



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL • COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL • LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

CLAC/A26-NE/04

14/10/25

XXVI ASAMBLEA ORDINARIA

(Punta Cana, República Dominicana, 8-9 de noviembre de 2025)

Cuestión 5 del

Orden del Día: Suscripción de Memorando de Entendimiento, y Proyectos de Decisión y Revocatoria.

Proyectos, derogaciones y enmiendas de Decisiones
(Nota presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. Mediante la Resolución A22-17, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) instituyó un marco destinado a regular la elaboración, entrada en vigor, modificación y/o derogación de las decisiones de la Comisión. Dicho instrumento define los métodos y procedimientos aplicables en cada caso, así como los conceptos de resoluciones, recomendaciones y conclusiones, en concordancia con lo dispuesto en el Artículo 3 de los Estatutos de la CLAC.
2. La Resolución A22-17, en su punto 7.3.1 dispone, “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”.
3. Las resoluciones son publicadas en el Compendio de Decisiones de la Comisión que se encuentra en la página web institucional y está organizado en diez capítulos temáticos: I. Asuntos de Transporte y Política Aérea; II. Asuntos de Gestión Aeroportuaria; III. Asuntos de Capacitación; IV. Asuntos de Seguridad Operacional; V. Asuntos de Medio Ambiente; VI. Asuntos de Facilitación y Seguridad (FAL/AVSEC); VII. Asuntos de Navegación Aérea; VIII. Coordinación entre los Estados Miembros; IX. Asuntos Estatutarios y Administrativos; y X. Decisiones Declaradas No Vigentes.
4. En la CVII reunión del Comité Ejecutivo celebrado en Guatemala en el mes de agosto, la Secretaría presentó la Nota NE-02: *Actualización y proyectos de decisiones para la Asamblea de la CLAC*, que recogió el trabajo del GEPEJTA sobre las propuestas de derogación, enmienda y reemplazo de las resoluciones de Transporte y Política Aérea; una nueva resolución en Asuntos de medio ambiente, y una nueva resolución sobre pasajeros insubordinados y/o perturbadores en Asuntos de Facilitación y de Seguridad.

Desarrollo

5. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento del trabajo realizado en el GEPEJTA y con la información presentada acordó lo siguiente en materia de resoluciones de la CLAC:

5.1 Asuntos de Transporte y Política Aérea:

-Derogación de las siguientes resoluciones:

5.1.1. ResA15-01: Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (2002) **Adjunto 1.**

5.1.2. ResA21-05: Guía de coordinación y colaboración entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional IATA (International Air Transport Association), para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los estados miembros de la CLAC (2014) **Adjunto 2.**

-Reemplazo de la siguiente resolución:

5.1.3. ResA07-02: Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales (1986) **Adjunto 3.**

-Enmienda de las siguientes resoluciones:

5.1.4 ResA15-09: Régimen tarifario de los pasajeros (2002) **Adjunto 4.**

5.1.5 ResA20-27: Orientaciones para el tratamiento de las reservas (formulación, aceptación y objeción) en el Acuerdo Multilateral de cielos abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2012) **Adjunto 5.**

5.2 Asuntos de Medio Ambiente

5.2.1 Aprobar la nueva resolución sobre medio ambiente que reemplaza la ResA18-07: Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente **Adjunto 6.**

5.3 Asuntos de Facilitación y Seguridad.

5.3.1 Aprobar la nueva resolución sobre pasajeros insubordinados y/o perturbadores **Adjunto 7.**

Conclusión:

6. El Comité Ejecutivo, sobre la base del trabajo desarrollado por el GEPEJTA, propone a la Asamblea pronunciarse respecto de la derogación, enmienda y adopción de nuevas resoluciones de la CLAC, en el marco del proceso de actualización normativa de la Comisión.

Medidas propuestas

7. Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada.
- b) Pronunciarse sobre las propuestas de derogación, enmienda y reemplazo de las resoluciones de Transporte y Política Aérea.
- c) Pronunciarse sobre la nueva resolución sobre medio ambiente.
- d) Pronunciarse sobre la resolución referente a pasajeros insubordinados y/o perturbadores.
- e) Encargar a la Secretaría la publicación de las resoluciones en el Compendio de Decisiones de la Comisión.

RESOLUCIÓN A15-1**ACUERDOS ALCANZADOS POR LOS MINISTROS DE TRANSPORTE Y AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE AMÉRICA LATINA**

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC, de conformidad a su Estatuto, puede llevar a cabo estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;

CONSIDERANDO que los procesos de privatización y/o concesión de aeropuertos en los Estados de la región Latinoamericana trajeron consigo la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que es necesario establecer procesos de coordinación institucional que coadyuven al fortalecimiento de la aviación civil en la región;

CONSIDERANDO que durante el Coloquio “Nuevo escenario del Transporte Aéreo en América Latina” (Salvador, Bahía, Brasil, 27 y 28 de agosto de 2001), convocado por la CLAC, con el apoyo de la OACI, el BID, la IATA y AITAL, se identificó los problemas que aquejaban a la región y se propuso buscar alternativas para resolverlos en el menor tiempo posible;

CONSIDERANDO que, en el marco de la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno (Lima, Perú, 23 y 24 de noviembre de 2001), los Presidentes reconocieron al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil acerca del establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que, en cumplimiento de lo anteriormente señalado, los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, durante su segunda reunión (Santiago, Chile, 2 de abril de 2002), promulgaron una lista de acuerdos a ser implementados en los Estados latinoamericanos;

CONSIDERANDO que es necesario establecer lineamientos armónicos en materia de gestión de aeropuertos y navegación aérea, competitividad y coordinación y cooperación.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC**RESUELVE**

I.- Exhortar a los Estados miembros a implementar los siguientes acuerdos con el propósito de equilibrar las condiciones de competencia, estableciendo bases sólidas y adecuadas para el desarrollo del transporte aéreo de la región:

CARGOS AEROPORTUARIOS, DE NAVEGACIÓN AÉREA Y CONCESIONES

1. Establecer normas y/o revisar las existentes, con el propósito de desarrollar procedimientos de fijación y revisión tarifaria, considerando los órganos competentes (organismos reguladores o de similar naturaleza), plazos, requisitos de aprobación e instancias de participación de los usuarios de los aeropuertos, tanto en la selección de la metodología tarifaria que se aplique como en la fijación de los niveles a aprobarse.

