

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/82-NE/10  
16/07/12

## LXXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012)

### Cuestión 9 del Orden del Día:

### Actualización y Revocatoria de las Decisiones de la CLAC

- *Proyectos de Decisión*

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

### **Antecedentes**

1. De conformidad 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”, es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones.

2. Por otro lado, la Resolución A16-11 de la CLAC establece los métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la Comisión. Esta Resolución fue emitida teniendo en cuenta la experiencia de la Comisión en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) para establecer un apropiado ordenamiento interpretativo de los citados instrumentos y se promulgó en base al marco legal, específicamente de los Artículos 15 del Estatuto y 39 del Reglamento de reuniones.

3. Cabe recordar, asimismo que, con motivo del GEPEJTA/26 (Ciudad de Guatemala, Guatemala, marzo de 2011), la Secretaría presentó la NE/09, la cual contenía una lista preliminar de las Decisiones susceptibles de ser consideradas en el proceso de actualización y/o revocatoria. De igual manera, el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI viene trabajando en la armonización y unificación de las Decisiones FAL y AVSEC de la CLAC. Consecuentemente, algunas de las decisiones señaladas anteriormente, tanto, las correspondientes al GEPEJTA como del Grupo FAL/AVSEC deberán continuar siendo examinadas, para lo cual serán consideradas en el plan estratégico del próximo periodo.

### **Análisis**

4. La Secretaría, tomando en cuenta las conclusiones del GEPEJTA y del Grupo AVSEC/FAL/RG, pone a consideración del Comité Ejecutivo lo que a continuación se detalla:

<b>Decisión</b>	<b>Propuesta</b>
Rec A14-14 Facilitación del Transporte Aéreo.	Se sugiere su actualización, se acompaña el Proyecto de Recomendación ( <b>Adjunto 1</b> ).
Res A18-1 Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo.	SE sugiere su actualización, se acompaña el Proyecto de Resolución ( <b>Adjunto 2</b> ).
Rec A18-2 Aplicación de la Lista de Chequeo FAL/AVSEC en la región.	Sugerir su actualización, se acompaña el Proyecto de Recomendación ( <b>Adjunto 3</b> ).
Rec A18-6 Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos.	Sugerir su actualización, se acompaña el Proyecto de Recomendación ( <b>Adjunto 4</b> ).
Rec A7-1 Ventas en moneda local.	Sugerir la revocatoria, por haberse cumplido ( <b>Adjunto 5</b> ).
Rec A17-2 Medidas para Contribuir a la Aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM.	Sugerir la revocatoria, por haberse cumplido ( <b>Adjunto 5</b> ).
Rec A18-4 Aplicación por parte de los Estados Miembros de la CLAC del Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI.	Sugerir la revocatoria, por haberse cumplido ( <b>Adjunto 5</b> ).

### **Medidas propuestas al Comité Ejecutivo**

5. Se invita al Comité Ejecutivo:
  - a) a tomar nota de la información presentada; y
  - b) aprobar los Proyectos de Decisión que se acompañan como adjuntos.

**RECOMENDACIÓN A14-14-20-XX**

**FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, dispone que la Comisión deberá alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias para lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, y correo y suministros dentro de la región;

CONSIDERANDO que en el Capítulo 8 del Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la OACI recomienda que *"cada Estado Contratante establecerá un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo"* y que al establecerlo deberá usar el Plan Modelo que aparece en el Apéndice H-12 a dicho Anexo;

CONSIDERANDO que el transporte de carga es un valioso instrumento para el desarrollo de los Estados de la región y para el adecuado intercambio de productos hacia, desde y dentro de ella, en la medida en que se logre reducir, cada vez más, los trámites y formalidades administrativas;

CONSIDERANDO que en el Capítulo 3 del Anexo 9, la OACI insta los Estados Contratantes a promulgar disposiciones de seguridad para el despacho de pasajeros *"de tal manera que se conserve la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo"*.

LA XIV-XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Implementar las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, relativos a la facilitación, compatibilizando con ellas sus legislaciones internas. Teniendo en cuenta además el Manual de Facilitación (Doc 9577) para la reglamentación y procedimientos.
2. Utilizar el "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo" de la OACI, como elemento primordial para facilitar el flujo de pasajeros, cargas y correo.
3. Coordinar con las entidades gubernamentales competentes la adopción de medidas que posibiliten la simplificación de procedimientos y documentación administrativa en los aeropuertos.
4. Asegurar que las medidas de seguridad aeroportuaria se ejecuten preservando la ventaja de la celeridad inherente al transporte aéreo.

**Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-14.**

**RESOLUCIÓN ~~A18-01~~ A20-XX**

**CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE  
POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO**

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades de la CLAC para el bienio 2007 -2008, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, con el objetivo de avanzar hacia la liberalización

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homologada que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la facilitación son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que algunos efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización

apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el evolución y el desarrollo económico del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre la gente y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003;

CONSIDERANDO que en el 36º ~~36º~~ 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución ~~A35-18~~ ~~A36-15~~, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución ~~A36-15~~ ~~A37-20~~: Declaración refundida ~~refundida~~ **consolidada** de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

LA ~~XVIII~~ ~~XX~~ ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:

### **SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN**

#### 1. Seguridad operacional

a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora.

b) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y la dependencia de COCESNA, la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

#### 2. Seguridad de la aviación civil

Los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, deberán respaldar el trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos, respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI.

### 3. Facilitación

a) Los Estados miembros ratifican la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.

b) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.

c) Los Estados miembros propiciarán que se expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1, para el 1 de abril de 2010, a más tardar;

d) Los Estados miembros asegurarán que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;

e) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.

f) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.

g) Los Estados miembros establecerán y utilizarán comités nacionales de facilitación y adoptarán políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;

h) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

i) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:

1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9 y del Manual de Facilitación (Doc 9957); y

2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.

j) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;

k) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a:

- 1) identificación y solución de los problemas de facilitación; y
  - 2) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
- l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
- m) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

## **USUARIO**

### **4. Derechos del usuario**

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.
- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.
- c) Los Estados miembros adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo, promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo.
- d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.

## **ACCESO A LOS MERCADOS**

### **5. Apertura de tráficos**

- a) Con el propósito de lograr un mayor acceso a los mercados, se promoverá una liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

c) Los Estados miembros promoverán, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para la liberalización y explotación de los servicios aéreos internacionales.

f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos;

g) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.

h) A efectos de trabajar en los procesos de liberalización, los Estados miembros podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.

#### 6. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.

#### 7. Competencia

a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.

b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.

#### 8. Medidas unilaterales

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.

### **ASPECTOS COMERCIALES**

#### 9. Servicios de escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.



#### 10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.

#### 11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

#### 12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.

c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

#### 13. Asignación de turnos (SLOTS)

a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de las líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo y los operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.

b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

#### 14. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a los transportistas.

Los tributos aplicables a las actividades del transporte aéreo (tales como: impuestos, tasas, contribuciones o derechos) así como a los bienes e insumos utilizados en el transporte aéreo (explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y organismos de control de tránsito aéreo) tienen repercusiones económicas y de competencia negativas en el servicio del transporte aéreo y constituyen una creciente carga a los explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

Los Estados miembros deberán propiciar el cumplimiento de las resoluciones del Consejo de la OACI contenidas en los Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* y el 9082/7, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*; siempre y cuando respondan a las necesidades de los Estados miembros.

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a los excesivos cargos a los usuarios, ya que generan efectos negativos a la industria del transporte aéreo.

### **INTERESES CONVERGENTES**

#### 15. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo que elabore las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para participar en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a fin de que:

- a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- d) Examinarán cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;

Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

#### 16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

#### 17. Comercio internacional y carga aérea

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio

internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil.

b) Los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

#### 18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política flexible, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

### **ASPECTOS JURÍDICOS**

#### 19. Armonización normativa

a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.

b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.

c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos.

d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de alentar a los Estados miembros a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

#### 20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

#### 21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común, tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

## 22. Nacionalidad del transportador

Respecto a la nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación y se determinará de acuerdo con su propia legislación.

## 23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

## 24. Empleo de personal no nacional

a) Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

b) La liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

## 25. Propiedad y control de los transportistas aéreos

a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto a la seguridad y protección de la aviación;

b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden hacerlo de la manera siguiente:

i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;

ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o

iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

## 26. Arrendamiento de aeronaves

a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios

aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.

b) Los Estados miembros deberían tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.

#### 27. Solución de controversias

a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y

b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;

ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;

iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

### **ASPECTOS FINANCIEROS**

28. Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, se comprometen a realizar todos los esfuerzos necesarios para cumplir con los niveles apropiados de seguridad en el desarrollo del transporte aéreo regional, procurando que los ingresos que provienen de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución ~~A16-15~~ **A18-01**.***

**RECOMENDACIÓN A18-02 20-XX**

**APLICACIÓN DE LA LISTA DE CHEQUEO FAL/AVSEC EN LA REGIÓN**

CONSIDERANDO que los Estados contratantes deben adoptar medidas apropiadas para el despacho, tránsito y salida de las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes, tripulantes, carga y correo que llegan de otro Estado contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias;

CONSIDERANDO que al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, los Estados contratantes deben tener en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público, equipaje, carga y correo en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

