

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/86-NE/09  
11/08/14

### LXXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Brasilia, Brasil, 27 y 28 de agosto de 2014)

#### Cuestión 8 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. Considerando que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones y, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”.
2. Asimismo, cabe recordar que 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. Esta Resolución se promulgó sobre la base del marco legal de los Artículos 15 del Estatuto y 39 del Reglamento, principalmente.
3. En ese sentido, con motivo del Comité Ejecutivo LXXXIV (Ciudad de Panamá, Panamá, agosto de 2013), la Secretaría presentó la NE/07, la cual contenía una lista preliminar de las Decisiones susceptibles de ser consideradas en el proceso de actualización y/o revocatoria.
4. Por otro lado, tanto el GEPEJTA como el Grupo Regional FAL/AVSEC CLAC-OACI, han analizado en sus reuniones las Decisiones susceptibles de proceso de actualización y/o revocatoria.

#### **Análisis**

5. Tomando en cuenta lo anterior se pone a consideración del Comité Ejecutivo, lo que a continuación se detalla:

Decisión	Acción
<p>Resolución A17-1 <i>Estrategia para implementar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo” (Nov-2006)</i></p>	<p>Se sugiere incluir en el Plan Estratégico 2015-2016, para su actualización, si fuera el caso.</p>
<p>Resolución A17-3 <i>Factores a considerar en la concesión de aeropuertos (Nov-2006).</i></p>	<p>Para actualización y revocatoria de la Recomendación A19-06. (<b>Adjunto 1</b>)</p>
<p>Resolución A18-7 <i>Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente. (Oct-2008)</i></p>	<p>Se sugiere incluir en el Plan Estratégico 2015-2016, para su actualización si fuera el caso.</p>
<p>Resolución A20-1 <i>Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo (Nov 2012).</i></p>	<p>En proceso, se sugiere incluir en el Plan Estratégico 2015-2016.</p>
<p>Resolución A20-5 <i>Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región. (Nov 2012)</i></p>	<p>Para actualización. (<b>Adjunto 2</b>)</p>
<p>Resolución A20-11 <i>Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC (Nov-2012).</i></p>	<p>En proceso, se sugiere incluir en el Plan Estratégico 2015-2016.</p>
<p>Resolución A20-17 <i>Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa (Nov-2012).</i></p>	<p>Para actualización. (<b>Adjunto 3</b>).</p>
<p>Recomendación A10-6 <i>Sobre el servicio courier. (Nov-1992)</i></p>	<p>Se sugiere su revocatoria.</p>
<p>Recomendación A13-1 <i>Texto de orientación sobre un Reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación. (Nov-1998)</i></p>	<p>Para actualización. (<b>Adjunto 4</b>).</p>
<p>Recomendación A18-4 <i>Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de Programa nacional de seguridad de la aviación civil” de la OACI (Oct-2008).</i></p>	<p>Para actualización. (<b>Adjunto 5</b>).</p>
<p>Recomendación A20-8 <i>Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos. (Nov-2012)</i></p>	<p>Para actualización. (<b>Adjunto 6</b>).</p>
<p><i>Declaración de Cartagena (Julio 2008)</i></p>	<p>En proceso de revisión (Grupo <i>ad hoc</i> de Medio Ambiente).</p>

**Medidas propuestas al Comité Ejecutivo**

6. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar la nota de estudio y acoger favorablemente las acciones propuestas.

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-3

#### FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana han reportado importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera han incidido, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión es de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diversos servicios y, que en la actualidad, especialmente los entregados en concesión, buscan lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que, tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de gestión, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias, con el propósito que los Estados dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a optimizar sus proyectos.

CONSIDERANDO la necesidad de incluir los alcances contenidos en la Resolución A19-6 en lo referente al seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos a través de la actualización de la encuesta.

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana la modalidad de concesión de los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la autofinanciación de cada aeropuerto o lo que resultare más convenientes a sus propias y realidad local.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la región una visión clara de comportamiento y tendencia en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y apoyo en la toma de decisiones

## LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

### RESUELVE

Instar a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, consideren los siguientes aspectos:

#### 1. FACTORES BÁSICOS

- 1.1. El Estado debe ofrecer un negocio factible al concesionario privado con estimaciones de tráfico y proyección conservadora del negocio.
- 1.2. Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y, derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- 1.3. Que el sistema de concesiones se debe basar en que tanto el Estado como el Sector Privado asuman los riesgos que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- 1.4. Asegurar que el Estado obtenga los beneficios adecuados a la operación del aeropuerto que incluyen entre otros el expandir los servicios aeroportuarios, atender el núcleo de demanda; y multiplicar las oportunidades productivas de la región.
- 1.5. Los Estados de manera previa al inicio de los procesos de concesión deberán contar con la normativa específica relacionada con los aspectos jurídicos y medioambientales.