Las normas señaladas deberán incluir audiencias públicas obligatorias con el fin de sustentar las propuestas tarifarias y fundamentar la aceptación o rechazo de las observaciones planteadas por los usuarios respecto a las tarifas propuestas.

2. Crear comités consultivos de usuarios de aeropuertos tomando en consideración las siguientes funciones:
 - a) Recibir y presentar ante el organismo competente las consultas de los usuarios de infraestructura aeroportuaria relacionadas a las políticas y normas de dicho organismo.
 - b) Conocer y opinar acerca de los planes de supervisión del organismo competente para las actividades del operador de aeropuertos.
 - c) Poner en conocimiento del organismo competente los requerimientos de los usuarios relativos a la prestación de los servicios aeroportuarios.
 - d) Proponer líneas de acción que se consideren convenientes para mejorar la calidad en la prestación de los servicios en el ámbito de competencia del organismo.
 - e) Los referidos Comités deberían estar integrados por usuarios que acrediten representatividad en la prestación de los servicios y los mercados en que actúan.
3. Definir las reglas y procedimientos básicos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para fines comerciales que permitan una relación apropiada entre los operadores de aeropuerto y sus usuarios.
4. Revisar la normativa de las autoridades aeronáuticas y entes reguladores a fin de evitar superposición de funciones y considerar la participación de todos los actores involucrados en los procesos de privatización o concesión de servicios aeroportuarios delimitando las responsabilidades y evitando la duplicación de esfuerzos.
5. Aliviar, como medida temporal, el flujo de caja de las aerolíneas, congelando las tasas y derechos aeroportuarios para superar las graves consecuencias derivadas de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.
6. Que los cargos por seguridad que se asocian a la aviación civil, mantengan una relación directa con los costos, evitando cobros adicionales.

COMPETITIVIDAD

7. Analizar las medidas económicas para rebajar costos de la industria de la aviación civil y considerar la ratificación de instrumentos jurídicos que contribuyan en este aspecto.

8. Analizar y revisar las cargas tributarias que afectan la industria de la aviación civil, así como considerar la eliminación de la doble tributación de las empresas aéreas de la región; asimismo, ratificar el Anexo 4 de la Organización Mundial de Comercio (OMC) “Acuerdo Plurilateral sobre el comercio de aeronaves civiles”.
9. Facilitar el acceso a los mercados financieros nacionales e internacionales mediante la pronta ratificación del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y el Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, suscrito en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, el 16 de noviembre de 2001.
10. Encargar a las autoridades de aviación civil que tomen en cuenta las preocupaciones de las aerolíneas de la región cuando se revise y elabore el nuevo Convenio relativo a la responsabilidad civil sobre daños a terceros en la superficie.
11. Instar a las autoridades económicas y políticas de los Estados de la región a tomar en consideración la necesidad de que los ingresos que se generan por servicios de navegación aérea, protección al vuelo y aterrizaje se reinviertan en el propio sector aeronáutico.
12. Propiciar y apoyar el establecimiento de alianzas entre líneas aéreas de la región, a efectos de abaratar los costos, optimizar los servicios y armonizar la gestión comercial.

COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

13. Impulsar la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuerto, líneas aéreas, etc.) de tal forma que la relación oficial de estos con los organismos especializados internacionales (OACI/CLAC) se establezca por medio de la entidad acreditada a los mismos.
 14. Adoptar las medidas necesarias para adherirse al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y brindar apoyo a las autoridades aeronáuticas respecto a las acciones que vienen tomando en esta materia.
 15. Establecer las medidas apropiadas para evitar la duplicidad innecesaria en el control de seguridad de pasajeros y carga, en materia de seguridad aeroportuaria, de tal forma que las aerolíneas no asuman cargos adicionales.
- II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que se aseguren de realizar un seguimiento continuo de la implementación de los acuerdos señalados en los Estados miembros y apoyar, si fuera el caso, a los Estados que lo requieran.

RESOLUCIÓN A21-05

GUIA DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL - CLAC Y LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION), PARA LA REALIZACIÓN Y ENTREGA DE LOS ESTUDIOS SOBRE LA CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA ECONOMÍA DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

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

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

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

CONSIDERANDO que para la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es vital cuantificar el aporte, impacto y contribución del transporte aéreo en el desarrollo económico y social de cada uno de sus Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, la tarea relacionada al seguimiento de los Estudios de Impacto económico del transporte aéreo en el PBI;

CONSIDERANDO que la IATA ha manifestado que es indispensable o es una responsabilidad por parte de los organismos locales de cada Estado la entrega de información fidedigna y actualizada para poder completar estos estudios para los países miembros de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA), en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la Directriz para disponer de un procedimiento de Coordinación y colaboración entre la CLAC y la IATA para los Estudios de Impacto económico del transporte aéreo en el PBI.

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC**RESUELVE**

Adoptar como Directriz de procedimiento para la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la IATA el documento que a continuación se detalla:

GUIA DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL - CLAC Y LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION), PARA LA REALIZACIÓN Y ENTREGA DE LOS ESTUDIOS SOBRE LA CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA ECONOMÍA DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

MECANISMO DE APOYO

- La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil solicitará a los Estados la designación un punto de contacto en sus Administraciones al más alto nivel, para facilitar a la IATA la entrega de la información necesaria para la realización de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC y, comunicará a IATA lo pertinente.
- La IATA proporcionará la Guía informativa para circular a los Estados en los formatos pre establecidos, que contenga la información que requiere recolectar por parte de Estados, Autoridades y Aerolíneas.