CONSIDERANDO que la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 **así como los Procedimientos del Manual de Facilitación (Doc 9577)**, destinados a mejorar los procedimientos en los puntos de control fronterizo para facilitar el despacho de las aeronaves, los pasajeros, equipajes, tripulantes, carga y correo, es esencial para lograr la eficiencia del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es compromiso de los Estados miembros tomar las medidas apropiadas para la ejecución oportuna y coordinada de las partes que les corresponden en beneficio de la seguridad y regularidad de los vuelos;

CONSIDERANDO que los Estados de las Regiones **NAM**/CAR/SAM deben adoptar medidas armonizadas tendientes a optimizar los sistemas de facilitación y seguridad aeroportuaria;

CONSIDERANDO la necesidad de mantener actualizada la Lista de Chequeo FAL/AVSEC de la CLAC y las modificaciones pertinentes.

LA XVIII ASAMBLEA RECOMIENDA a los Estados miembros:

- a) Comprometer sus esfuerzos para lograr una armonización eficiente de procedimientos de coordinación FAL/AVSEC, así como participar y prestar su cooperación en el desarrollo de las medidas que se convengan para mejorar su implementación;
- b) Cooperar con las Oficinas Regionales de la OACI, informando con suficiente anticipación sobre el estado de avance de dichas medidas, esto con el propósito de potenciar el bien común de la seguridad de la aviación y la actividad de facilitación del transporte aéreo internacional, armonizando sus requerimientos en beneficio de los Estados de las Regiones **NAM**/CAR/SAM; y,
- c) Utilizar en su gestión de control, la Lista de Chequeo que figura en el **Apéndice**, como herramienta expedita para determinar el nivel de cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los Anexos 9 y 17.

APÉNDICE

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LISTA DE CHEQUEO – FAL/AVSEC

(Anexo 9, XII Edición, Julio 2005 – Anexo 17, VIII Edición, Abril 2006)

(Anexo 9, XIII Edición, Julio 2011 - Anexo 17, IX Edición, Marzo 2011)

Nombre del Estado: \_\_\_\_\_

I. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES.-

Documentos

- |   | SI                       | NO                       |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. ¿Se utilizan en su Estado los documentos sugeridos por la OACI en el Capítulo 2 del Anexo 9, para el despacho de aduana? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En caso afirmativo, indique los documentos que utiliza:   |                          |                          |
| - Declaración general (N: <del>2.10</del> 2.11, Anexo 9)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Manifiesto de pasajeros (N: <del>2.12</del> 2.13, Anexo 9)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Manifiesto de carga (N: <del>2.13</del> 2.14, Anexo 9)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Declaración de suministros (N: <del>2.14</del> 2.15, Anexo 9)   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Lista del equipaje acompañado (N: <del>2.16</del> 2.17, Anexo 9)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. ¿Los documentos que utiliza su país están de acuerdo a los siguientes formatos del Anexo 9?                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Declaración general (Apéndice 1)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Manifiesto de pasajeros (Apéndice 2)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Manifiesto de carga (Apéndice 3)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. ¿El número de copias para cada documento se limita de acuerdo a la norma 2.18 del Anexo 9?                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

En caso negativo, ¿cuáles son los documentos que utiliza su Estado para el despacho de aduana? Especifique.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- |  |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 4. En el caso de que se encuentren errores en cualesquiera de los documentos, las autoridades dan al explotador o al agente autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corrigen ellas mismas? (N <del>2.20</del> 2.21, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|--|--------------------------|--------------------------|

Entrada de aeronaves

- |   |                          |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 5. ¿Exige su Estado la desinsectación como medida de sanidad pública? (N: <del>2.22-2.29</del> 2.23 al 2.30, Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|---|--------------------------|--------------------------|

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 6. Si su respuesta es afirmativa:<br>¿Se limita sólo a las aeronaves procedentes de áreas amenazadas? (N: <del>2.22</del> 2.23, Anexo 9)  |  |  |
| 7. ¿Exige su Estado la desinfección de aeronaves como medida preventiva, de acuerdo a las disposiciones de la norma <del>2.30</del> 2.31 del Anexo 9?   |  |  |
| 8. ¿Están publicados en el AIP de su Estado los requisitos que deben cumplir los usuarios para los avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares? (N: <del>2.31</del> 2.33, Anexo 9)           |  |  |
| 9. ¿Ha designado su Estado un solo organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a los avisos previos y solicitudes de autorización? (N: <del>2.32</del> 2.34, Anexo 9)  |  |  |
| 10. Exige su Estado alguna otra información, aparte de la que contiene el plan de vuelo, cuando se solicita autorización previa o aviso previo para aeronaves en tránsito o que hagan escalas para fines no comerciales? (N <del>2.38</del> , 2.40 y 2.42, Anexo 9) |  |  |
| 11. ¿La información requerida para el otorgamiento de la autorización previa se aplica de acuerdo al método recomendado 2.37 2.39 del Anexo 9?  |  |  |
| 12. ¿Se exige en su Estado aviso previo de llegada para aeronaves dedicadas a servicios no regulares? (N: <del>2.40—2.41</del> , 2.42 y 2.43, Anexo 9)  |  |  |
| 13. ¿Exige su Estado que el interior de la cabina de las aeronaves sea revisado para verificar que los pasajeros desembarcados no hayan dejado objetos a bordo de la misma? (N 4.3.2, Anexo 17)   |  |  |