#### 2. PROCESOS DE LICITACIÓN

- 2.1 Proceso que incluye todos los actos, documentos, información y procedimientos establecidos en la convocatoria y en las bases generales y Anexos, conforme a lo dispuesto en las leyes aplicables vinculadas al otorgamiento de la concesión del Estado, con objeto de construir, administrar, operar y explotar un aeropuerto.

- 2.2 A fin de dar mayor transparencia y certidumbre a la licitación, el Estado debe establecer un Ente Regulador neutro e independiente que haga valer los actos realizados (escrutinio y observación), durante todo el proceso y desarrollo de la licitación.

### 3. CONDICIONES ECONÓMICAS

- 3.1 En la medida de lo posible, los Estados debieran evitar los subsidios cruzados a aquellos aeropuertos deficitarios, debido a que esto distorsiona las tarifas aeroportuarias cobradas a los usuarios y podría tener un efecto negativo en el crecimiento de la actividad aeronáutica.
- 3.2 Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debiesen ser regulados:
- en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios;
  - en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y,
  - en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- 3.3 En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- 3.4 Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros y mercado de capitales. Para tal efecto, se debe tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- 3.5 Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos períodos de vigencia de dichos contratos.
- 3.6 Adoptar las medidas necesarias para evitar los problemas que se han presentado en algunos contratos de concesión en Latinoamérica, respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.
- 3.7 Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la infraestructura aeroportuaria y control de tráfico aéreo.

### 4. VIGENCIA DE LAS CONCESIONES

- 4.1 La conveniencia de otorgar concesiones en plazos adecuados de acuerdo a criterios técnicos basados en el retorno de las inversiones y la sostenibilidad.
- 4.2 Definir plazos flexibles de la concesión, dependiendo de factores tales como que el Concesionario, al alcanzar sus ingresos estimados se da por terminada la concesión, al término de la misma la sociedad Concesionaria entregará al Estado la totalidad de las obras e instalaciones afectadas a la Concesión.

## 5. PRESTACION DE LOS SERVICIOS

- 5.1 Considerar que la infraestructura aeroportuaria está principalmente orientada a la atención de los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios; por lo tanto, dichos requerimientos no deben verse indebidamente afectados por actividades comerciales.
- 5.2 Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.
- 5.3 El Estado debe, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debiese estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajustabilidad.
- 5.4 Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- 5.5 El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de una licitación abierta previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados para la adjudicación de un contrato.
- 5.6 Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneras, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario.

## 6. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL AEROPUERTO

- 6.1 Establecer planes maestros y planes de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar prioritariamente el costo-beneficio de las mismas.

## 7. OPERACIÓN DEL AEROPUERTO

- 7.1. Adoptar las medidas pertinentes para que los Estados consideren la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derecho de tráfico

## 8. SEGUIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESION

- 8.1 Que el Estado al concesionar sus aeropuertos, debe establecer un ente regulador neutro e independiente, que haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debiesen tener el derecho de apelar a la autoridad reguladora y recurrir a un proceso de arbitrio.

- 8.2. El Estado debiera implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.
- 8.3. El Estado debiera reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables.

## 9. DISPOSICION GENERAL

- 9.1 Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
- a) Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184)
  - b) Manual de servicios de los aeropuertos (Doc. 9137)
  - c) Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562)
  - d) Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)
  - e) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)
  - f) Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. (Doc. 9980).
  - g) Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios. (Resolución CLAC)
  - h) Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica.
10. De igual manera se sugiere, en la medida que corresponda, que los Estados consideren la información publicada por organismos especializados (ACI, IATA, ALTA). por ejemplo, el Manual sobre Regulación Económica de Aeropuertos publicado por la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI).