CRONOGRAMA ESTIMADO

La IATA realizará los 9 estudios faltantes durante el 2013 considerando que para la elaboración de los mismos se debe contar con los datos completos y no parciales además de obtener financiación adecuada, razón por la cual este plazo será cumplido por IATA si y solo si los estados se comprometen a entregar los datos necesarios dentro de los plazos requeridos.

COOPERACIÓN FINANCIERA NO REMBOLSABLE

En los eventos que IATA manifieste que presenta limitaciones de recursos financieros para contribuir con los Estudios Económicos, se informe a la CLAC para que adelante las gestiones pertinentes con los Estados involucrados, a fin de establecer posibles mecanismos de cooperación financiera para la asignación de recursos a IATA con el objeto de apoyar la financiación de los estudios.

ENTREGA DE LOS ESTUDIOS

1. Una vez concluidos los Estudios, la IATA se compromete a realizar entrega formal de los mismos a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC, para lo cual podrá invitar al Presidente y/o Secretario de la Comisión al acto de entrega a la Autoridad respectiva, y en este mismo escenario entregar oficialmente el referido estudio al Organismo regional.
2. En todo caso en el evento que la CLAC no participe en el acto de entrega señalado en el punto anterior, la IATA se compromete a remitir vía correo y de manera simultánea, el documento físico y la versión electrónica del mismo a la Comisión.

Proyecto de RESOLUCIÓN**RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA A LA EXPLOTACIÓN
DE LOS SERVICIOS INTERNACIONALES**

CONSIDERANDO: que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), tiene como objetivo primordial proveer a las Autoridades de Aviación Civil Latinoamericanas de una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

CONSIDERANDO que, a partir de la evaluación realizada en el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte - GEPEJTA por medio de un grupo ad hoc, y la aprobación por parte del Comité Ejecutivo del trabajo correspondiente, resulta pertinente actualizar la recopilación y sistematización de la información relativa al grado de apertura de rutas aerocomerciales, los derechos de tráfico o libertades del aire otorgados mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, así como las políticas nacionales y regulaciones vigentes que rigen la actividad aerocomercial en los Estados miembros;

CONSIDERANDO: que la Resolución A7-2 del año 1986, aunque mantiene vigente su esencia; sin embargo, por el tiempo transcurrido desde su aprobación a la fecha amerita ser revisada especialmente respecto al mecanismo para el envío e intercambio de información que los países se han comprometido a suministrar a la CLAC.

CONSIDERANDO que esta labor de recopilación y actualización ha sido reconocida como una tarea continua del Programa de Trabajo de la CLAC desde la Segunda Asamblea (Montevideo, diciembre de 1976), constituyendo una herramienta esencial para el análisis regional del transporte aéreo internacional y para la identificación de tendencias y cooperación entre los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la estandarización en la presentación de la información permitirá a la Comisión el examen comparado de la situación regional y fortalecer los mecanismos de intercambio de información entre los Estados miembros, tanto a través del sitio web institucional de la Comisión como de las plataformas nacionales pertinentes;

LA XXVI ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE

1. Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría información actualizada sobre el grado de apertura de rutas aerocomerciales, especificando los derechos de tráfico o libertades del aire otorgados mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, cualquiera sea su naturaleza, con el fin de facilitar el análisis regional correspondiente.
2. Asimismo, los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría información actualizada sobre el marco jurídico que regula la actividad aerocomercial en sus respectivos países, distinguiendo expresamente entre disposiciones de origen nacional e instrumentos internacionales vigentes.
3. La Secretaría proporcionará un modelo estandarizado para la presentación de información solicitada sobre rutas aerocomerciales y sobre normativa vigente, el cual deberá actualizarse anualmente y estará disponible en el sitio web institucional, dentro del apartado correspondiente a la información de los Estados miembros.

4. Instar a los Estados miembros a publicar en sus respectivas páginas web institucionales los textos íntegros de los acuerdos que contengan derechos de tráfico aéreo. En caso de no ser posible, se les exhorta a proporcionar, a solicitud de otro Estado miembro, toda la información pertinente sobre dicha materia, con el fin de facilitar la fluidez de la información.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A7-2

RESOLUCIÓN A15-9**RÉGIMEN TARIFARIO DE LOS PASAJEROS**

CONSIDERANDO que el contrato de transporte aéreo suscrito entre el transportador y el pasajero establece derechos y obligaciones de las partes;

CONSIDERANDO que las tarifas que se estipulan en los contratos referidos se sujetan a un entorno que contiene determinadas condiciones de cumplimiento obligatorio;

CONSIDERANDO que es obligación de las autoridades de aviación civil el control y la fiscalización del cumplimiento de las obligaciones del transportador;

CONSIDERANDO que, en la actualidad, en la mayoría de los Estados de la región únicamente se registran los paquetes tarifarios;

CONSIDERANDO que el usuario, como destinatario del servicio, constituye el principal soporte de la industria del transporte aerocomercial;

CONSIDERANDO la tendencia general a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial bajo principios de sana competencia.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE

Instar a los Estados miembros a:

1. Garantizar el derecho del usuario a disponer de toda la información referente a las condiciones y restricciones que impliquen la utilización del billete de pasaje adquirido mediante la aplicación de una tarifa establecida por el transportador, salvaguardando la debida atención que debe recibir.
2. Adoptar las medidas pertinentes de control y fiscalización para que, tanto los transportadores como los agentes de viajes y demás comercializadores de billete de pasajes, brinden al pasajero toda la información referente a los servicios que recibirá en cumplimiento del contrato de transporte aéreo.
3. Adoptar las medidas necesarias para que las compañías aéreas, ~~cuando registren o soliciten la aprobación de sus paquetes tarifarios, presenten junto con ellos,~~ informen (*) las condiciones de las tarifas a aplicar y, en la medida de lo posible, utilicen medios electrónicos que faciliten la transparencia y divulgación de la información tarifaria.
4. Propiciar las condiciones necesarias para que los transportadores desarrollen sus actividades en un entorno competitivo, preservando un mercado sano y libre de prácticas desleales.

