

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A16-NE/02
11/10/04

XVI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2003-2004

(Nota de estudio presentada por el Presidente)

1. La presente nota de estudio tiene por objeto someter a consideración de la Asamblea el Informe de la Presidencia correspondiente al bienio 2003-2004, el mismo que se **adjunta** y para el cual se ha tomado en cuenta aspectos generales de la economía regional, el desarrollo del transporte aéreo y un resumen de las actividades desarrolladas por el Organismo Regional en este período, incluyendo reuniones y tareas de la Secretaría y del Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas a la Asamblea

2. Se invita a la Asamblea a tomar nota del Informe y sus conclusiones.

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC
DURANTE EL BIENIO 2003-2004

**I. ECONOMÍA REGIONAL EN 2003 Y
PERSPECTIVAS PARA 2004**

1. Luego de un ciclo recesivo que se inició en 2001, la aviación civil regional en el año 2003, se desarrolló en un entorno de crecimiento moderado cercano al 2% a nivel regional. Con la caída de 0,6% en 2002 la región completó "media década perdida". La mitad de los países han tenido una contracción del Producto Interno Bruto (PIB) per cápita en los últimos cinco años y los procesos de rápido crecimiento que se podían observar en algunas economías individuales se han detenido. A nivel mundial, pese a la incidencia negativa de la crisis de Irak y del brote del SARS, la economía mundial mostró una recuperación del orden del 3,9%.

2. El crecimiento cercano al 2,0% del PIB regional para 2003 posibilita una modesta mejora en la situación social de la región, apoyado en una mejoría de la situación del comercio externo y del acceso al financiamiento. Otro factor de consideración es el mejoramiento observable en la economía Argentina, donde las presiones inflacionarias disminuyeron.

3. Brasil, en tanto, mantuvo un crecimiento del PIB muy similar al año anterior, pasando de 1,5% en 2002 a 1,8% en 2003. Este crecimiento también se observó en Chile (3,5%), Colombia (2,0%) y México (2,4%). Argentina y Perú serían las economías con mayor crecimiento en América Latina (4,0%) en 2003, mientras que Venezuela se mantendría con una fuerte contracción de 10,0%, levemente superior a la caída de 8,9% anotada en 2002.

4. En la región del Caribe, en tanto, Trinidad y Tabago lograría un notable crecimiento de 4,0%, seguido por la República Dominicana (2,5%) y Granada, Jamaica y San Kittis y Nevis, todos con un alza de 2,0%.

5. Sin embargo, existen todavía elementos de incertidumbre, tanto en el ámbito político como económico. Los cambios en el precio del petróleo y las perspectivas de crecimiento económico de los principales socios comerciales de la región determinan un cuadro incierto para el comercio internacional.

6. A nivel mundial, se prevé que el crecimiento estaría dentro de un rango que va desde 3,7% a 4,6%, con un valor esperado de 4%, pese a que permanece vigente la inestabilidad en Oriente Medio. La aceleración de la actividad al nivel global ha sido acompañada de un sostenido incremento del comercio mundial, siendo la demanda externa el principal motor de recuperación en muchos países al impulsar los precios de varios de los productos primarios, entre los cuales se incluye también el petróleo.

7. Estas perspectivas de crecimiento internacional han repercutido positivamente en las expectativas en cuanto al resultado que pueda alcanzar América Latina en 2004. El pronóstico de crecimiento promedio de la región se sitúa alrededor de 4%, en el que destacan las exportaciones en la mayor parte de los países, situación que se ha percibido de manera intensa durante el primer trimestre de 2004.

8. Los procesos de integración de en América Latina se han comportado heterogéneamente; las mayores dificultades han surgido en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), debido a que sus miembros se han visto afectados por problemas económicos. Las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico continúan avanzando impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, la Comunidad Andina (CAN), y la Asociación de Estados del Caribe (AEC). Estos organismos subregionales vienen trabajando con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

**II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE
 AÉREO REGIONAL EN EL PERÍODO
 2002-2003**

*Desarrollo general del tráfico regional
 (2002-2003)
 (Anexos 1 y 2)*

9. En 2003, las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron un total de 16 750 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, 2.4% más de lo transportado en 2002.

10. Los niveles de crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares aumentaron con relación al período 2000-2001, ya que la tasa promedio anual de crecimiento fue positiva en el orden del 3.72%, ubicándose por encima del promedio mundial situado en 1.67%. En lo que se refiere al transporte de carga total, considerada en toneladas-kilómetros (internacional más doméstica) por parte de las líneas aéreas de la región, al comparar 2002 con 2003 se observa un incremento del 3.6%. Parecería que dicho aumento responde a la recuperación económica posterior a los sucesos del 11 de septiembre de 2001.