Despacho de aeronaves

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 14. El tiempo máximo para completar los trámites de entrada y salida para un vuelo completo es menor a 60 minutos? (MR <del>2.42</del> 2.44, Anexo 9)  |  |  |
| 15. Si su Estado exige autorización previa para los vuelos señalados en el punto anterior, exigen que las solicitudes se presenten con un máximo de tres días de antelación? (N <del>2.39</del> 2.41, Anexo 9) |  |  |

II. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE.-

Documentos

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 1. Exige su Estado a los visitantes, para la entrada y salida de su territorio, documentos distintos a los pasaportes y visados? (N 3.6, Anexo 9) |  |  |
| 2. Establece su Estado controles periódicos con respecto a la creación y  |  |  |



## ADJUNTO 3

- |  |  |  |
|--|--|--|
| expedición de los documentos de viaje, a fin de protegerse de su uso indebido? (N 3.7 y 3.8, Anexo 9)  |  |  |
| 3. Su Estado expide únicamente pasaporte de lectura mecánica? (N. 3.10, 3.10.1 y 3.12, Anexo 9)  |  |  |
| 4. Ha adoptado su Estado medidas para suprimir los visados de entrada para los visitantes? (MR 3.19, Anexo 9)  |  |  |
| 5. Los visados de entrada que exige su Estado, son válidos para a lo menos seis meses? (N. 3.24, Anexo 9)  |  |  |
| 6. Exige su Estado a los visitantes información de identificación suplementaria a la contenida en sus documentos de identidad? (MR 3.26, Anexo 9)                          |  |  |
| 7. Si su Estado exige información suplementaria, ha elaborado un sistema para captarla electrónicamente? (MR 3.26, Anexo 9)  |  |  |
| 8. Si su Estado exige información suplementaria, limita sus exigencias a la tarjeta de embarque y desembarque que aparece en el apéndice 5 del Anexo 9? (N. 3.27, Anexo 9) |  |  |
| 9. Otorga asistencia su Estado a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros? (N. 3.31, Anexo 9)               |  |  |

Salida

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 10. Exige su Estado certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes? (N: 3.34, Anexo 9)  |  |  |
| 11. El tiempo máximo para completar los trámites de salida requeridos para todos los pasajeros es menor a 60 minutos? (MR: 3.36, Anexo 9)  |  |  |
| 12. Se inspecciona a los pasajeros y su equipaje de mano antes de que se embarquen? (N 4.4.1, Anexo 17)  |  |  |
| 13. Se exige en su Estado que el equipaje de bodega sea sometido a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial? (N 4.5.1, Anexo 17)   |  |  |
| 14. Se asegura su Estado que los explotadores del transporte aéreo comercial no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección adicional? (N: 4.5.3, Anexo 17) |  |  |

Entrada

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 15. El tiempo máximo para completar el despacho de los pasajeros después del desembarque, es menor a 45 minutos? (MR: 3.39, N: 3.40 al 3.42, Anexo 9) |  |  |
|---|--|--|

16. Ha introducido su Estado un sistema de información anticipada sobre los pasajeros API? (N: 3.47, 3.47.1, N: 3.47.2 y MR: 3.47.3, Anexo 9) 

--	--
17. Se solicita el formulario de declaración de equipaje solamente para mercancías impositibles o restringidas? (N: 3.50, Anexo 9) 

--	--
18. Ha adoptado su Estado un sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para un control de aduana simplificado? (N: 3.51, Anexo 9) 

--	--
19. Se limita el examen médico de las personas que llegan por vía aérea a aquellas que proceden de una zona afectada? (N: 3.56, Anexo 9) 

--	--

Tránsito

- 20  
19. Existen zonas de tránsito para las tripulaciones, pasajeros y su equipaje, procedentes de otro Estado y que continúen a un tercer Estado, de tal forma que no se sometan a las formalidades del control fronterizo (N: ~~3.58~~ 3.56, Anexo 9) 

--	--
- 21  
20. Se exige en su Estado, visas para los pasajeros que se transfieran de un vuelo internacional a otro? (N: ~~3.59~~ 3.57, Anexo 9) 