Esta Resolución reemplaza a las Resoluciones A6-5, A6-7, A6-8 y A6-9 y a las Recomendaciones A6-2, A7-3 y A8-3. (*) Enmendada por la XXVI Asamblea Ordinaria.

RESOLUCIÓN A20-27**ORIENTACIONES PARA EL TRATAMIENTO DE LAS RESERVAS (formulación, aceptación y objeción)
EN EL ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

CONDIDERANDO que durante el año 2010 se formó un Grupo Ad Hoc integrado por Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá, República Dominicana y Chile, con el fin de proponer un texto de “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”, en adelante “El Acuerdo”, cuyo texto fue aprobado mediante Resolución A 19-03, en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, el 4 de noviembre de 2010, en Punta Cana, República Dominicana.

CONSIDERANDO que la integración es uno de los objetivos estratégicos de la CLAC y que constituye un anhelo genuino de los países latinoamericanos; y que la liberalización del transporte aéreo internacional es una tendencia mundial que está presente en todos los procesos de integración exitosos y que, además, es impulsada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

CONSIDERANDO que el Acuerdo desde su gestación tiene como objeto y fin la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional en Latinoamérica, con el horizonte de promover la integración entre los países de la CLAC y que señala en su Preámbulo “que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana”; que existe la voluntad de coordinar las políticas aeronáuticas entre los países de la región y con respecto a terceros países, así como existe el deseo de “facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región”.

CONSIDERANDO que en virtud del Artículo 2, cada Parte en el Acuerdo, concede a las otras Partes todos los derechos de tráfico, que es lo que hace del multilateral un Acuerdo de cielos abiertos y que las libertades del aire se agrupan de modo tal de facilitar su aceptación y también una eventual reserva. En subpárrafos separados se conceden aquellos derechos de tráfico que pudieran ofrecer problemas a algunos países, en orden de dificultad creciente, es decir, la séptima libertad en carga; la séptima libertad para vuelos combinados y el cabotaje.

CONSIDERANDO que el Acuerdo consagra la regla general de los acuerdos multilaterales y permite expresamente la formulación de reservas. El artículo 37 dispone “El presente Acuerdo admite reservas”.

CONSIDERANDO que a la fecha ya han firmado el Acuerdo ocho países: (en orden alfabético) Chile, Colombia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay y que se esperan nuevas suscripciones.

CONSIDERANDO que a esta fecha dos países han suscrito el Acuerdo sin reservas y seis países lo han suscrito con reservas.

CONSIDERANDO que la posibilidad de formular reservas ha constituido una evidente ventaja para firmar el Acuerdo y que para que éste continúe por la vía del éxito es necesario despejar las dudas que pudieran existir y procurar que todos los países tengan claridad sobre esta materia e interpreten de la misma manera las reservas que se formulen.

LA XX ASAMBLEA RESUELVE

Dictar las siguientes orientaciones para el tratamiento de las reservas, incluyendo su formulación, aceptación y objeción, en el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil:

1. Al no señalar el texto del Acuerdo ninguna otra norma en materia de reservas, que no sea que las reservas son admisibles, el marco jurídico que les resulta plenamente aplicable es la “Convención de Viena sobre el derecho de los tratados”, en adelante “La Convención”. Como referencias útiles podemos agregar, además, la práctica internacional adoptada por la Organización de Estados Americanos y la “Guía Práctica sobre las reservas a los tratados” (en adelante “la Guía”) aprobada en 2011 por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas.
2. La Convención señala que (2.d) “se entiende por reserva una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado al firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o al adherirse a él, con objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese Estado”. No constituyen reservas las simples declaraciones que no limitan los efectos del tratado y que, recaen sobre la manera de cómo se propone cumplir el tratado, el Estado interesado”.
3. El numeral 1.2 de la Guía expresa por su parte que “Se entiende por ‘declaración interpretativa’ una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado o por una organización internacional con objeto de precisar o aclarar el sentido o el alcance de un tratado o de algunas de sus disposiciones.”
4. Las reservas deben formularse siempre por escrito, empleando un texto lo más claro y preciso que resulte posible. La Guía recomienda que el Estado que la formula indique los motivos por los cuales se formula (2.1.2). Esto permite que la reserva sea comprendida e interpretada por los otros Estados. En cuanto a su oportunidad, el artículo 19 de la Convención dispone que las reservas pueden formularse “en el momento de firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o de adherirse al mismo”. Lo anterior sin duda otorga flexibilidad al sistema por cuanto, por ejemplo, un Estado que firma el Acuerdo sin reservas puede formularlas posteriormente al momento de ratificar el tratado.
5. Una reserva puede modificarse con el objeto de ampliar su alcance.
6. Según la Guía, una reserva habrá de redactarse en términos que permitan percibir su sentido, a fin de determinar, en particular, su compatibilidad con el objeto y el fin del tratado (3.1.5.2); y deberá interpretarse de buena fe, teniendo en cuenta la intención del Estado que la

formula según se infiera primordialmente del texto de la reserva, del objeto y del fin del tratado, y de las circunstancias en que la reserva se haya formulado (4.2.6).

7. Una reserva por la que un Estado se proponga excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones de un tratado, o del tratado en su conjunto, para preservar la integridad de determinadas normas del derecho interno de ese Estado, podrá formularse únicamente en la medida en que no afecte a un elemento esencial del tratado ni a su estructura general (3.1.5.5. de la Guía).

