde el 1° de enero de 2007, la CLAC cuenta con autonomía financiera y de gestión.

23. Por lo expuesto y, en vista que ya se ha dado cumplimiento a lo resuelto por la Asamblea, se considera necesario derogar la Res A16-13.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

23. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) tomar conocimiento de la presente nota; e
- b) iniciar el proceso de revocatoria de las siguientes Decisiones:

- Recomendación A3-3 “Uso de la parada-estancia” (**Adjunto 1**);
- Recomendación A10-6 “Sobre el servicio *courier*” (**Adjunto 2**);
- Res A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América” (**Adjunto 3**);
- Res A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC” (**Adjunto 4**); y
- Res A16-13 “Autonomía de la CLAC” (**Adjunto 5**).

RECOMENDACIÓN A3-3

USO DE LA PARADA-ESTANCIA

CONSIDERANDO que no existe entre los Estados miembros de la CLAC, ni tampoco entre los Estados Contratantes de la OACI, un criterio común respecto de las libertades del aire que son aplicables a un pasajero que efectúa una o más paradas-estancia durante un viaje;

CONSIDERANDO que en ciertos sectores de ruta los Gobiernos de la Región han impuesto restricciones al uso de la quinta libertad con el objeto de proteger los tráficos de tercera y cuarta libertades de sus transportadores nacionales;

CONSIDERANDO que en algunos casos estas restricciones alcanzan también a la parada-estancia, pudiendo las mismas variar desde su prohibición absoluta, hasta su autorización mediante el cumplimiento de una serie de condiciones y requisitos;

CONSIDERANDO que a su vez estas condiciones y requisitos varían de Estado a Estado, de acuerdo con los criterios predominantes en cada país sobre cuestiones tales como el origen del pasajero, el tiempo de permanencia de éste en el país de la parada-estancia y la nacionalidad del transportador;

CONSIDERANDO que en la medida que los Estados de la Región permitan a los transportadores latinoamericanos el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas autorizadas, se irán logrando condiciones más favorables de explotación para dichas líneas aéreas, a la par que se ofrecerán mejores posibilidades a los pasajeros para organizar sus viajes;

CONSIDERANDO que a fin de racionalizar el uso de la parada-estancia dentro de la Región, las medidas que los Estados de la CLAC pudieran adoptar de conformidad con el considerando anterior, deberían ir acompañadas de ciertas condiciones y requisitos establecidos previamente sobre una base común, incluyendo el suministro de información estadística.

LA III ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que se permita a las líneas aéreas pertenecientes a los Estados de la CLAC el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas convenidas o autorizadas dentro de la Región Latinoamericana, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones y requisitos:

1. El derecho de parada-estancia se otorgará a las líneas aéreas de los Estados de la CLAC, a base de reciprocidad.
2. La duración de la parada-estancia será fijada de conformidad con las regulaciones vigentes en cada Estado respecto del tiempo de permanencia autorizado a los turistas o visitantes temporales.
3. Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en una empresa designada de la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó.
4. Las líneas aéreas autorizadas a realizar tráficos de parada-estancia de conformidad con la presente Recomendación, suministrarán a los Gobiernos respectivos toda la información que sea necesaria para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas precedentemente y también para permitir evaluar la incidencia del tráfico de parada-estancia en el tráfico total de cada uno de los sectores de ruta considerados.

SOLICITA a los Estados miembros que de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC informen al Comité Ejecutivo sobre la aprobación de la presente Recomendación, tan pronto como sea posible.

RECOMENDACIÓN A10-6

SOBRE EL SERVICIO COURIER

CONSIDERANDO que la palabra "*courier*", significa correo, estafeta, mensajería;

CONSIDERANDO que se reconoce su naturaleza jurídica como un transporte comercial de piezas postales;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, son parte del Convenio Postal Universal, que regula el transporte de correos, que establece cuáles son los objetos de correspondencia y los límites de peso y volumen.

