

CLAC/GEPEJTA/9-NE/15
05/03/02

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/9)**

(Asunción, Paraguay, del 13 al 15 de marzo de 2002)

**Cuestión 17 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

- Derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC
Tarea N° 1 de la Secretaría

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

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

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

3. En ese sentido, la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) promulgó la Resolución A14-3 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC” (**Adjunto 1**), 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 deroga una Decisión mediante una Resolución o Recomendación, según sea el caso. Cuando una decisión derogue a otra, se deberá incluir al final una cláusula con el siguiente tenor: “Esta Decisión (Resolución, Recomendación o Conclusión) reemplaza a la Decisión ...”*

4. En cumplimiento a la citada Resolución, la Secretaría ha realizado una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC, considerando que muchas de ellas deben ser enmendadas por las razones que se exponen a continuación:

	Decisión	Asunto	Razón por la cual debe enmendarse o ser declarada no vigente
1	Res A8-1	Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional (Adjunto 2)	La Resolución A26-12 de la OACI a la que hace referencia el tercer considerando ha sido reemplazada por la Resolución A27-12.
2	Rec A8-1	Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular (Adjunto 3)	El documento 8973/3 al que hace referencia el cuarto considerando ha sido reemplazado por el documento 8973/5.
3	Rec A12-2	Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo (Adjunto 4)	El documento 9161/2 al que hace referencia el primer párrafo de la parte recomendativa ha sido reemplazado por el documento 9161/3.
4	Rec A13-2	Aplicación de parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil” de la OACI (Adjunto 5)	La Resolución A31-4 de la OACI a la que hace referencia el segundo considerando ha sido reemplazada por la Resolución A33-2. La Recomendación A4-10 de la CLAC a la que hace referencia el quinto considerando fue derogada. La Recomendación A12-2 a la que hace referencia el tercer párrafo de la parte recomendativa se encuentra en proceso de

	Decisión	Asunto	Razón por la cual debe enmendarse o ser declarada no vigente
			revisión y enmienda.
5	Rec A14-8	Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos (Adjunto 6)	Las Resoluciones A21-9, A22-16 y A23-21 de la OACI a las que hace referencia el primer considerando han sido reemplazadas por la Resolución A33-2.
6	Rec A14-24	Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo (Adjunto 7)	El documento 9082/5 al que hace referencia el primer considerando, ha sido reemplazado por el documento 9082/6.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

4. Se invita al Grupo de Expertos a tomar analizar la presente nota de estudio e iniciar el proceso de enmienda de las Decisiones de la CLAC citadas en el párrafo 4, con miras a que el Comité Ejecutivo y posteriormente la Asamblea tome la decisión que estime conveniente.

RESOLUCIÓN A14-3

MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O ENMIENDA 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 necesidad de dejar claramente establecido el alcance de las Decisiones de la CLAC en cuanto a su finalidad y grado de jerarquía, y de disponer de métodos y procedimientos suficientemente claros sobre la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la CLAC.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE aprobar los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”, que se acompañan a la presente.

MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA
LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O
ENMIENDA DE LAS DECISIONES DE LA CLAC

Introducción

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

Marco Legal

3. Los Artículos 15 del Estatuto y 39 del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, señalan que le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.
4. De igual forma, el Estatuto, en sus Artículos 3 y 12 y el Artículo 38 bis del Reglamento Interno de Reuniones, establecen que las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigencia durante la misma Asamblea; por lo tanto existe suficiente amparo para promulgar el presente documento sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

Finalidad

5. Este documento tiene por objetivo precisar los conceptos de Resolución, Recomendación y Conclusión, que aparecen en el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC, así como de disponer de procedimientos a seguir para su elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda.