8. En materia de retiro de las reservas, conforme al artículo 22 de la Convención, una reserva puede ser retirada en cualquier momento, siempre por escrito. Esto nuevamente otorga flexibilidad al sistema, toda vez que se puede levantar la reserva ya sea que ésta se haya formulado al firmar, o al ratificar o al adherirse al tratado, en cualquier momento. Se contribuye de este modo progresivamente a la unificación del derecho internacional y en el caso de nuestro Acuerdo, además, a la liberalización del transporte aéreo internacional que conduce a la integración regional.

9. El depositario del tratado, en nuestro caso la CLAC conforme al artículo 36 del Acuerdo, deberá siempre notificar las reservas que se formulen al Acuerdo, así como su retiro, a todos los Estados contratantes y a los demás Estados facultados para llegar a ser partes en el tratado (artículo 23 de la Convención), es decir y, en síntesis, a todos los Estados miembros de la CLAC.

10. Una reserva debe ser aceptada por los demás Estados, explícita o implícitamente.

11. La aceptación de una reserva por parte de los demás Estados contratantes, constituye al Estado autor de la reserva en parte en el tratado y el Estado reservante queda obligado con aquellos Estados que aceptaron su reserva, en los términos del tratado modificado por la reserva.

12. Se considera que una reserva ha sido aceptada por un Estado cuando este no ha formulado objeción a la reserva dentro de los doce meses siguientes a la fecha en que hayan recibido la notificación de la reserva (artículo 20.5 de la Convención).

13. En caso de aceptación de una reserva, las obligaciones del tratado son contraídas por los Estados en la medida determinada por la reserva, teniendo presente que siempre las reservas tienen un efecto bilateral, en el sentido que aprovechan no sólo al Estado que las ha formulado, sino que, a cada uno de los demás Estados aceptantes de dicha reserva, en sus relaciones con el Estado que las ha formulado. Por una elemental aplicación del principio de reciprocidad, lo que reserva un Estado lo inhabilita para exigir en su provecho la materia que reservó.

14. Por último, conforme a lo previsto en el artículo 21.3 de la Convención, la reserva formulada por un Estado no modifica las disposiciones del tratado en lo que respecta a las otras partes en el tratado, en sus relaciones entre sí.

15. En suma, efectuada una reserva por un Estado de la CLAC, los demás Estados parte quedan ligados entre sí por la totalidad de las disposiciones del Acuerdo Multilateral y quedan, además, ligados con el Estado reservante, por todas las normas del Acuerdo excepto por aquellas sobre las cuales formuló reserva.

16. La única limitación que el Acuerdo tiene en materia de reservas es la prevista en el artículo 19.c de la Convención. Se señala allí que los Estados pueden formular reservas, en las oportunidades ya indicadas, a menos que “la reserva sea incompatible con el objeto y fin del tratado”.

17. La Convención de Viena no establece un criterio ni un método que permita determinar cuándo una reserva no es compatible con el objeto y fin del tratado, como podría ser una decisión colectiva de todos los Estados Parte, o la intervención de un tercero independiente que se pronunciara sobre la compatibilidad de la reserva. Por lo anterior el criterio de compatibilidad queda entregado a la apreciación de cada Estado, los que deberán decidir unilateralmente si una reserva determinada es o no compatible con el Acuerdo. En consecuencia, un Estado de la CLAC podría considerar que una reserva formulada por otro Estado de la región es incompatible con el objeto y fin del tratado y objetarla, y otro Estado de la CLAC podría adoptar un criterio distinto y aceptar dicha reserva.

18. Según la Guía, una reserva es incompatible con el objeto y fin del tratado si afecta a un elemento esencial del tratado, necesario para su estructura general, de tal manera que comprometa la razón de ser del tratado (3.1.5).

19. El objeto y el fin del tratado deben determinarse de buena fe, teniendo en cuenta los términos del tratado en el contexto de estos, en particular el título y el preámbulo del tratado. También se podrá recurrir a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, así como, cuando proceda, a la práctica ulterior de las partes (3.1.5.1)

20. Un Estado puede objetar la reserva formulada por otro Estado, siempre por escrito.

21. La Guía define a la "objeción" como una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación (2.6.1), hecha por un Estado como reacción ante la reserva a un tratado formulada por otro Estado, por la que el Estado que hace la objeción se propone impedir que la reserva produzca los efectos jurídicos deseados u oponerse de otro modo a la reserva (2.6.1), indicando los motivos por los cuales se formula la objeción (2.6.9).

22. Salvo que el tratado indique otra cosa, las objeciones deben formularse dentro de los doce meses siguientes a la fecha en que haya recibido la notificación de la reserva o hasta la fecha en que ese Estado haya manifestado su consentimiento en obligarse por el tratado, si esta última es posterior (2.6.12).

23. De acuerdo con lo establecido en el artículo 20 de la Convención, la objeción hecha por un Estado contratante a una reserva formulada por otro Estado no impedirá la entrada en vigor del tratado entre el Estado que haya hecho la objeción y el Estado autor de la reserva, a menos que el Estado autor de la objeción manifieste inequívocamente la intención contraria, es decir, la intención que el Acuerdo no entre en vigor entre el Estado que hace la objeción y el Estado que formuló la reserva. De allí que es muy importante la claridad y precisión con que se haga una eventual objeción.

24. Cuando un Estado que haya hecho una objeción a una reserva, no se oponga a la entrada en vigor del tratado entre él y el Estado autor de la reserva, las disposiciones a que se refiera la reserva no se aplicarán entre los dos Estados en la medida determinada por la reserva (artículo 21.3 de la Convención).

25. Una objeción a una reserva podrá ser retirada, siempre por escrito, en cualquier momento toda vez que nuestro Acuerdo no dispone otra cosa (artículo 22.2 de la Convención).