11. La capacidad ofrecida en asientos-kilómetros disponibles en el último bienio disminuyó en 2.66%. Este índice de decremento fue ligeramente menor al de pasajeros-kilómetros, ubicándose los coeficientes de carga en 61% para 2002 y 65% para 2003, en ambos casos por debajo del porcentaje de ocupación en el ámbito mundial, que se ubicó en 71% en ambos años.

12. La participación de la región respecto al total mundial en el tráfico de pasajeros, tomando en cuenta los servicios regulares, fue de 4.5% en 2002 y 4.6% en 2001, manteniendo valores constantes con respecto al período anterior.

Gráfico Nro. 1

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico internacional de pasajeros-kilómetros

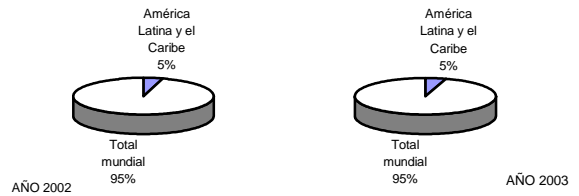


Gráfico Nro. 2

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico total de pasajeros-kilómetros

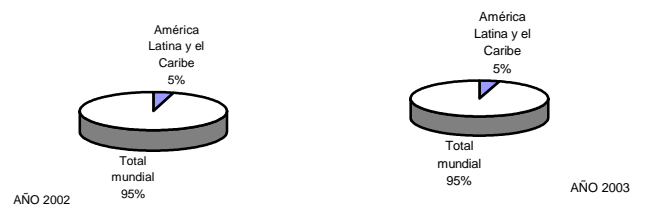


Gráfico Nro. 3

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico internacional de toneladas-kilómetros (carga y total)



Gráfico Nro. 4

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico total de toneladas-kilómetros (carga y total)



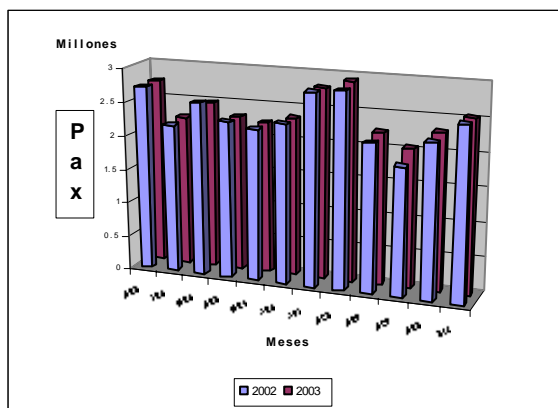
Tráfico de pasajeros salidos de la región (2002-2003)
(Anexo 3)

13. En el año 2003, el tráfico de pasajeros salidos de 90 ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 0.02% con respecto al año 2002, como consecuencia de la recuperación de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, que afectaron gravemente a la industria aérea. El pronóstico de acuerdo a la OACI es de un crecimiento del orden del 1.5%.

14. En lo referente a la estacionalidad del tráfico dentro de la región, la misma que por muchos años se había caracterizado por acentuados picos de altas y bajas, desde el bienio 98-99 continúa con una tendencia paulatina de disminución. Aun así, se observa que los meses de enero, julio y agosto, siguen siendo los de mayor tráfico, en tanto que octubre de menor.

15. La atenuación de la estacionalidad responde probablemente al aumento de los viajes de negocios, al movimiento de capitales intrarregionales, al avance de los procesos de integración en materia de comercio, turismo, etc., y a la eliminación de barreras arancelarias como resultado de los acuerdos alcanzados por los diferentes organismos subregionales. Se espera que este comportamiento se vaya acentuando en el futuro, en tanto se flexibilicen los acuerdos entre los Estados de la región Latinoamericana.

Gráfico Nro. 5
Estacionalidad del tráfico de pasajeros con origen y destino en América Latina



16. Dentro del proceso de globalización económica, se observa la concentración del tráfico intra y extra subregional en un limitado número de líneas aéreas y/o un grupo de ellas. La privatización de los transportistas nacionales, las fusiones y alianzas intrarregionales, junto con una amplia racionalización de las flotas y rutas, ha permitido que algunas líneas aéreas se mantengan en el mercado. El precio del combustible de aviación también ha incidido en los altos costos de explotación de las líneas aéreas.

17. En materia de alianzas, generadas en la región, se podría concluir que la mayoría de ellas no han alcanzado sus objetivos, subsistiendo únicamente aquellas que, gracias a la apertura de ciertos mercados, han logrado captar tráficos utilizando estrategias de penetración a través de la adquisición de capitales en terceros Estados.

Tráfico de pasajeros intrarregional (2002-2003)
(Anexo 4)

18. En el año 2003, el tráfico de pasajeros intrarregional de 65 de ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 8.352% con respecto al año 2002, como consecuencia de un mayor intercambio comercial en la región.

Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones (2003-2003)
(Anexo 5)

CLAC - Estados Unidos de Norteamérica

19. Al analizar el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos de Norteamérica en el período 2002-2003, tomando una muestra de los 29 ciudades de los Estados miembros de la CLAC, se aprecia en promedio un incremento del orden del 0.62%. Esto se explica por las limitaciones de un buen número de líneas aéreas latinoamericanas para acceder al mercado desde y hacia los Estados Unidos, principalmente por las medidas de seguridad.

CLAC - Europa

20. El tráfico de pasajeros entre América y Europa, considerando 27 ciudades de los Estados miembros de la CLAC hacia 24 ciudades de Europa experimentó disminución del orden del 2.91% entre 2002 y 2003, debido principalmente a la suspensión de las frecuencias de operadores europeos.

21. En lo que tiene que ver con la estacionalidad de este tipo de tráfico, se mantienen características de años anteriores, destacando el mes de agosto para las altas y el mes de febrero para las bajas.

CLAC - África, Asia y Oceanía

22. Cabe destacar en este período el crecimiento del tráfico de pasajeros salidos de la región hacia los países de África, Asia y Oceanía, el mismo que se ha incrementado en un 15.29%.

Flota de las líneas aéreas de la región (2002) ***(Anexo 6)***

23. En diciembre de 2002, el número de aeronaves a reacción de 34 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC ascendía a 646. Con respecto a aeronaves de este tipo, disponibles al finalizar el año 2002, se aprecia una disminución de la flota.

24. Cabe destacar que, pese a algunos códigos de quiebras que han actuado de forma indirecta como asistencia a las líneas aéreas, durante este período, muchos transportistas cesaron en sus operaciones.

Resultados financieros de las aerolíneas de la región (2002) ***(Anexo 7)***

25. No obstante la dificultad para obtener la información financiera de las líneas aéreas, sobre la base de los datos disponibles, se continúa con una tendencia de disminución, aunque en menor proporción que el período anterior, en los ingresos de explotación con relación a los gastos del orden del 4.3%. Parecería que esto se debe a los altos costos que afrontan las líneas aéreas y al proceso de reestructuración de las mismas, como resultado

de ajustes realizados después del 11 de septiembre de 2001.

Bloques regionales y subregionales en materia de transporte aéreo

26. Durante 2003 y lo que va de 2004, prosiguió consolidándose el movimiento integracionista entre los países que conforman nuestras subregiones. Estos organismos subregionales vienen trabajando, con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

27. Al respecto, y conforme al encargo de la XV Asamblea Ordinaria (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002), el Comité Ejecutivo siguió de cerca los procesos de integración regional y subregional. En ese orden de ideas, a continuación presenta una visión general de la situación:

ALADI

28. Dentro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), se tiene previsto continuar con la consolidación y ajuste del Sistema de Información de Transporte ALADI (SIT-A) y validación de la información, incluyendo normativa, estudios, terminales, empresas, flotas, estadísticas y demás, de todos los modos de transporte, entre ellos, el aéreo. Durante este período, continuaron concentrando sus actividades vinculadas al transporte aéreo, en la consolidación y ajustes del proyecto piloto "Sistema de Información sobre Transporte de la ALADI (SIT-A)", que incluye todos los modos de transporte.

29. Por otro lado, la ALADI celebró el histórico compromiso asumido por los países de la Comunidad Andina y el MERCOSUR, lo que constituye un paso trascendente en la ampliación y profundización del proceso de integración regional, razón de ser principal de dicha asociación. Al mismo tiempo, representa un hito significativo en los esfuerzos que se vienen realizando para conformar un espacio de libre comercio en la región.

30. Dichos esfuerzos reflejan la voluntad política de los gobiernos por alcanzar, en el corto plazo, los objetivos y aspiraciones que en materia de integración económica se propusieron al crear dicha Asociación. Este paso fortalecerá la posición de la región en las negociaciones que se vienen desarrollando para conformar el ALCA y las que se llevan a cabo en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio.

Asociación de Estados del Caribe (A.E.C.)

31. En el marco de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), se ha adoptado una Resolución sobre “Criterios de Política Común sobre Transporte Aerocomercial en la AEC”; asimismo, continúan los esfuerzos para desarrollar un documento vinculante que permita “unir al Caribe por aire por mar”, y se ha firmado un Acuerdo de Transporte Aéreo (ATA), mediante el cual, se flexibiliza los derechos de tráfico con el otorgamiento de las cinco libertades del aire. Hasta el momento, lo han firmado siete países (Cuba, Nicaragua, República Dominicana, Panamá, Venezuela, Surinam y Barbados) y se contempla que entrará en vigor cuando nueve países lo hayan ratificado. De igual manera, en la AEC también se viene trabajando en la armonización de los requisitos para obtener permisos de operación.