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-03 y a la Recomendación A19-06.***



**RESOLUCIÓN A20-5 A21-....**

**MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE  
DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES  
DE LAS LÍNEAS AÉREAS EN LA REGIÓN**

CONSIDERANDO la volatilidad del precio del combustible, como una causa importante de la reducción de la rentabilidad de las empresas, al ser uno de los rubros más significativos en los costos de operación de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO la gran cantidad de impuestos que inciden en el aumento del precio del combustible afectando directamente los costos del vuelo, que son trasladados a los pasajeros influenciando directamente el crecimiento del transporte aéreo regional y continental;

CONSIDERANDO que en la región, el precio de combustible es un factor que se constituye en una limitante para la competitividad de las aerolíneas estimándose este promedio para Latinoamérica en el 37% de los costos operacionales de una aerolínea, cerca de 14% más alto que el promedio de precios mundial; y,

CONSIDERANDO que la industria ha implementado medidas frente al alza del precio de combustible tales como: anuncios de recortes de capacidad, el desarrollo de nuevas tasas, incremento del precio del billete, lo cual puede reducir el ritmo de crecimiento del sector, e incluso llegar a contraer la demanda.

LA XX<sup>I</sup> ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar, con las autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la promoción de políticas públicas de precios para los combustibles de aviación que reflejen las mejores prácticas internacionales.
2. Alentar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 relativo a los “Criterios de la OACI Sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional”, la Resolución ~~A37-20~~ A38-14 sobre la “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo” (Documento 9958 10022 “Resoluciones Vigentes de la Asamblea” de la OACI), así como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
3. Promover en los Estados miembros la implementación de medidas que contribuyan a mitigar el constante aumento del precio de combustible tales como:
  - a) Desarrollar procedimientos y tecnologías mundiales de navegación basada en la performance (PBN), en observancia de las directrices previstas en El Manual sobre Navegación Basada en la Performance (Doc. 9613) de la OACI y considerando que este sistema permite volar de una forma más eficiente, lo cual a su vez garantiza mayor seguridad en la operación, ahorro de combustible, disminución de tiempos de vuelo, reducción en la emanación de gases CO<sub>2</sub> a la atmósfera y contaminación auditiva durante los procedimientos de salida y llegada a los aeropuertos.
  - b) Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio de viabilidad económica sobre combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más ecológicos y menos onerosos que los tradicionales.

**ADJUNTO 2**

- c) Coadyuvar con la industria para fomentar el desarrollo e implantación de combustibles alternativos sostenibles para el desarrollo sostenible del sector de aviación, en la medida en que se cumplan los requisitos técnicos, incluidos los aspectos de seguridad operacional y los criterios de sostenibilidad.
  - d) Instar a los Estados miembros a fortalecer las plantas de controladores aéreos cuando se requiera, adecuándolas al crecimiento del tráfico aéreo y evitando generar ineficiencias.
  - e) Exhortar a los Estados miembros para que la infraestructura de navegación proporcione una cobertura adecuada, atendiendo el continuo crecimiento del tránsito aéreo, obteniendo un nivel de infraestructura avanzado, especializado y competitivo que satisfaga las expectativas de los usuarios en términos de mayor flexibilidad operacional, puntualidad y reducción de costes a los operadores.
  - f) Alentar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desgravar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
  - g) Instar a las autoridades aeronáuticas para que los Estados con economías emergentes donde la producción de aeronaves es inexistente, eviten gravar la adquisición de flota de última tecnología, a fin de estimular la renovación de la misma.
5. Exhortar a los Estados miembros a facilitar el abastecimiento de combustible, sobre todo en zonas aisladas, alejadas o de difícil acceso, donde los servicios de transporte aéreo son los únicos medios para acceder a esas poblaciones.

*Esta Resolución reemplaza a la Resolución A20-5.*

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN A20-17 A21-...

**CURSO SOBRE  
“DETECCIÓN DE PASAJEROS CON CONDUCTAS SOSPECHOSAS IDENTIFICACIÓN  
DE PERSONAS CON COMPORTAMIENTOS SOSPECHOSOS”**

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 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 la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2011-2012, la tarea relacionada al desarrollo de un Curso sobre “~~Detección de pasajeros con conductas sospechosas~~ Identificación de personas con comportamientos sospechosos”; y,

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó **la actualización de la señalada Resolución y la elaboración de la Directriz para el desarrollo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas del curso mencionado como modelo para la aplicación por los Estados miembros.**

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Directriz el Modelo de **un Curso sobre “~~Detección de pasajeros con conductas sospechosas~~ Identificación de personas con comportamientos sospechosos” para aplicación por parte de los Estados miembros, de conformidad al siguiente texto:** a las ayudas de instrucción que se acompañan en formato aplicable para tal efecto, esto es: Módulos del Curso (Parte I), Manual Guía del Instructor (Parte II) y Manual de Referencia del Estudiante(Parte III).