26. El retiro de una objeción a una reserva, solo surtirá efecto cuando su notificación haya sido recibida por el Estado autor de la reserva (artículo 22.3.b de la Convención). Se presume que el Estado que retira su objeción a una reserva, ha aceptado esa reserva (2.7.4, de la Guía).

27. EL depositario del tratado, en nuestro caso y conforme al artículo 36 del Acuerdo, la CLAC, deberá siempre notificar las objeciones a las reservas que se formulen, así como el retiro de las objeciones, a todos los Estados contratantes y a los demás Estados facultados para llegar a ser partes en el tratado (artículo 23 de la Convención), es decir, a todos los Estados miembros de la CLAC.

28. Por último, la Guía elaborada por la Comisión de Derecho Internacional de Naciones Unidas, exhorta a los Estados -en su numeral 2.5.3- a que realicen un examen periódico de la utilidad de las reservas:

- a. “Los Estados que hayan formulado una o varias reservas a un tratado deberían proceder a un examen periódico de estas y considerar el retiro de las reservas que ya no respondan a la finalidad para la que fueron formuladas. En tal examen, los Estados deberían prestar especial atención al objetivo de preservar la integridad de los tratados multilaterales y, cuando proceda, considerar la utilidad del mantenimiento de las reservas, particularmente en relación con su derecho interno y con la evolución de éste desde que se formularon dichas reservas
- b. Los Estados que pretendan formular reserva, deberían hacerlo de la manera más precisa y restringida posible, plantearse la posibilidad de limitar su alcance y velar por que no sean incompatibles con el objeto y el fin del tratado a que se refieran;
- c. La motivación de una reserva (o de una declaración unilateral) por su autor es importante para la evaluación de la validez de la reserva, y los Estados y las organizaciones internacionales deberían motivar cualquier modificación de una reserva”.

Agregar este nuevo párrafo:

29. Dado que el Acuerdo de Cielos Abiertos no contempla una disposición sobre compatibilidad de su texto con otros instrumentos bilaterales o multilaterales que puedan encontrarse vigentes

entre las mismas Partes y que concedan recíprocamente un mayor grado de derechos, es recomendable que al formular una reserva sobre los derechos contenidos en el Artículo 2, los Estados declaren expresamente que la reserva no afectará a lo acordado en todos o algunos de dichos otros instrumentos, cuando así sea el caso. (*)

(*) Enmendado en la XXVI Asamblea ordinaria.

Proyecto de Resolución

DIRECTRICES DE LA POLÍTICA DE LA CLAC RELATIVAS A LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AVIACIÓN DE LATINOAMÉRICA Y DEL CARIBE

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC son parte de los esfuerzos globales para la reducción del impacto ambiental de la aviación y para la promoción de una transición energética justa y equitativa del transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO para fines de esta resolución las siguientes definiciones:

1. SAF (Combustible de Aviación Sostenible, por sus siglas en inglés: Sustainable Aviation Fuel): se refiere a cualquier combustible de aviación que cumpla con los criterios de sostenibilidad que pueda reducir en por lo menos 10% las emisiones de CO₂ en comparación con los combustibles fósiles tradicionales, y que cumpla con estándares técnicos, como los establecidos por ASTM International, para garantizar su compatibilidad con las aeronaves y la infraestructura existente.
2. LCAF (Combustible de Aviación con Bajo Carbono, por sus siglas en inglés: Lower Carbon Aviation Fuel): se refiere a combustibles de aviación derivados de fuentes fósiles pero que presentan una menor huella de carbono (10% de reducción mínima) en comparación con el Jet A / Jet A-1 convencional.
3. Otros combustibles de aviación más limpios: se refieren a fuentes de energía alternativas que pueden contribuir a la descarbonización del sector, pero que no entran en la categoría de SAF o LCAF, que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en comparación con el Jet A/Jet A-1. Son ejemplos de otros combustibles de aviación más limpios el hidrógeno (H₂), los combustibles sintéticos (e-fuels), la electricidad y Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado del Petróleo (GLP).

CONSIDERANDO que la aviación se enfrenta a la imperante necesidad de adaptarse a los impactos del cambio climático para mantener la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad de las operaciones aéreas;

RECONOCIENDO que los Estados de la región tienen una importante capacidad de contribuir económica, social y ambientalmente a la cadena de valor para el desarrollo, producción y comercialización de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación;

RECONOCIENDO que la integración de un mercado regional de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la Aviación en América Latina y el Caribe es esencial para promover una aviación más sostenible y eficiente en la región, con la disminución de los costos de la transición energética;

RECONOCIENDO que las medidas de mitigación de la aviación deben desarrollarse y llevarse al mercado de manera económicamente viable, rentable y social y ambientalmente aceptable y de acuerdo con las circunstancias nacionales;

LA XXVI ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE

1. Aprobar las directrices de la política de la CLAC relativas a la promoción del desarrollo sostenible de la aviación latinoamericana y del Caribe, con base en los siguientes pilares:

- (i) Implementación de la canasta de medidas la reducción del impacto ambiental de la aviación y la promoción de proyectos regionales de compensación de emisiones; y
- (ii) Fomento de producción y consumo regional de combustibles más limpios de aviación.

2. Solicitar a todos los Estados miembros que continúen apoyando activamente la implementación de las directrices de la política, que a continuación se indican y que forman parte íntegra de esta resolución:

Directrices de la política de la CLAC relativas a la promoción del desarrollo sostenible de la aviación latinoamericana y del Caribe

1.1. Constituyen directrices generales de la política de la CLAC relativas a la promoción del desarrollo sostenible de la aviación:

1.1.1. La adopción de medidas efectivas con miras a cumplir con los compromisos internacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), reconociendo la importancia de la aviación civil en la transición hacia una economía baja en carbono;

1.1.2. La promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo regional, permitiendo el crecimiento económico, respetando la estructura de costos de los países de la región, así como reduciendo al máximo los impactos sobre los pasajeros, reconociendo la importancia del trabajo conjunto y constante entre el sector público y privado para el desarrollo, implementación y seguimiento de mecanismos de incentivos y financiamiento.