MERCOSUR (Acuerdo de Fortaleza)

32. Con relación al Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del Acuerdo de Fortaleza, se continúa impulsando la homologación en materia de otorgamiento de permisos de operación de todos los vuelos subregionales. En cuanto al avance respecto al tema de los derechos de tráfico, se está considerando eliminar la superposición de dos marcos regulatorios, el de los acuerdos bilaterales y el del sistema subregional. Dicho Acuerdo se aplica exclusivamente a aquellas rutas que no estaban siendo operadas en función de los acuerdos bilaterales. Asimismo, se ha establecido un grupo de trabajo que pretende modificar el Acuerdo, de manera tal, de convertirlo en un

convenio atractivo para los países y compañías aéreas de la subregión y propender a la liberalización.

Comunidad Andina de Naciones (CAN)

33. La Comunidad Andina (CAN), con base en el principio de “cielos abiertos”, ha venido desarrollando un transporte aéreo intrasubregional de libre acceso por parte de las líneas aéreas de sus Estados miembros. El Comité de Autoridades Aeronáuticas de la Comunidad Andina unificó las Decisiones 320, 360 y 361, habiendo promulgado la Decisión 582 relativa al “transporte aéreo en la Comunidad Andina”, considerada muy importante para el proceso de integración económica, ya que consolida en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea, actualizándolas en consideración a las exigencias de los cambios socio-económicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en los últimos años.

34. En términos generales, la Comunidad Andina, desde hace algún tiempo, ha liberalizado su transporte aéreo intrarregional. Por otro lado, también se ha avanzado en el estudio de un reglamento común para obtener los permisos de operación. Asimismo, se está explorando la posibilidad de negociar como grupo con el MERCOSUR (Acuerdo de Fortaleza) para ampliar el ámbito de flexibilización en el otorgamiento de derechos aerocomerciales a la región sudamericana.

Conclusión

35. Como se puede apreciar en este período, en la región se viene observando una marcada tendencia a la integración en materia de comercio y se camina hacia un mercado más amplio y económicamente más flexible. Siendo el transporte aéreo una importante herramienta de la integración comercial y del desarrollo económico, social y político, se espera que en el mediano plazo se liberalice la política de transporte aéreo.

36. La CLAC, como organismo

especializado, impulsa los procesos señalados anteriormente, desempeñando un rol de armonización y coordinación, permitiendo el amalgamamiento de políticas y el desarrollo del transporte aéreo, de tal forma que satisfaga los intereses de la región latinoamericana, no sólo de los países desarrollados, sino principalmente salvaguardando el interés de los países de menor desarrollo. El trabajo desarrollado por la CLAC en esta materia ha sido intenso. Los pasos que se han dado para fortalecer el transporte aéreo regional y la coordinación que debe existir entre los diferentes actores en este nuevo escenario, han sido muy fructíferos.

III. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 2003-2004

Reuniones CLAC y Organismos conexos (Anexos 8 y 9)

37. En los **Anexos 8 y 9** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2003-2004, y se aprecia la importante participación de los Estados miembros y los Observadores. También se han considerado aquellas reuniones de la OACI de interés para el Organismo Regional, así como las reuniones de los Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica, y de otros Organismos vinculados a la CLAC, tomando en cuenta que esta Comisión realiza un seguimiento general de los asuntos del quehacer aeronáutico regional.

Principales asuntos examinados por la CLAC (2003-2004)

38. De acuerdo con el Programa de Actividades aprobado por la XV Asamblea, tanto la Secretaría como el Comité Ejecutivo de la CLAC cumplieron con las tareas encargadas. En función de la metodología establecida desde 1995, se ha realizado un constante seguimiento sobre el cumplimiento de las actividades, mediante tablas de actualización a lo largo del bienio.

39. De acuerdo a las tareas permanentes del Programa de Actividades, se prosiguió con la recopilación, procesamiento y publicación de las

estadísticas de origen y destino de la CLAC. Así, desde el año 2000, se publican las estadísticas a través de la página web y en ella se pueden obtener datos desde el año 1990, hasta el año próximo pasado.

40. Al igual que en períodos anteriores, la CLAC ha continuado brindando su apoyo a la OACI en materia de estadísticas, facilitación y seguridad, así como en lo relacionado a la coordinación y difusión de los programas de capacitación profesional.

41. En lo que tiene que ver con la gestión y administración de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en ruta y, como producto de la privatización de aeropuertos en la región, la CLAC continuó con el seguimiento a la aplicación por parte de los Estados a las Resoluciones desarrolladas durante el período anterior.

42. Respecto al seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC, la Secretaría ha realizado un seguimiento constante de la implementación de las Decisiones de la CLAC en los Estados miembros y ha realizado un análisis amplio de la situación regional con dicha información. En ese sentido, con el fin de que los Estados tomen en cuenta el marco normativo de la CLAC dentro de sus respectivas legislaciones y que informen al Comité Ejecutivo sobre el estado de situación de dicho proceso y la forma en que lo están implementando se ha elaborado un proyecto de Resolución sobre la “aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión de las Decisiones de la CLAC”.