--	--
- 22  
21. Se exige en su Estado que los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en otra aeronave? (N: 4.4.2, Anexo 17) 

--	--
- 23  
22. Se exige en su Estado que los pasajeros en tránsito y su equipaje que se hayan mezclado con otros pasajeros se vuelvan a inspeccionar antes de que se embarquen en otra aeronave? (N: 4.4.3, Anexo 17) 

--	--

Equipaje Extraviado

- 24  
23. Su Estado da facilidades para que los explotadores puedan remitir en forma expedita, sin multas ni derechos, los equipajes extraviados a sus propietarios ? (N: ~~3.61 a 3.65~~ 3.58 al 3.61, Anexo 9) 

--	--

Tripulaciones

- 25  
24. Expide su Estado Certificado de Miembros de la Tripulación (CMT) de acuerdo a las especificaciones del Doc 9303 Parte 3? (N: ~~3.67~~ 3.64 y 3.65 ~~MR 3.68~~, Anexo 9 – MR: ~~4.2.7~~ 4.2.8, Anexo 17) 

--	--
- 26  
25. Ha establecido su Estado controles adecuados para impedir el fraude o mal uso de los CMT, otros documentos de identidad oficiales y sus respectivas bases de datos? (N: ~~3.70~~ 3.67, MR: ~~3.69~~ 3.66.1, Anexo 9) 

--	--

Inspectores

- 27  
26. Otorga su Estado a los inspectores de operaciones de vuelo y seguridad el mismo tratamiento que a los miembros de la tripulación, en la salida y en la llegada? ( MR: ~~3.73~~ 3.70, Anexo 9) 

--	--

- 28 Extiende su Estado a sus inspectores de operaciones de vuelo y de  
27. seguridad un documento de identidad en el formato establecido en el  
Apéndice 8? (MR: ~~3.74~~ 3.71, Anexo 9)

--	--

III. CARGA.

1. Ha adoptado su Estado reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, con el objeto de evitar demoras innecesarias en el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N: 4.1, Anexo 9)
2. Consulta su Estado a los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas con respecto a la introducción o enmiendas de reglamentos y procedimientos relacionados con el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea? (N: 4.3, Anexo 9)
3. Utiliza su Estado la gestión de riesgos para determinar que mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección? (N: ~~4.5~~ 4.6, Anexo 9)
4. Ha establecido su Estado medidas para asegurar que la carga y correo se sometan a controles de seguridad antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros? (N: 4.6.1, Anexo 17)
5. Se utilizan las técnicas de procesamiento electrónico de datos para facilitar el levante de la carga aérea? (N: ~~MR: 4.10~~, Anexo 9)
6. Se acepta la transmisión electrónica de los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo? (N: ~~4.11~~ 4.13, Anexo 9)
7. En caso negativo, el formato del formulario para la declaración de mercancías se basa en el patrón de las Naciones Unidas, y para el manifiesto de carga en el formulario del Apéndice 3, Anexo 9? (N: ~~4.14~~ 4.16, Anexo 9)
8. Exige su Estado documentos complementarios (como licencias y certificados) para la importación o exportación de determinadas mercancías? (N: ~~4.17~~ 4.19, Anexo 9)
9. Exige su Estado una declaración de exportación simplificada para el despacho de exportación? (N: ~~4.20~~ 4.22, Anexo 9)
10. Se puede realizar el levante para la carga de exportación hasta la hora de salida de la aeronave? (N: ~~4.21~~ 4.23, Anexo 9)
11. Al programar los reconocimientos de mercancías, da prioridad su Estado al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías para el despacho de la carga de importación? (N: ~~4.25~~ 4.27, Anexo 9)
12. Su Estado dispone lo necesario para el levante de mercancías según