1.1.3. Respeto a las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, teniendo en cuenta las características, las capacidades y las realidades de los países de la región;

1.1.4. Enfoque holístico en la implementación de la canasta de medidas de mitigación, incluyendo mejoras tecnológicas y operacionales, desarrollo de infraestructura verde y uso de combustibles sostenibles de aviación.

Implementación del CORSIA y proyectos de compensación de emisiones

2.1. Los Estados de CLAC reafirman su compromiso con una implementación sólida del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional con el propósito de mitigar el impacto ambiental del sector, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados.

2.1.1. Los Estados miembros de la CLAC deben establecer mecanismos eficaces de vigilancia, reporte y verificación (MRV) que permitan cuantificar las emisiones de CO₂ de las aerolíneas de acuerdo con los requisitos del volumen IV del Anexo 16 del Convenio de Chicago.

2.1.2. Los Estados miembros buscarán armonizar las normativas nacionales con el esquema de la OACI para fortalecer la integración de los países de América Latina en el mercado global de la aviación sostenible.

2.1.3. Los Estados miembros de la CLAC deben buscar establecer mecanismos de cooperación regional con miras al intercambio de datos, informaciones y mejores prácticas que permitan implementar el MRV de manera robusta.

2.2. Se insta a los Estados miembros de la CLAC a desarrollar proyectos elegibles de compensación de carbono como herramienta esencial para apoyar el cumplimiento de los objetivos climáticos de la región y como forma de contribuir para la efectiva implementación del CORSIA.

2.2.1. Cuando del desarrollo de proyectos de compensación, los Estados miembros deben buscar formas de fomentar la creación y la certificación de proyectos de compensación de carbono que cumplan con los criterios de elegibilidad del CORSIA, asegurando su contribución al desarrollo sostenible de las comunidades locales.

2.2.2. Las iniciativas desarrolladas de proyectos de compensación, alineados con el artículo 6, del Acuerdo de París, deben promover iniciativas de reforestación, energía renovable, eficiencia energética y captura de carbono, priorizando aquellas que aporten beneficios ambientales y socioeconómicos significativos, y fomentando iniciativas basadas en la naturaleza para aprovechar la inmensa biodiversidad de la región.

2.2.3. Los proyectos de compensación de carbono deben impulsar la colaboración entre sectores público y privado para el financiamiento y la implementación de estos proyectos.

2.2.4. La implementación del CORSIA y el desarrollo de proyectos de compensación buscan garantizar que beneficios concretos para América Latina sean generados, incluyendo la atracción de inversiones verdes, la generación de empleo en sectores sostenibles, el fortalecimiento de la competitividad del sector aeronáutico, así como contribuir activamente con la mitigación del cambio climático y con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

2.3. Se recomienda a los Estados Miembros de la CLAC que:

2.3.1 Desarrollen los marcos regulatorios y operativos que faciliten la implementación del CORSIA, de manera unificada, de conformidad con el Volumen IV del Anexo 16 del Convenio de Chicago, y la promoción de proyectos de compensación de carbono que cumplan con los criterios de elegibilidad de las unidades de emisión.

2.3.2 Fomenten la cooperación entre el sector público y privado para optimizar la ejecución de proyectos de compensación en sus jurisdicciones.

2.3.3. Fomenten, a nivel regional, acciones de capacitación técnica y soporte en lo que se refiere a implementación del CORSIA y de proyectos de compensación de emisiones para la aviación.

2.3.4. Siempre que sea posible, establezcan incentivos regulatorios que promuevan la adopción de prácticas sostenibles en la aviación.

2.3.5. Respalden la exclusividad de CORSIA como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional, y evitar la introducción de un mosaico de medidas regionales o nacionales basadas en el mercado (MBMs) para la aviación internacional.

Combustibles Sostenibles de Aviación y Otros Combustibles de Aviación más Limpios

3.1 Los Estados miembros buscarán adoptar medidas para la promoción de un mercado regional integrado de combustibles sostenibles de aviación, incluyendo de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, con base en los siguientes principios:

3.1.1. Adopción de políticas y marcos regulatorios agnósticos y neutros en cuanto a las rutas tecnológicas y las materias primas de producción de SAF, LCAF, y otros combustibles más limpios de aviación, y que tengan en cuenta el impacto en emisiones y costos, la asequibilidad y que eviten las medidas extraterritoriales;

3.1.2. Reconocimiento de los criterios de sostenibilidad, certificación de sostenibilidad y metodología de evaluación de las emisiones de todo el ciclo de vida que se aplican a los combustibles admisibles en el marco del CORSIA;

3.1.3 Promoción de la transición energética justa de la aviación y apoyo a los Estados en la definición de políticas públicas orientadas al fomento de la cadena de producción, suministro y consumo de SAF en la región, respetando las distintas realidades de cada país.

3.1.4 Adopción de criterios de sustentabilidad armonizados de certificación de combustibles en la región de manera que también se capturen las variaciones de producción provocadas por los cambios climáticos en la región, y de acuerdo con sus circunstancias especiales y sus capacidades respectivas.

3.2. Se insta a los Estados miembros de CLAC que:

3.2.1. Incentiven la constitución de un mercado regional integrado de SAF, LCAF y otros combustibles de aviación más limpios, de modo que las aerolíneas tengan acceso al combustible producido en la región, teniendo en cuenta aspectos como infraestructura para la logística de suministro y principales *hubs* aéreos, donde se establece la importancia de una planificación e inversión coordinada entre las partes interesadas para generar una disponibilidad adecuada y sostenible, teniendo en cuenta que la cadena de suministro es esencial para la transición energética; además del reconocimiento de un sistema de *Book & Claim* entre los países que facilite la comercialización de los mercados.