43. Por otro lado, con el propósito de instar a los Estados a adoptar las medidas necesarias dentro de sus administraciones para acelerar los procesos de aprobación y pronta ratificación de las Resoluciones estatutarias, y a fin de que éstas entren en vigor lo antes posible se está sugiriendo a la Asamblea el reestablecimiento del proceso revocatorio e incorporar nuevamente el párrafo en el que se considere un tiempo límite para que una Resolución estatutaria entre en vigor desde su adopción.

44. En el marco de los acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, el Comité regional de competitividad del transporte aéreo, así como el Grupo específico de política aérea, trabajaron en el desarrollo de una Resolución en la que se encarga al Comité Ejecutivo y sus Grupos de Expertos que se trabaje en el desarrollo del “Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo”, sobre la base de los acuerdos de los Ministros, un objetivo común y el incremento del tráfico intrarregional en 10%.

45. Con respecto a la revisión de la política regional en materia de transporte aéreo, el Grupo específico de política aérea, tuvo como tarea principal la actualización de la Resolución A15-5 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, el cual también está siendo presentado a consideración de la Asamblea. De igual manera, este Grupo trabajó en el desarrollo de una cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Comunidad Europea, la misma que está siendo presentada también a consideración de la Asamblea mediante un proyecto de Recomendación.

46. Tal como lo acordara el Comité Ejecutivo, en su oportunidad, la Secretaría continúa alimentando su base de datos sobre los acuerdos bilaterales y multilaterales en materia de transporte aéreo suscritos por sus Estados miembros, así como todo lo concerniente a la legislación aeronáutica. Esta información también se puede obtener desde nuestra página web.

47. La Secretaría siguió impulsando la notificación y ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados miembros de la CLAC. Asimismo, continuó con la tarea de compilación y difusión de información sobre tasas y derechos aeroportuarios. En ese sentido, durante el próximo período se trabajará en el desarrollo de una encuesta sobre el nivel de inversión de los

Estados y cargos por seguridad; así como en una publicación periódica de información conjuntamente con IATA/AITAL y ACI/LAC.

48. Durante este período, se trabajó en la actualización de la Recomendación A14-2 “Derechos del usuario” y Resolución A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.

49. En lo que se refiere al control y actualización del presupuesto, así como de las cuotas de contribución, la Secretaría ha cumplido con presentar los respectivos informes en las reuniones del Comité Ejecutivo, conforme lo establece el Estatuto.

50. En cuanto a la “Capacitación Profesional”, cabe señalar que la CLAC ha venido apoyando los cursos impartidos por otros organismos, entre los que destacan: CIPE e INDAE de Argentina, IATA, el Instituto de Aviación Civil de Brasil, Centro de Capacitación Aeronáutica (CCA) de la Corporación de la Aviación Cubana S.A. (CACSA), el “Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica” (ICCAE) de COCESNA, la Academia de Aviación Civil de Singapur, entre otros; organismos que, en algunos casos, ofrecieron becas de capacitación para los Estados miembros. En este sentido, cabe destacar que en junio se firmó el Anexo 2 del Memorandum de Entendimiento entre la CLAC y la Autoridad Aeronáutica de Singapur, ampliando el espectro de los cursos ofrecidos a la región por la Academia de Aviación Civil de dicho país.

51. Durante este período se incorporó el tema sobre el estudio del problema de fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves en la región y, como producto del trabajo del Grupo *ad hoc* encargado de este estudio, se está sometiendo a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución que incluye una guía de orientación sobre la aplicación del Artículo 83bis del Convenio sobre aviación civil internacional en los acuerdos sobre este tema.

52. Con relación al tema de medio ambiente, se acordó que el delegado en el CAEP (Brasil) informará sobre el tema y sólo en caso necesario se convocará al Grupo *ad hoc* para que

trabaje en un tema en particular.

53. Cabe mencionar que la CLAC tuvo una importante participación durante el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, realizada en la ciudad de Montreal, septiembre/octubre de 2004; así como en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (Montreal, Canadá, marzo de 2003) y en la Décimo segunda reunión departamental de Facilitación de la OACI (El Cairo, Egipto, marzo/abril de 2004).

54. Entre otras tareas, el Comité Ejecutivo siguió muy de cerca el trabajo que se viene realizando respecto a los aspectos económicos, jurídicos e institucionales de la implantación de los sistemas CNS/ATM, tal como lo había venido realizando desde sus inicios. De igual manera, se continuó apoyando la implementación de los Planes de Navegación Aérea en los Estados miembros; y, mediante la participación activa a través de observadores en las reuniones del GREPECAS y sus Subgrupos, apoyó el trabajo de la OACI desde el punto de vista político.