Definiciones

6. A efectos del trabajo que realizará la CLAC, se deberá considerar las siguientes definiciones:
- 6.1 Resolución, es la expresión formal de una decisión adoptada por la Asamblea de la CLAC, que no implica una acción individual de los Estados miembros como consecuencia de la misma y sobre el tema objeto de ésta.
- 6.2 Recomendación, es una decisión de la Asamblea de la CLAC, dirigida a sus Estados miembros que incluye acciones o procedimientos a ejecutar en forma individual. Su aprobación por parte de cada Gobierno confirmará su disposición de aplicarla dentro de los límites de la legislación nacional.
- 6.3 Conclusión, es el resultado formal de concordancia o no sobre un asunto de trabajo expresado por la Asamblea.

Procedimientos

7. Para elaborar, poner en vigencia, derogar y/o enmendar las Decisiones de la CLAC se deberá seguir el siguiente procedimiento:

7.1 Elaboración

A efectos de evitar confusiones en la numeración de las Decisiones de la CLAC, éstas serán elaboradas de la siguiente manera:

- Toda Resolución llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número impar.
- Toda Recomendación llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número par.
- En caso de las Conclusiones, la numeración será correlativa.

7.2 Resoluciones estatutarias

7.2.1 La aprobación o enmienda de las Resoluciones de carácter estatutario deberá

efectuarse por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros y su notificación será depositada en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, luego de lo cual entrarán en vigor.

- 7.2.2 El tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor, será de cinco años. Una vez alcanzado ese tiempo y en caso de que no se haya obtenido el número mínimo de notificaciones, la Secretaría iniciaría el proceso de revocatoria, a través del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo y del Comité Ejecutivo, con miras a que la subsiguiente Asamblea tome la decisión que estime conveniente.

7.3 Resoluciones no estatutarias

- 7.3.1 Las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigor durante la misma Asamblea en que fueron discutidas. En caso de que algún Estado no esté de acuerdo con la aprobación o se abstenga, dejará constancia en el acta de la respectiva Asamblea sobre sus motivos o reservas.
- 7.3.2 No se podrá utilizar una Resolución para homenajes, los mismos que se formularán a través de una moción consensuada.
- 7.3.3 La aprobación de las Resoluciones administrativas y/o presupuestarias se acogerá a lo señalado en el punto 7.3.1 y se tornará obligatoria la inclusión de un inciso relativo al periodo de validez.
- 7.3.4 En caso de que las Decisiones traten sobre algún tema muy específico, por ejemplo las que instan a la ratificación de convenios o a cumplir con determinado objetivo, o Decisiones que traten de temas técnicos, se deberá incluir un inciso sobre el periodo de validez.

7.4 Enmiendas

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.

7.5 Derogación

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 ...*”

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-F

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

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

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

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

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

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

LA VIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

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

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A8-1.

**GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS
DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA)**

**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE
SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

(Montreal, Canadá, 17 de febrero de 2002)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Julián Rodríguez Ramos, Jefe del Departamento de Seguridad y Protocolo del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, se celebró la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria, el día 17 de febrero de 2002, en la ciudad de Montreal, Canadá, en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Orden del Día

2. El Grupo *ad hoc* aprobó el siguiente Orden del Día:
- a) Examen y revisión de las conclusiones de la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria (Salvador de Bahía, Brasil, 30 de agosto de 2001).
 - b) Nuevas medidas sobre seguridad de la aviación civil.

- c) Posición de la CLAC y acciones a tomar por parte de los Estados miembros en relación a los puntos a tratarse durante la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación.
- d) Otros asuntos.

Cuestión 1 del
Orden del Día:

Examen y revisión de las conclusiones de la Segunda reunión del Grupo ad hoc sobre seguridad aeroportuaria (Salvador de Bahía, Brasil, 30 de agosto de 2001).

3. El Grupo pasó revista al Informe de su Segunda reunión, realizada en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, el día 30 de agosto de 2001 y concluyó lo siguiente:

- a) La necesidad de que todos los Estados miembros respondan el cuestionario sobre "la encuesta de Seguridad", ya que solo 13 Estados lo han respondido.