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

- |   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| procedimientos de aduana simplificados? (N: 4.27 <b>4.29</b> , Anexo 9)   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 13. El levante de las mercancías que no necesitan inspección alguna, se realiza en su Estado en menos de tres horas después de su llegada? (MR: 4.29 <b>4.31</b> , Anexo 9)   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 14. En los casos en que por error o emergencia, las mercancías no se descargan en el lugar de destino previsto o se descargan en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, su Estado impone sanciones o multas aunque se notifiquen y se enmienden los errores, y se tengan justificaciones validas? (N: 4.32 y 4.33 <b>4.34 y 4.35</b> Anexo 9) | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 15. Están exentos en su Estado, de los derechos e impuestos aduaneros, los suministros y las provisiones transportadas a bordo importadas para el uso de las aeronaves en servicios internacionales ? (N: 4.36 <b>4.38</b> , Anexo 9)   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 16. El equipo terrestre y de seguridad; y sus componentes; y el material didáctico y las ayudas didácticas importados en su territorio por un explotador de aeronaves de otro Estado, están exonerados del pago de derechos e impuestos de importación? (MR: 4.39 4.41, Anexo 9)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 17. Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados Contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronaves, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación? (N: 4.42 <b>4.44</b> , Anexo 9)                     | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 18. Permite su Estado la admisión temporal de contenedores y paletas, siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo? (N: 4.44 <b>4.46</b> , MR: 4.45 y 4.46 <b>4.47</b> , Anexo 9)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 19. Permite su Estado a los explotadores de aeronaves, la descarga de carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos rápidamente? (MR: <b>4.48</b> y N: 4.47 4.49, Anexo 9)  | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 20. Permite su Estado que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados? (N: 4.48 <b>4.50</b> , Anexo 9)                                     | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 21. Permite su Estado el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto? (N: 4.49 <b>4.51</b> , Anexo 9)   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |
| 22. Permite su Estado el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos en forma temporal sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o   | <table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |  |
|   |   |  |  |

reexportados de otro modo? (N: 4.50 **4.52**, Anexo 9)

--	--

23. Se ajusta su Estado a los procedimientos de documentación como se describe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal? (N: 4.53 **4.55**, Anexo 9)

--	--

IV. PERSONAS NO ADMISIBLES O DEPORTADAS

1. Sigue su Estado, los procedimientos sugeridos por la OACI para personas no admisibles? (N: 5.3, 5.5, 5.6, 5.7 y Apéndice 9, Anexo 9)
2. Qué medidas toma su Estado para garantizar la seguridad del vuelo, cuando está viajando una persona no admisible? (N: 5.8, Anexo 9)
3. Notifica su Estado a las líneas aéreas cuando una persona está viajando por orden oficial por considerársele deportada? (N: 5.19, Anexo 9)
4. Responde su Estado dentro del plazo de 30 días a las solicitudes de documentos de viaje sustitutivos? (N: 5.26, Anexo 9)

--	--

--	--

--	--

--	--

V. AEROPUERTOS INTERNACIONALES – INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

1. Garantiza su Estado que las disposiciones del Anexo 9 se sigan aplicando en el caso de los aeropuertos privatizados o concesionados? (N: 6.1, Anexo 9)
2. ¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para garantizar que se proporcionen instalaciones y servicios apropiados para acelerar las formalidades y despacho de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo en sus aeropuertos internacionales (~~N~~ **MR**: 6.1.1, Anexo 9)
3. Se consideran en el diseño y construcción de nuevas instalaciones de aeropuertos, así como en las modificaciones de las existentes, los requisitos arquitectónicos necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N 3.2.4, Anexo 17)
4. La autoridad competente de su Estado realiza consultas con los operadores para nuevos planes de construcción en sus aeropuertos? (N: 6.2, Anexo 9)
5. ¿Las señales internacionales para orientación de los viajeros en los aeropuertos de su Estado son claras y simples, tal como consta en el Doc. 9636? (MR 6.9, Anexo 9)
6. Disponen los aeropuertos de su Estado de tableros dinámicos de información, normalizados según lo recomendado en Doc 9249, y sistemas de altavoces para que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas, cambios y cancelación de vuelos? (MR: 6.12, ~~6.12.1~~, Anexo 9)
7. ¿Se asegura su Estado de que los medios de transporte entre la ciudad y

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

- |  |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|
| el aeropuerto sean rápidos y seguros? ( <del>MR: 6.13, Anexo 9</del> )   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. ¿Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar el estacionamiento conveniente y el servicio rápido de todos los tipos y categorías de aeronaves? ( <del>MR: 6.15</del> <b>6.14</b> , Anexo 9)                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. ¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar a los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes? ( <del>MR 6.21, Anexo 9</del> )   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. ¿Se utilizan en su Estado equipos especializados para examinar el equipaje de los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes? ( <del>MR: 6.22, Anexo 9, N: 4.4.1, Anexo 17</del> )                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. ¿Están controlados los accesos a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos de su Estado para evitar el acceso de personas no autorizadas? (N: 4.2.1 Anexo 17)   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de un número suficiente de puestos de control, de acuerdo a la demanda de tráfico? (N: <del>6.26</del> <b>6.27</b> Anexo 9)   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. ¿Están controlados los accesos a las zonas aeronáutica y de seguridad restringida de los aeropuertos de su estado para el ingreso de personas y vehículos? (N: <b>4.2.1, 4.2.3, Anexo 17</b> )   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. ¿Permite su Estado que los pasajeros permanezcan a bordo o puedan embarcarse y desembarcarse durante el reabastecimiento de combustible de la aeronave? ( <del>MR: 6.31, 6.31.1</del> <b>6.25</b> , Anexo 9)                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. ¿Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones seguras para el resguardo del equipaje no reclamado, no identificado o extraviado? (N: <del>6.35.2</del> <b>6.28</b> , Anexo 9)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. Se proporciona en los aeropuertos de su Estado facilidades, como acceso fácil y rápido, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones para efectuar sus maniobras? ( <del>MR: 6.41</del> <b>6.32</b> , Anexo 9)                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. Se proporcionan en los terminales de carga de los aeropuertos de su Estado los espacios adecuados para el almacenamiento y manejo de la carga aérea? ( <del>MR: 6.42</del> <b>6.33</b> , Anexo 9)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18. Si su respuesta es afirmativa, se consideran las medidas pertinentes para la seguridad de la aviación y control de estupefacientes? ( <del>MR: 6.42, Anexo 9</del> )   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19. Exige su Estado que las áreas de los terminales de carga en las que se almacene carga general y especial o correo estén protegidas en todo momento contra el acceso de personas no autorizadas? ( <del>MR: 6.44</del> <b>6.34</b> , Anexo 9) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20. Asegura su Estado el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- la cuarentena de las personas, animales y plantas, en los aeropuertos internacionales? (~~N: 6.51~~ 6.35, Anexo 9) 