**CURSO SOBRE  
“IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS CON COMPORTAMIENTOS SOSPECHOSOS”**

\* Para acceso solo de los Estados, con su clave correspondiente.

## RECOMENDACIÓN A21-...

### REGLAMENTO ORGÁNICO DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACION DEL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la falta de coordinación institucional entre los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional, es uno de los problemas que enfrenta la Región, lo cual dificulta la aplicación de las Normas y Métodos recomendados del Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional;

TENIENDO EN CUENTA que los Estados de la CLAC deberán establecer en su sistema legislativo los reglamentos orgánicos que posibiliten la coordinación interna en los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional, tanto a nivel del Comité Nacional como Aeroportuario;

CONSIDERANDO que la familiarización y conocimiento de las Normas y Métodos establecidos a la luz del Anexo 9, Doc 9957 “*Manual de facilitación*” y otras publicaciones de la OACI en materia de facilitación, por parte de los sectores que intervienen en la misma en el transporte aéreo internacional en la región podrá garantizarse con el establecimiento de un reglamento orgánico.

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI se encargó de la revisión de algunas decisiones de la CLAC, entre las que se encontraba la Recomendación A13-1, ha considerado conveniente actualizar la misma.

LA XXI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a sus Estados miembros:

A tomar en cuenta el documento adjunto: “Reglamento Orgánico del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo” como texto de orientación, encaminado a la búsqueda de formas viables en la coordinación interna de los sectores que intervienen en la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

### REGLAMENTO ORGÁNICO DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

**Artículo 1.-** Del Domicilio.- El Comité Nacional de Facilitación (CNF), creado mediante \_\_\_\_\_, tendrá su domicilio en la sede de la Autoridad de Aeronáutica o Aviación Civil.

**Artículo 2.-** Atribuciones del Comité Nacional de Facilitación.- El Comité Nacional de Facilitación, en su condición de órgano encargado de la coordinación de la aplicación de las medidas que se adopten para facilitar el despacho de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo y suministros, ejercerá las siguientes funciones:

1. Examinar las disposiciones del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y su grado de incorporación al ordenamiento jurídico nacional, a fin de recomendar las correspondientes propuestas normativas y organizativas dirigidas a facilitar el despacho de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo y suministros.
2. Informar a través de la Autoridad de Aeronáutica o Aviación Civil, a la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), la labor realizada en materia de facilitación del

transporte aéreo, así como realizar un examen sistemático de las diferencias de la normativa nacional, con respecto al Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para que puedan ser notificadas a la OACI convenientemente.

3. Proponer criterios en relación con las formalidades de despacho aplicadas a los servicios internacionales de transporte aéreo.
4. Informar las recomendaciones que le sometan los Comités de Facilitación de Aeropuertos y, a su vez, señalar cuestiones a tratar por estos comités.
5. Formular recomendaciones a los órganos administrativos y autoridades competentes en las materias relacionadas con la facilitación del transporte aéreo, así como a otras entidades interesadas a fin de dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional.
6. Constituir los Comités de Facilitación de Aeropuerto, de acuerdo con lo establecido en los Artículos 14 y 16 del presente Reglamento.
7. Mantener informados a los órganos administrativos y autoridades competentes y otras entidades interesadas, acerca de los acontecimientos importantes registrados en el ámbito de la aviación civil internacional, en la medida que éstos afecten a las operaciones de entrada y salida del territorio nacional.
8. Participar, a través de los representantes designados por el propio Comité, en los foros internacionales que tratan de la facilitación del transporte aéreo internacional.

**Artículo 3.-** De la Representación.- El titular de las instituciones, organismos y entidades representadas en el Comité, podrá designar un representante que asistirá a las reuniones del mismo.

1. El representante del titular deberá ser seleccionado del personal directivo, con responsabilidades en las materias relacionadas con la facilitación del transporte aéreo.

**Artículo 4.-** Del Pleno.-El pleno del Comité Nacional de Facilitación, es la reunión de todos sus miembros presentes.

**Artículo 5.-** La Presidencia del Comité Nacional se ejercerá por la máxima dirección de la autoridad aeronáutica.

1. La Vicepresidencia del Comité Nacional será cubierta por designación del pleno por aceptación mayoritaria. La designación recaerá en uno de sus miembros, el que ejercerá sus funciones por un periodo de doce (12) meses. No podrá ser seleccionado para el periodo inmediato.
2. La Secretaría del Comité Nacional será cubierta por designación del pleno a propuesta de uno de sus miembros. La designación recaerá necesariamente en una persona que forme parte del Comité Nacional y ejercerá sus funciones mientras no sea revocada su designación.