CONSIDERANDO que en el mencionado Convenio se regula asimismo sobre el régimen de responsabilidades y la moneda de cuenta para establecer las tasas y el pago de indemnizaciones;

CONSIDERANDO que el servicio denominado "*courier*" ha tenido un gran desarrollo pasando de un servicio postal "puerta a puerta" a un transporte de elementos de naturaleza diferente a la inicial o de ambas en forma simultánea que se reconoce como un servicio expreso;

CONSIDERANDO que esa diferencia se ha manifestado no sólo en lo referente al tipo de elemento a transportar sino también en sus volúmenes y en su operatoria al contar en algunos casos con sus propios medios de transporte aéreo lo cual repercute indudablemente en el ámbito del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que de acuerdo con la índole de los objetos transportados se requerirá mayores o menores controles de los Servicios Aduaneros y de seguridad, existiendo la posibilidad de que se discontinúe la prestación del servicio "puerta a puerta" al existir situaciones irregulares;

CONSIDERANDO que resulta de interés tutelar en defensa de los derechos de los usuarios, la celeridad con que debe prestarse el servicio;

CONSIDERANDO que en la prestación del servicio pueden intervenir distintos modos de transporte, pudiéndose distinguir además en cuanto a las formas de contratación, entre transportador de hecho y de derecho, lo que da lugar a distintos sistemas de responsabilidad;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la Región han adoptado en su ámbito interno, los lineamientos del Convenio de las Naciones Unidas sobre "Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías de Ginebra" de 1980, que propicia un sistema de responsabilidad limitado, estableciendo como unidad de cuenta el derecho especial de giro;

CONSIDERANDO que la problemática presentada por el servicio "*courier*" excede, en algunos aspectos la competencia de las autoridades aeronáuticas reunidas en la CLAC.

LA X ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Que se considere al servicio "*courier*" como un servicio postal sujeto a regulaciones específicas.

2. Que cuando lo transportado se encuentre fuera de lo normado por la autoridad postal, se considere como carga.
3. Que se reconozca la operación de empresas de transporte expreso que transportan correo y carga con las características de ser "puerta a puerta" y de rapidez en la entrega.
4. Que los elementos que se transporten bajo estas condiciones tengan un tratamiento adecuado por parte de las autoridades competentes y se establezcan facilidades aeroportuarias a efectos de preservar las mencionadas características.
5. Que las empresas prestatarias efectúen una adecuada identificación de los elementos a efectos de facilitar el control por parte de las autoridades pertinentes con el fin de evitar demoras.
6. Que se considere esta actividad en la negociación de los derechos de tráfico como correo o carga, parte de la cual es prestada por servicios expresos, teniendo en cuenta los convenios vigentes y lo normado por la Unión Postal Universal en lo referente a la reciprocidad en materia de transporte de correo por vía aérea.
7. Que se coordinen los procedimientos en el tratamiento de los despachos y la recepción de elementos que se transportan bajo las características de un servicio "puerta a puerta" y en los que la rapidez en la entrega al usuario es esencial, por parte de las Autoridades Aeronáuticas, de Aduana, de Seguridad, de Correos y Sanitarias.
8. Que se tutelen los derechos de los usuarios a través de la adopción de un régimen resarcitorio adecuado y de acuerdo con la naturaleza de los envíos, las eventuales demoras que se produzcan y la seguridad en la entrega, el medio utilizado y los convenios en vigencia.

ENCARGA al Comité Ejecutivo que promueva estudios sobre responsabilidades al haber Estados que han adoptado o que se encuentran en proceso de adopción de legislaciones internas que siguen los lineamientos de lo establecido en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías, atento a la existencia de disímiles regímenes resarcitorios que eventualmente podrían afectar los derechos de los usuarios que hagan uso de este servicio.

RESOLUCIÓN A13-1

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

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

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

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

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

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

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

a) Sustitúyase el texto del Artículo 2 que dice:

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

Por:

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

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

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

RESOLUCIÓN A11-2

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

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

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

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

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

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

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

LA XI ASAMBLEA RESUELVE

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

RESOLUCIÓN A16-13

AUTONOMÍA DE LA CLAC

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

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

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

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

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

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

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

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

LA XVI ASAMBLEA RESUELVE

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