--	--
21. Disponen los aeropuertos de su Estado de instalaciones adecuadas para la administración de medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros? (~~MR: 6.53~~ 6.37, Anexo 9) 

--	--
22. Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para la instalación en los aeropuertos internacionales de sistemas eficaces e higiénicos de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos de alimentos y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas? (~~N: 6.56~~ 6.40, Anexo 9) 

--	--
23. Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado instalaciones y personal calificado para la prestación de primeros auxilios? (~~MR: 6.57~~ N: 6.41, Anexo 9) 

--	--
24. Se proporcionan en los aeropuertos internacionales de su Estado, con cargo al erario, locales e instalaciones para las autoridades encargadas de las formalidades de despacho? (~~MR 6.58~~ N: 6.42, Anexo 9) 

--	--
25. Proporciona gratuitamente su Estado los servicios de control gubernamental durante las horas hábiles establecidas por sus respectivas autoridades? (~~N: 6.60~~ 6.42, Anexo 9) 

--	--
26. Exige su Estado que se exhiban en los aeropuertos internacionales las disposiciones relativas al cambio de moneda de otros Estados por la nacional ? (~~N: 6.63, 6.64 y 6.65,~~ Anexo 9) 

--	--
27. Proporciona su Estado servicios para el cambio de divisas, a través de servicios gubernamentales o entidades particulares, tanto a los pasajeros que salen como a los que llegan? (~~N: 6.67~~ 6.50, Anexo 9) 

--	--
28. Ha adoptado su Estado las medidas necesarias para informar a los pasajeros de las consecuencias del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves? (~~MR: 6.70~~ 6.44, Anexo 9) 

--	--
- VI. ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES
1. Aplica su Estado los procedimientos establecidos en el Anexo 9 para los aterrizajes fuera de los aeropuertos internacionales? (~~MR 7.1 7.3 y 7.4~~ N: 7.1, Anexo 9) 

--	--
- VII. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA
1. Exige su Estado más documentos de viaje que el pasaporte para permitir la entrada en su territorio al personal calificado necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de una aeronave extraviada o averiada? (~~N: 8.3, 8.3.1, 8.3.2,~~

--	--

- Anexo 9)*

--	--
2. Permite su Estado la admisión temporal, libre de derechos de aduana y otros impuestos, a las aeronaves y equipos necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves extraviadas o averiadas ? (N: 8.4, Anexo 9) 

--	--
3. Otorga su Estado facilidades para la entrada, salida y tránsito de los vuelos de socorro y aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina? (N: 8.8, 8.10, Anexo 9) 

--	--
4. Cumple su Estado con el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS en relación a la entrada, salida y tránsito de pasajeros y su equipaje, carga y otros artículos? (N: 8.12, ~~MR 8.15~~, Anexo 9) 

--	--
5. Ha establecido su Estado un programa nacional de facilitación? (N: 8.17, 8.18, MR 8.18.1 y Apéndice 12, Anexo 9) 

--	--
6. Ha establecido su Estado un comité nacional de facilitación del transporte aéreo y los comités de facilitación de aeropuertos u órganos de coordinación similares? (N: 8.19, MR: 8.20, 8.21 y Apéndices 11 y 12, Anexo 9) 

--	--
- Si su respuesta es afirmativa:
7. Se encuentran activos?  
 Con qué regularidad se reúnen? 