**Artículo 6.-** Atribuciones del Presidente.- El Presidente del Comité Nacional de Facilitación tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

1. Presidir las reuniones del Comité Nacional de Facilitación.
2. Ostentar la representación del Comité Nacional de Facilitación ante todas las instituciones u organizaciones nacionales e internacionales, públicas o privadas.

3. Definir la agenda de las reuniones del Comité Nacional de Facilitación, sin perjuicio del derecho de los demás miembros de proponer la inclusión de temas específicos en dicha agenda.
4. Convocar las reuniones ordinarias, extraordinarias y las de emergencia.
5. Podrá presidir las comisiones de trabajo, cuando por la importancia del tema fuere necesario.
6. Designar asesores o expertos en los asuntos que requieran estudios especiales.
7. Tramitar a la autoridad correspondiente las decisiones y recomendaciones adoptadas por el pleno, para su conocimiento y fines procedentes.

**Artículo 7.-** Atribuciones del Vicepresidente.- El Vicepresidente tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

1. Sustituir al Presidente, en caso de enfermedad o ausencia temporal, en todas las Atribuciones inherentes a su cargo.
2. Representar al Comité Nacional cuando sea designado expresamente por el Presidente o por el Pleno.
3. Controlar las actividades encomendadas a las comisiones de trabajo.
4. Realizar las demás funciones que el comité le asigne o el Presidente le delegue.

**Artículo 8.-** Atribuciones del Secretario.- El Secretario del Comité Nacional de Facilitación tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

1. Enviar a los miembros del Comité Nacional de Facilitación la convocatoria y la agenda de los temas a ser discutidos y llevar debidamente preparados los asuntos que deban tratarse.
2. Redactar las actas correspondientes y suscribirlas con el Presidente y los demás miembros del Comité Nacional de Facilitación.
3. Recibir las proposiciones de los miembros del Comité Nacional de Facilitación, velando que se cumplan todas las formalidades exigidas.
4. Despachar con el Presidente todos los asuntos a su cargo.
5. Enviar a los miembros copias de las actas de las sesiones.
6. Tramitar los informes definitivos sobre las actividades realizadas por las comisiones y grupos de trabajo que deba conocer el Comité Nacional de Facilitación.
7. Resguardar y archivar todos los documentos del Comité Nacional de Facilitación.
8. Dar seguimiento a las actividades a ser realizadas por las Comisiones de Trabajo.

**Artículo 9.-** Atribuciones de los Miembros.- Los miembros del Comité Nacional de Facilitación tienen las atribuciones y deberes siguientes:

1. Asistir a todas las reuniones del Comité Nacional de Facilitación de forma personal o

representada y presentar excusas de forma escrita cuando fuere imposible su asistencia.

2. Participar con voz y voto en las reuniones del Pleno convocadas por el Presidente, sin perjuicio de su derecho de abstención.
3. Presentar cuantas mociones estimen pertinentes referidas a la actividad del Comité Nacional de Facilitación, acompañando tantas copias como miembros tenga dicho Comité.
4. Solicitar reuniones extraordinarias expresando los asuntos a tratar y fundamentando su solicitud.
5. Podrán hacerse acompañar en las reuniones o sesiones por los asesores que estimen conveniente, sujeto a los requisitos y en las condiciones señaladas en el numeral 8.4, del Artículo 8 del presente reglamento.
6. Podrán solicitar la posposición de la discusión de los temas tratados en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación.
7. Deberán formar parte de las comisiones o grupos de trabajo que designe el Pleno del Comité.
8. Deberán mantener discreción en los asuntos que son conocidos en el Pleno.
9. Firmar, una vez leídas y aprobadas por el Pleno, las actas de todas las reuniones del Comité Nacional de Facilitación en que hayan participado.

**Artículo 10.-** Reuniones de Trabajo. El Comité Nacional de Facilitación celebrará reuniones ordinarias y extraordinarias, siguiendo el procedimiento que se indica a continuación:

1. Las reuniones ordinarias se celebrarán cada tres (3) meses, el último viernes del mes que corresponda. En caso de que la celebración coincida con un día feriado, se pospondrá para el próximo viernes laborable.
2. Las reuniones ordinarias se convocarán con quince (15) días de anticipación a la fecha de su celebración, mediante la citación y remisión del orden del día conjuntamente con la documentación que la sustenta. Si fuere necesario, cuando no se pueda celebrar una reunión ordinaria por falta de quórum, podrá convocarse una reunión extraordinaria.
3. Las reuniones extraordinarias se convocarán con dos (2) días de anticipación a la fecha de su celebración, con el envío de la citación y orden del día a tratar, salvo casos de emergencia.
4. Los miembros podrán asistir a las reuniones acompañados de asesores, lo que se informará previamente al Presidente. La participación de los asesores en la reunión se limitará únicamente a la cuestión o materia del punto a tratar en la agenda del día.
5. Las decisiones del Comité se consignarán en el acta respectiva.
6. Todas las decisiones del Comité se tomarán por el voto de al menos nueve (9) de sus miembros.
7. A petición de cualquier miembro, el Comité podrá posponer el conocimiento de algún tema hasta la próxima reunión.

**Artículo 11.-** Del Quórum Requerido.- El quórum requerido para la celebración de las reuniones se establece con la presencia de no menos de nueve (9) de sus miembros. Todos los miembros tendrán voz y voto en las sesiones. El Secretario del Comité sólo tendrá voz, sin derecho a voto.

**Artículo 12.-** De las Comisiones de Trabajo.-

1. Se denominarán Comisiones de Trabajo, a todo colectivo de trabajo creado o designado por el Comité Nacional de Facilitación, integrado por dos o más de sus miembros.
2. Tales comisiones tendrán la finalidad de realizar estudios, evaluaciones o investigaciones y rendir informes relacionados con las actividades que les sean asignadas, y sus trabajos serán coordinados por un miembro designado al efecto por el Comité Nacional de Facilitación.
3. Las Comisiones quedarán disueltas, una vez conocido su informe por el Comité Nacional de Facilitación.
4. Cualquier miembro podrá solicitar al Comité Nacional de Facilitación la designación de especialistas, a los fines de asesorar a la Comisión en los trabajos encomendados, la que una vez aprobada será tramitada al organismo o institución correspondiente.
5. Las ponencias que se vayan a presentar por el Comité Nacional de Facilitación en un evento internacional, deberán ser previamente discutidas en comisión de trabajo.

**Artículo 13.-** De los Comités de Facilitación de los Aeropuertos.- El Comité Nacional de Facilitación dispondrá que cada aeropuerto que preste servicios a la Aviación Civil Internacional, cuente con un Comité de Facilitación (FAL) de Aeropuerto, presidido por la Administración del aeropuerto a que pertenezca el referido Comité, de conformidad con lo establecido en el Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

1. El Comité de Facilitación (FAL) de Aeropuerto es la dependencia encargada de coordinar las actividades y los procedimientos en materia de Facilitación en el ámbito aeroportuario comprendidos en el Anexo 9, para facilitar el cumplimiento de las formalidades de despacho fronterizo en el aeropuerto, con respecto a la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga.
2. Estará integrado por la administración del aeropuerto, la autoridad de aeronáutica o aviación civil, funcionarios superiores a cargo de sus respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, p.e.j; Aduanas, Inmigración, Sanidad, Cuarentena, Salud Pública, Agricultura, Seguridad, Control de Estupefacientes, Operadores Aéreos con operaciones internacionales en el aeropuerto pertinente, así como otros organismos relacionados.

**Artículo 14.-** Del Domicilio.- El Comité de Facilitación de Aeropuerto tendrá su domicilio en el aeropuerto al que pertenezca.

**Artículo 15.-** Órganos del Comité de Facilitación de Aeropuerto.- El Comité de Facilitación Aeroportuario constará de los siguientes órganos:

Presidente, el Administrador del Aeropuerto o su representante;

Vicepresidente

Secretario

1. Cada vez que un organismo o dirección sustituya su representante, deberá comunicar el cambio por escrito al Presidente del Comité.



**Artículo 16.-** Atribuciones del Comité de Facilitación de Aeropuerto.- El Comité de Facilitación de Aeropuerto tendrá las siguientes atribuciones:

1. Coordinar, supervisar y vigilar la aplicación del Programa de Facilitación de Aeropuerto.
2. Examinar los problemas que plantea la llegada y salida de las aeronaves, pasajeros, equipaje, cargas, correo y suministros y dar solución inmediata, si es posible, a los problemas que puedan surgir en el aeropuerto internacional de que se trate.
3. Asegurarse que los procedimientos y medidas referentes a la facilitación aplicados en el aeropuerto son adecuados y están en constante revisión.
4. Realizar inspecciones periódicas de las facilidades de infraestructura, servicios y procedimientos en los aeropuertos. El Presidente del Comité FAL de Aeropuerto será responsable de que se realicen estas inspecciones, enviando el informe correspondiente al Comité Nacional de Facilitación.