En este sentido la Secretaria de la CLAC, realizara las gestiones pertinentes.
- b) Que la referida encuesta debe ser completada con otros elementos, como lo relativo al porcentaje (%) de equipamiento con que cuentan los Estados, es decir, completar con equipos de RX, así como los aspectos de mantenimiento y reparación etc. Se encargó al representante de Ecuador que, en ese sentido, amplíe la encuesta que fuera elaborada por él.
- c) Se acordó llevar a cabo otra encuesta, pero en este caso referida a los asuntos de instrucción (preparación y capacitación) del personal de Seguridad. Esta encuesta será preparada y puesta a disposición de la Secretaría por parte de la representación AVSEC de México antes de la próxima reunión del GEPEJTA /9 (12 al 15 de Marzo del 2002).
- d) La Reunión acordó que la presente conferencia sería aprovechada para que todos los Estados Miembros actualicen la base de datos sobre los responsables AVSEC de cada Estado. La Secretaría circulará dicha base de datos durante la conferencia.
- e) Se llegó al consenso de que el mecanismo de coordinación entre nuestros

Estados en materia AVSEC es insuficiente, por lo que debemos pensar y desarrollar actividades concretas que permitan mejorar este aspecto en el plano bilateral y regional (Plan de Acciones).

Cuestión 2 del

Orden del Día: **Nuevas medidas sobre seguridad de la aviación civil.**

3. El Grupo revisó las nuevas medidas de seguridad que se implementarían en el corto plazo para fortalecer la seguridad de la aviación civil.

Cuestión 3 del

Orden del Día: **Posición de la CLAC y acciones a tomar por parte de los Estados miembros en relación a los puntos a tratarse durante la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación.**

4. Respecto al posicionamiento de la CLAC, el Grupo pasó revista a la “Guía de Orientación” elaborada por la Secretaría, conteniendo sugerencias para la posición y acciones que sirvieron de base que las autoridades se reunieran el día previo a la Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación. Para tal efecto, se tomaron en cuenta los puntos del Orden del Día de la citada reunión y comentarios recibidos por Argentina, Perú y Brasil.

5. Como **adjunto** se acompaña el texto definitivo de la “Guía de Orientación”.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-H

TASAS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AÉREO

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

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

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

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

EXHORTA a sus Estados miembros:

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

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A12-2.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-I

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

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

CONSIDERANDO que en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A31-4, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

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

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

CONSIDERANDO que la Recomendación A4-10 adoptada en la Cuarta Asamblea de esta Comisión recomienda a los Estados miembros que continúen aplicando las disposiciones del Anexo 17, aquellas que figuran en otros Anexos al Convenio de Chicago y PANS relativos a la Seguridad Aeronáutica, así como las Resoluciones de la Asamblea de la OACI sobre la materia y el Manual de Seguridad;

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

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

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

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

Para el establecimiento de tasas por seguridad, se observen y consideren las disposiciones de la Recomendación A12-2.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A13-2.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-J

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que las Resoluciones A21-9, A22-16 y A23-21 de la OACI instan a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya, 1970) y al Convenio para la Represión contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal, 1971) y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);

CONSIDERANDO que la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo (Montreal, 1 de marzo de 1991) aprobó el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos;

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

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

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

CONSIDERANDO que en la Conferencia Diplomática celebrada en Montreal el 23 de setiembre de 1978 se aprobó el Protocolo de Montreal que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (Convenio de Roma);

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

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

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

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);
2. Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos (Montreal, 1991);
3. Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Protocolo de Montreal (1978) para la Modificación del Convenio de Roma (1952).

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-8.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-K

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

CONSIDERANDO que corresponde a los Estados buscar mecanismos que permitan una recaudación oportuna de derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo, tal como lo ha declarado el Consejo de la OACI (Documento 9082/5);

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

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

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

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

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

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-24.