--	--
- .....
8. Ha establecido su Estado un comité nacional de seguridad de la aviación civil y los comités de seguridad de aeropuertos u órganos de coordinación similares? (N: 3.1.5 y 3.2.3, Anexo 17) 

--	--
- Si su respuesta es afirmativa:
9. Se encuentran activos?  
 Con qué regularidad se reúnen? 

--	--
- .....
10. Ha establecido su Estado un programa nacional de instrucción para el personal que participa en labores relacionadas con la seguridad de la aviación civil? (N: 3.1.6, Anexo 17) 

--	--
11. Verifica su Estado los antecedentes del personal que aplica los controles de seguridad? (N: 3.4.1, Anexo 17) 

--	--
12. Asegura su Estado que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil? (N: 3.4.5, Anexo 17) 

--	--
13. Realiza su Estado auditorias, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que cumple con el programa 

--	--



- nacional de seguridad? (N: 3.4.6, Anexo 17) 

--	--
14. Existe en su Estado una política de capacitación hacia el personal de líneas aéreas en materias de seguridad de aviación? (N: 3.1.6, Anexo 17) 

--	--
15. Se está dando cumplimiento a lo recomendado en el “Manual de instrucción sobre factores humanos” (Doc 9683) por parte del personal AVSEC y personas de líneas aéreas en estas materias? (N: 2.5.2, Anexo 17) 

--	--
16. Existe en su Estado programas de capacitación hacia el personal de explotadores de aeronaves, de aeropuertos y explotadores de servicios de escala, a fin de asegurar que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con impedimentos? (MR: 8.26, Anexo 9) 

--	--
17. Considera su Estado algún responsable y los medios que se utilizarán para notificar a la OACI respecto de un eventual acto de interferencia ilícita? (N: 5.3.1, Anexo 17) 

--	--
18. Considera su Estado planes de contingencia y recursos para enfrentar actos de interferencia ilícita? (N: 5.1.4, Anexo 17) 

--	--
19. Cuenta su Estado con personal debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir un acto de interferencia ilícita en la aviación civil? (N: 5.1.5, Anexo 17) 

--	--
20. Considera su Estado medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio del Estado contratante, hasta que puedan continuar su viaje? (N: 5.2.1, Anexo 17) 

--	--
21. Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con impedimentos? (N: 8.27, MR: 8.28 **al** 8.33, Anexo 9) 

--	--
22. Ha tomado su Estado las medidas necesarias para asegurar que las personas con impedimentos dispongan de accesos adecuados a los servicios aéreos? (N: 8.34, ~~MR: 8.35—8.38~~, Anexo 9) 

--	--
23. Otorga su Estado facilidades para la entrada temporal en su territorio de los familiares de las víctimas de un accidente de aviación y los representantes del explotador de la aeronave siniestrada? (N: 8.39, 8.40 y 8.42, MR: 8.41, Anexo 9) 

--	--
24. Presta su Estado toda la asistencia necesaria para la repatriación de los restos mortales de las víctimas de un accidente de aviación a sus países de origen? (N: 8.43, Anexo 9) 

--	--

- - -

**RECOMENDACIÓN A18-06 20-XX**

**PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS**

CONSIDERANDO que la Resolución ~~A36-20~~ **A37-17** de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y su Protocolo adicional (Montreal, 1988), ~~y~~ al Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991), **el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Beijing, 2010) y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Beijing, 2010);**

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

CONSIDERANDO que durante el 27° Período 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° Período se adoptó la Resolución A28-1, la misma que aprobó enmienda del Artículo 50 a);

CONSIDERANDO que durante la Conferencia diplomática organizada por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, se adoptó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico;

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

LA ~~XVIII~~ **XX** 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 complementario del Convenio de Montreal (Montreal, 1988),~~ **Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Beijing, 2010) y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Beijing, 2010); ;**
2. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

3. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (Ciudad del Cabo, 2001).

*Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación ~~A17-14~~ **A18-06**.*

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A20-XX**

**DECISIONES DE LA ASAMBLEA DECLARADAS NO VIGENTES**

CONSIDERANDO la Resolución A16-11 “Métodos y Procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”;

CONSIDERANDO que el GEPEJTA y el Grupo AVSEC/FAL/RG vienen trabajando en la actualización, armonización y unificación de las Decisiones de la CLAC;

CONSIDERANDO que la es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones;

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo de la CLAC, luego del análisis pertinente, acepto que las Decisiones por haber cumplido con su propósito, deben continuar el tramite de revocación.

CONSIDERANDO que esta Decisión no afectará ningún derecho, obligación o responsabilidad adquiridos.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Declarar no vigente las siguientes Decisiones:

- 1 Rec A7-1 Ventas en moneda local.
- 2 Rec A17-2 Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM.
- 3 Rec A18-4 Aplicación por parte de los Estados Miembros de la CLAC del “Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil” de la OACI