**Artículo 17.-** Atribuciones del Presidente.- El Presidente del Comité de Facilitación de Aeropuerto tendrá las atribuciones siguientes:

1. Formular, con asistencia del Secretario, el orden del día.
2. Presidir las reuniones y dirigir los debates.
3. Suscribir las actas de las reuniones con el Secretario y los miembros.
4. Coordinar y convocar, por conducto del Secretario, a los miembros del Comité para las reuniones ordinarias y extraordinarias.
5. Dar seguimiento a las decisiones emanadas del Comité, procurando los medios necesarios para la implementación de las mismas.
6. Solicitar a las comisiones de trabajo designadas, los estudios correspondientes.
7. Representar al Comité en todas las actuaciones que le son conferidas mediante el presente Reglamento.
8. Verificar el resultado de las decisiones tomadas en las reuniones de trabajo e informar de ello al Comité de Aeropuerto.
9. Informar al Comité Nacional de Facilitación de las medidas adoptadas y de las recomendaciones formuladas, remitiendo copia de las actas de todas las reuniones del Comité, así como de las informaciones propias del Comité, que le sean requeridas.

**Artículo 18.-** Atribuciones del Vicepresidente

1. La Vicepresidencia debe recaer necesariamente en uno de sus miembros permanentes y será nombrado por un período de seis (6) meses y de forma rotativa.
2. El Vicepresidente ostentará todas las funciones del Presidente cuando lo sustituye por ausencia temporal o enfermedad. Realizará además, aquellas funciones que el Presidente le delegue o el comité le asigne.

**Artículo 19.-** Atribuciones del Secretario.- La Secretaría del Comité de Facilitación de Aeropuerto recaerá en uno de sus miembros.

Las atribuciones del Secretario serán las siguientes:

1. Coordinar y convocar por mandato del Presidente a las reuniones ordinarias y extraordinarias, conforme los numerales 17 1) y 17 4) del presente Reglamento.
2. Enviar a los miembros del Comité la convocatoria y la agenda de los temas a ser discutidos y llevar debidamente preparados los asuntos que deban tratarse.
3. Recibir las proposiciones de los miembros relativas a la facilitación.
4. Firmar conjuntamente con el Presidente y los demás miembros del Comité las actas de las reuniones.
5. Entregar a cada miembro del Comité copia de las actas de las reuniones, después de firmadas.
6. Despachar con el Presidente los asuntos a su cargo.
7. Resguardar y archivar la documentación del Comité.

**Artículo 20.-** Sesiones de Trabajo.-

1. El Comité de Facilitación de Aeropuerto celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias.
2. Las sesiones ordinarias se celebrarán como mínimo una (1) vez al mes, la última semana de cada mes, enviando la convocatoria y agenda con cinco (5) días de antelación.
3. Las sesiones extraordinarias se celebrarán a petición de cualquiera de los miembros, motivando el asunto a tratar.
4. Previa información al Presidente, los miembros podrán asistir a las reuniones acompañados de asesores. La participación de los asesores en las reuniones se limitará a la cuestión o materia de la que sean especialistas.
5. Las decisiones del Comité se tomarán por mayoría de votos. En caso de empate, decidirá el presidente, con voto de calidad y se consignarán en el acta respectiva.
6. A petición de cualquier miembro, y sujeto a aprobación, el Comité podrá posponer la discusión de algún tema hasta la próxima reunión.
7. Todos los miembros del Comité asistentes a la reunión tendrán voz y voto en sus debates, deliberaciones y decisiones.

**Artículo 21.** Quórum Requerido para las Reuniones del Comité de Facilitación de Aeropuerto.- El quórum para la celebración de las reuniones se integrará con la concurrencia de la mitad más uno de sus miembros.

**Artículo 22.-** Finalidad, Objetivos y Tareas del Programa Nacional de Facilitación (Programa Nacional FAL).-

1. La finalidad del Programa Nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de

Chicago, referente a que los Estados Contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y de sus pasajeros, tripulación y cargas. Las personas encargadas de dar aplicación a las disposiciones contenidas en el Anexo 9 al Convenio, deberán familiarizarse con los Artículos 10, 11, 13, 14, 22, 23, 24, 29 y 35 de dicho Convenio.