55. La evaluación de los procesos de integración se llevó a cabo mediante la participación directa de representantes de la CLAC en las reuniones de los organismos subregionales a través de observadores de los Estados miembros y de la Secretaría. Esto permitió una importante coordinación que evitó la duplicación de esfuerzos y la difusión de los métodos, procedimientos y directrices promulgados tanto por la OACI como por la CLAC.

56. En cuanto a los nuevos sistemas electrónicos para emisión de billetes de pasajes, y billetes de pasajes electrónicos, se trabajó en la actualización y replanteamiento de la Resolución A15-4 de la CLAC “Armonización de disposiciones respecto a la implantación en la región de los sistemas de billetes de pasajes electrónicos”, resaltando lo relativo a las condiciones generales del transporte aéreo.

57. En materia de seguridad operacional se debe destacar que, en el marco de las reuniones

del Organismo Regional, durante el presente período se han llevado a cabo cuatro reuniones ordinarias de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

58. Cabe destacar que, en el período 2003-2004, la realización de paneles durante las reuniones del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) y del Comité Ejecutivo contribuyó substancialmente en la actualización de información y acercamiento con otros organismos regionales, destacándose los paneles de deficiencias en los servicios de navegación aérea en la región y aviación específica (trabajos aéreos especializados).

59. De igual manera, con motivo de la LXV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, noviembre de 2003) se llevó a cabo un programa especial con motivo de la conmemoración de los 30 años de la CLAC; así como un seminario sobre “Privatización de Aeropuertos”, en coordinación con ACI/LAC.

60. Durante este período se incorporó una tarea relativa al tema sobre aviación específica (trabajos aéreos especializados). En ese sentido se conformó un Grupo *ad hoc* para desarrollar el tema y, como producto de su trabajo, se elaboró un proyecto de Recomendación, el mismo que incluye un texto de orientación para el desarrollo de este tipo de trabajos.

61. En cumplimiento a su tarea, la Secretaría trabajó en la actualización de la información sobre el precio de combustible en la región, en coordinación con el Comité regional de competitividad del transporte aéreo y con IATA/AITAL. De igual manera, se acordó que, con miras a promover un continuo análisis del tema e impulsar la Decisión de la CLAC, durante el próximo período se lleve a cabo un seminario o taller, con la participación de todos los actores a fin de divulgar la experiencia de los Estados de la región y lograr una reducción en el precio de los combustibles de aviación.

62. Con relación al tema sobre la

seguridad de la aviación, tal como lo acordara el Comité Ejecutivo, durante su LXII reunión (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002), dos Expertos de Brasil integrantes de la Comisión Técnica AVSEC (Sistema de detección de explosivos), visitaron en dos oportunidades el trabajo que viene realizando Argentina con respecto al desarrollo de un “sistema para la detección de explosivos por resonancia cuadrupolar”. Asimismo, el Grupo AVSEC de la CLAC trabajó la elaboración de un proyecto de Resolución sobre una política regional en la materia.

63. Finalmente, dado que la OACI, en su 35° período de sesiones (Montreal, Canadá, septiembre/octubre de 2004), por sus problemas financieros, resolvió disminuir el apoyo a las Comisiones Regionales, lo que surtiría efecto a partir del 31 de diciembre de 2006, el Comité Ejecutivo de la CLAC, en su LXVI reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004), acordó que la CLAC debía disponer de autonomía financiera y de gestión; manteniendo, en todo caso, una estrecha relación con la OACI. En ese sentido, se está sometiendo a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución sobre la autonomía de la CLAC.

64. Como se desprende de lo expuesto en los párrafos precedentes, la Comisión ha examinado diferentes asuntos del quehacer aeronáutico en las reuniones del Comité Ejecutivo y de sus Órganos Subordinados, y ha organizado Paneles sobre diferentes tópicos de interés, que han ayudado a esclarecer conceptos enriqueciendo el conocimiento y el diálogo entre los Estados miembros. Los procedimientos de trabajo implementados han permitido cumplir a cabalidad con las tareas encomendadas por la anterior Asamblea.

Presupuesto de la CLAC

65. En lo que tiene que ver con el presupuesto correspondiente al ejercicio 2003, se debe resaltar que terminó con un pequeño superávit; es decir, con un estado de gastos equilibrado con relación a lo aprobado por la Asamblea, esto gracias al manejo austero de los fondos y al estricto control de gastos llevado a

cabo por la Secretaría. Se espera que, de igual manera, se obtenga para el presente año un adecuado equilibrio entre lo presupuestado y lo gastado.

66. Es importante resaltar la amplia colaboración brindada tanto por las autoridades aeronáuticas como por las líneas aéreas de la región para el otorgamiento de billetes de pasajes libres de cargo para los viajes oficiales del personal de la Secretaría, lo que contribuyó sustancialmente en el trabajo desarrollado por la Comisión.