3.2.2. Promuevan inversiones públicas y privadas para la producción y consumo de SAF, LCAF y combustibles de aviación más limpios en la región, teniendo en cuenta la

necesidad de equilibrio entre los objetivos ambientales del sector y los costos de los SAF, LCAF y los combustibles de aviación más limpios en la región de manera tal que no se limite el potencial de crecimiento del transporte aéreo en la región.

3.2.3 Fomenten estudios de factibilidad técnica y económica para la producción de los SAF, LCAF y combustibles de aviación más limpios en la región, incluso por medio del apoyo de organismos multilaterales y regionales.

3.3. Se recomienda a los Estados Miembros de la CLAC que:

3.3.1. Incentiven, por medio de la CLAC, la cooperación regional para compartir experiencias, marcos regulatorios, datos y mejores prácticas que apoyen la constitución de capacidades y *expertise* en los países para la producción y consumo de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias.

3.3.2. Desarrollen estudios conjuntos para la promoción de un mercado integrado de producción, suministro y consumo de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias, de modo a permitir la transición energética justa y equilibrada del transporte aéreo regional.

Adaptación al Cambio Climático del Sector de la Aviación

4.1. Se insta a los Estados a que compartan las mejores prácticas de adaptación del sector aeronáutico como resultado del cambio climático.

4.2. Se alienta a los Estados a que realicen evaluaciones de riesgos ambientales que pudieran afectar la eficiencia, regularidad y seguridad de las operaciones aéreas.

4.3. Se exhorta a los Estados a que desarrollen planes de adaptación del sector aeronáutico ante el cambio climático en función de los riesgos ambientales identificados.

4.4. Se solicita al Comité Ejecutivo de la CLAC que desarrolle políticas, directrices y orientaciones que promuevan la adaptación climática en el sector de la aviación.

La presente resolución reemplaza a la Resolución A18-07.

Proyecto de RESOLUCIÓN

PASAJEROS INSUBORDINADOS Y/O PERTURBADORES

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, en su Preámbulo establece como principios rectores "... a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada..." y que la OACI ha subrayado la importancia de que los Estados tomen medidas legales y administrativas apropiadas para prevenir y sancionar el comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores;

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

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

CONSIDERANDO que la conducta insubordinada y/o perturbadora de los pasajeros tiene un impacto significativo en la operación de los vuelos y puede comprometer la seguridad y el orden a bordo de las aeronaves.

CONSIDERANDO la importancia de contar con procedimientos preventivos y correctivos estandarizados para el tratamiento de estos pasajeros, con el fin de garantizar la seguridad en el transporte aéreo y facilitar la labor de las autoridades, aerolíneas, aeropuertos y demás actores involucrados;

CONSIDERANDO que en la Segunda Reunión Virtual del Grupo Regional AVSEC/FAL, celebrada el 24 de septiembre de 2020, se formó un Grupo de Tarea con el objetivo de evaluar la problemática de los pasajeros insubordinados y/o perturbadores en el transporte aéreo de la región, en respuesta a la creciente preocupación de varios Estados por el aumento de estos incidentes, y la necesidad de capacitar adecuadamente al personal para gestionar situaciones de insubordinación o perturbación tanto en tierra como a bordo de las aeronaves;

CONSIDERANDO que la concientización de la sociedad y, en particular, de los usuarios del transporte aéreo sobre las consecuencias del comportamiento insubordinado y perturbador es una condición esencial para mitigar este problema; y que la mejora en la calidad de los datos disponibles es fundamental para permitir una respuesta más efectiva por parte de las autoridades competentes;

CONSIDERANDO que la correcta gestión de pasajeros insubordinados y/o perturbadores requiere la implementación de medidas de seguridad y procedimientos estandarizados tanto en tierra (aeropuertos), como en el aire (aeronaves), a fin de garantizar la seguridad de las operaciones, la protección de las aeronaves y el bienestar de los pasajeros y la tripulación;

CONSIDERANDO que la aplicación de sanciones penales, civiles o administrativos, especialmente la aplicación de multas, entre otras, pueden ser medidas idóneas para efectivamente desincentivar la conducta insubordinada de los pasajeros en el transporte aéreo, reduciendo la incidencia de comportamientos perturbadores y mejorando la seguridad tanto en aeropuertos como a bordo de las aeronaves.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE:

1. Solicitar a los Estados miembros que, en colaboración con las autoridades aeroportuarias y operadores aéreos, desarrollen y apliquen procedimientos preventivos y de respuesta ante incidentes de pasajeros insubordinados y/o perturbadores, basados en las mejores prácticas identificadas a nivel mundial.
2. Fomentar la capacitación continua de todo el personal involucrado ya sea aeronáutico, aeroportuario u otro, no solo en las áreas de seguridad, sino también en los puntos de contacto con los pasajeros, para anticiparse a conductas problemáticas y resolver conflictos de la manera más efectiva e inmediata posible.
3. Promover la recopilación y el análisis de datos estadísticos a nivel de las autoridades aeronáuticas sobre incidentes relacionados con pasajeros insubordinados y/o perturbadores, siguiendo las recomendaciones de OACI y los principios de protección de datos personales, alentando a los Estados a compartir esta información entre los Estados miembros.
4. Reiterar la importancia de implementar campañas de concientización a nivel regional, con el fin de desalentar conductas insubordinadas o perturbadoras entre los pasajeros, y explorar la posibilidad de desarrollar campañas comunes en la región.
5. Considerar la opción de aplicar sanciones civiles o administrativas que especialmente consideren multas, y otras que puedan servir como mecanismo disuasivo frente a conductas insubordinadas y/o perturbadoras de los pasajeros, con el objetivo de fortalecer las medidas de control y seguridad en el transporte aéreo, garantizando al mismo tiempo un tratamiento justo y equitativo conforme a las normativas internacionales y nacionales aplicables.