2. El objetivo principal del Programa Nacional de Facilitación consiste en la adopción de todas las medidas viables para simplificar los trámites y acelerar los despachos relativos a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, correo, cargas y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios en los aeropuertos internacionales del país, de modo que en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la Aviación Civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos. El órgano ejecutor del Programa Nacional de Facilitación es el Comité Nacional de Facilitación.
3. Tareas para la Aplicación.- El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará dirigido a:
  - 3.1. Cuando fuere necesario, recomendar a la Autoridad de Aeronáutica o Aviación Civil el establecimiento de nuevos aeropuertos internacionales.
  - 3.2. Elaborar procedimientos en virtud de los cuales los operadores aéreos de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos internacionales:
    - a) Hacer los arreglos necesarios para los servicios de inspección, tales como: aduana, migración, sanidad, etc., en los aeropuertos internacionales.
    - b) Prestar apoyo a los organismos responsables del control fronterizo, para establecer y mantener sistemas de inspección eficaces en los aeropuertos y apoyar las actividades destinadas a simplificar sus respectivos procedimientos.
    - c) Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando.
    - d) Coordinar los preparativos necesarios para facilitar el despacho de un gran número de visitantes internacionales, relacionados con acontecimientos especiales, por ejemplo: competencias internacionales deportivas, convenciones, etc.
    - e) Establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria, las políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea, por ejemplo, la desinsectación de aeronaves, la desinfección, programas de cuarentena relacionados con la sanidad pública y medidas de inspección que se deban aplicar en el caso de una emergencia sanitaria.
    - f) Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los reglamentos nacionales que pongan en práctica las leyes del Estado, relativas a aduanas, inmigración y cuarentena, correspondientes a los movimientos internacionales por vía aérea.
    - g) Establecer y enmendar, según corresponda, los procedimientos de aduanas e

inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para asegurar que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9.

- h) Dar apoyo y fomentar la emisión nacional de pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las especificaciones de la OACI que figuran en el Doc. 9303 - Documentos de viaje de lectura mecánica.
- i) Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI.
- j) Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de asegurar que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9 de la OACI.
- k) Examinar periódicamente que todos los organismos pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre los métodos nacionales y las normas pertinentes.

**Artículo 23.-** Tareas del Programa FAL de Aeropuerto.-

1. El Programa FAL de Aeropuerto tendrá las siguientes tareas:
2. Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto pertinente.
3. Examinar periódicamente la actuación de todas las partes respecto al cumplimiento del objetivo de despachar en menos de 45 minutos a los pasajeros que llegan y en 60 minutos a los pasajeros que salen. Utilizar los estudios sobre tiempo y análisis de colas de espera para determinar dónde se deben hacer ajustes.
4. Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeros.
5. Hacer los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.
6. Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.
7. Examinar la dotación del personal en los puestos de inspección, turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc., así como hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.
8. Proporcionar información en nombre de los operadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes para diseñar nuevos aeropuertos e instalaciones de inspección.
9. Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.
10. Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas, a fin de cumplir con los objetivos de estos cuatro programas.

En Relación a la Carga Aérea

11. Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los envíos de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga/descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.
12. Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.
13. Servicio al cliente: Examinar periódicamente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.
14. Examinar al personal del organismo de inspección del área del despacho de la carga, turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc., así como hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.

- - -

***La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A13-01.***

**RECOMENDACIÓN A18-04 A21-...**

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

CONSIDERANDO que el Artículo 6 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) establece que esta Comisión tendrá en cuenta las actividades realizadas por la OACI, con el objeto de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los planes y objetivos de esta última, evitando en todo caso duplicaciones innecesarias;

CONSIDERANDO que en el ~~36-38~~<sup>38</sup>º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución ~~A36-20~~ **A38-15**, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

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

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

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

LA ~~XVIII~~ **XXI** ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

1. Utilicen el "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" de la OACI como elemento básico que les permita elaborar, desarrollar e implementar bajo criterios homogéneos su "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".
2. Sugerir al Comité Ejecutivo de la CLAC que tome en consideración la necesidad o no de una labor de seguimiento respecto a la implementación en la región del indicado Plan Modelo de la OACI, a fin de evaluar la armonización de los procedimientos de seguridad en el área latinoamericana.

*Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación ~~A17-12~~ **A18-4**.*

**RECOMENDACIÓN A20-8 A21-...**

**PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS**

CONSIDERANDO que la Resolución ~~A37-17~~ **A38-15** 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), 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 25º 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 3º bis;

CONSIDERANDO que durante el 27º 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 28º 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 XXI 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. Protocolo 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);

**ADJUNTO 6**

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 A20-08.*