67. Tomando como base la experiencia de períodos anteriores, la Secretaría elaboró un proyecto de presupuesto para el bienio 2005-2006, manteniendo, como en ocasiones anteriores, una política de control estricto de gastos e implementando medidas que ayuden a disminuir los costos. Este presupuesto no incluye erogación adicional alguna por parte de los Estados, pues se mantiene en los mismos términos que los anteriores.

Contribuciones de los Estados miembros al presupuesto del Organismo Regional

68. La XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) adoptó la Resolución A14-11 sobre el “Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras”. En esta Resolución se encarga al Comité Ejecutivo que, entre otras cosas, una vez se disponga de las escalas de cuotas que apruebe la Asamblea de la OACI, adopte las escalas de porcentajes de contribución de los Estados miembros de la CLAC para el período correspondiente e informe a los Estados miembros sobre las citadas escalas y los respectivos montos.

69. En función de lo expresado, los Estados han depositado sus cuotas. Asimismo, en la nota de estudio CLAC/A16-NE/12, se presenta un cuadro con las cantidades que han de pagarse en relación a los reembolsos de la CLAC a la OACI correspondientes al ejercicio 2004 y saldos anteriores correspondientes a 1992-2003; así

como información sobre las escalas de porcentajes de contribución por parte de los Estados para los años 2005-2006, considerando que no habría incremento en el presupuesto durante dicho período.

IV. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

70. La CLAC y la OACI continúan trabajando estrechamente en base al *Modus Vivendi* suscrito entre las dos organizaciones, especialmente con el valioso apoyo de las Oficinas Regionales OACI de Lima y México.

71. Es importante destacar también que, de conformidad con el Artículo 7 del Estatuto, la Comisión ha mantenido estrechas relaciones de trabajo con los otros organismos regionales, entiéndase CEAC, CAAC, y CAFAC, con los que se suscribieron Memorándums de Entendimiento. De igual manera, existen estrechos vínculos con organismos que coparticipan del trabajo de la Comisión, como es el caso de ACI/LAC, AENA de España, AITAL, ALADI, CAN, COCESNA, FAA de los Estados Unidos, IATA, IFALPA, OEA y OIP. El trabajo coordinado a través de la Secretaría con todos los organismos señalados ha contribuido en la fructífera labor llevada a cabo en conjunto.

V. CONCLUSIONES

72. Este informe, que en forma sucinta resume las actividades realizadas por la CLAC durante 2003-2004, nos da la pauta que, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido los objetivos establecidos por la XV Asamblea y se espera que en los próximos años se continúen consolidando las actividades de la aviación civil a nivel regional en el marco de la globalización y la libre competencia.

73. Sobre la base de lo expuesto, se puede concluir que el proceso de liberalización del transporte aéreo en la región sigue su curso, lo que se aprecia en la marcada tendencia a la integración en materia de comercio y se camina hacia un mercado más amplio y económicamente más flexible. Siendo el transporte aéreo una importante herramienta de la integración

comercial y del desarrollo económico, social y político, se espera que en el mediano plazo se liberalice la política de transporte aéreo.

74. Se espera que los procesos de privatización de aeropuertos continúen y la infraestructura aeronáutica pase a ser administrada por el sector privado; asimismo, que los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea se establezcan de forma justa y transparente.

75. De igual manera, se espera que el tráfico continúe recuperándose y que las líneas aéreas de la región vayan modernizando sus flotas con la incorporación de equipos de última generación.

76. Para el próximo período, temas como la seguridad contra actos de interferencia ilícita, la facilitación, servicio al cliente y calidad total, así como los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM seguirán siendo discutidos en el seno de la Comisión, procurando una eficaz coordinación y armonización de criterios y políticas. Asimismo, se incorporarán nuevos temas el relacionado a la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas.

77. El transporte aéreo regional continuará siendo el elemento de punta en los procesos de integración subregional y regional, por tanto se espera que la CLAC siga brindando su apoyo a los diferentes organismos de integración subregional para alcanzar niveles adecuados de intercambio.

78. Durante este período cabe destacar que el paso más importante en lo que respecta al tema de la flexibilización, no sólo de los derechos de tráfico, ha sido la existencia de la voluntad política de los Estados de consolidar el camino hacia la integración del transporte aéreo latinoamericano.

79. Desde el punto de vista económico, las perspectivas para la región son favorables, pues luego del incremento de PBI se espera la recuperación del crecimiento económico de la región, lo que se estima impulse al transporte

aéreo y ayude a la región a salir de la grave crisis por la que enfrentan las líneas aéreas de la región.

80. En mi calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, considero que esta Asamblea nos brinda la oportunidad de impulsar el trabajo de la CLAC que se ha constituido en el Organismo vértice de la integración y el progreso del transporte aéreo latinoamericano. Tendremos la oportunidad de discutir 19 Proyectos de Decisión que son la esencia del trabajo desarrollado en el presente bienio y de proyectar nuestra labor futura aprobando el programa de trabajo para los años 2005 y 2006.

81. Estoy seguro que la labor que desarrolla la CLAC en el futuro seguirá el mismo derrotero que hasta ahora y al concluir este Informe, deseo expresar mi reconocimiento a las autoridades del país anfitrión, a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a este importante evento y a todos los Estados miembros, especialmente a aquellos que conformaron el Comité Ejecutivo y acompañaron a la Presidencia en su gestión, colaborando activamente para llevar a buen término las tareas encomendadas. Deseo también hacer público mi reconocimiento a la OACI, por el permanente apoyo que nos brinda y a la Secretaría de la CLAC por su siempre eficiente labor desarrollada.

**TRÁFICO DE PASAJEROS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
AÑOS 2002 - 2003 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES TOTALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2002/2003	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	132330 4.5%	137250 4.6%	216934 5.2%	211154 5.0%	61%	65%	3.72%	-2.66%
Total Mundial	2942410	2991620	4144239	4213549.3	71%	71%	1.67%	1.67%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2002/2003	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	77380 4.5%	82180 4.7%	119046 5.0%	120853 5.0%	65%	68%	6.20%	1.52%
Total Mundial	1732160	1734370	2372822	2408847	73%	72%	0.13%	1.52%

Fuente: OACI Doc 9814 y Doc 9826

TRÁFICO DE CARGA Y TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 2002 - 2003 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Toneladas- Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2002-2003	
	Carga		Total		2002	2003	Carga	Total
	2002	2003	2002	2003				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3940 3.4%	4080 3.3%	16360 4.2%	16750 4.1%	53.0%	53.0%	3.6%	2.4%
Total Mundial	116630	125240	391790	404310	61.0%	60.0%	7.4%	3.2%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2002-2003	
	Carga		Total		2002	2003	Carga	Total
	2002	2003	2002	2003				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3080 3.1%	3190 3.1%	10540 4.0%	10890 4.1%	57.0%	56.0%	3.6%	3.3%
Total Mundial	100590	103730	265650	267790	65.0%	63.0%	3.1%	0.8%

Fuente: OACI

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA CLAC				
Ciudad Origen	Numero Ciudades	PASAJEROS 2002	PASAJEROS 2003	Variación %
ARICA	(1)	3635	3042	-16.31
ASUNCION	(11)	205990	153324	-25.57
BARILOCHE	(5)	2538	6986	175.26
BARRANQUILLA	(25)	67844	58273	-14.11
BELEM	(3)	11955	13262	10.93
BELO HORIZONTE	(7)	15579	16723	7.34
BOA VISTA	(2)	1699	1838	8.18
BOGOTA	(38)	974064	801066	-17.76
BRASILIA	(5)	3388	3388	0.00
BUCARAMANGA	(18)	8368	8707	4.05
BUENOS AIRES	(43)	2182061	2532939	16.08
CALI	(30)	155777	147023	-5.62
CARACAS	(28)	994409	887362	-10.76
CARTAGENA	(24)	51744	50641	-2.13
CIUDAD DEL ESTE	(1)	4337	1882	-56.61
Ciudades de México	(78)	7750884	7851645	1.30
COCHABAMBA	(7)	15073	15964	5.91
CORDOBA	(13)	4541	12136	167.25
CUCUTA	(17)	3231	2852	-11.73
CURITIBA	(6)	5065	5199	2.65
FLORIANOPOLIS	(6)	23282	23705	1.82
FORTALEZA	(6)	28161	30659	8.87
FOZ DO IGUACU	(2)	1065	1186	11.36
GUAYAQUIL	(8)	187567	453249	141.65
IQUIQUE	(2)	4756	4729	-0.57
ISLA DE PASCUA	(1)	5951	6799	14.25
LA HABANA	(29)	278303	369356	32.72
LA PAZ	(8)	115191	105027	-8.82
LA ROMANA	(6)	96281	74202	-22.93
LIMA	(22)	1104718	1115069	0.94
MACAPA	(2)	3126	3402	8.83
MANAUS	(6)	11363	12221	7.55
MARACAIBO	(4)	45501	28229	-37.96
MEDELLIN	(29)	144589	146994	1.66
MENDOZA	(2)	4173	1984	-52.46
NATAL	(4)	4907	5705	16.26
PARAGUANA	(1)	5797	8538	47.28
PEREIRA	(18)	30175	25969	-13.94
PORLAMAR	(2)	1023	3174	210.26
PORTO ALEGRE	(9)	52936	57111	7.89
PORTO SEGURO	(3)	3356	3524	5.01
PUERTO PLATA	(12)	489031	255639	-47.73
PUNTA ARENAS	(4)	2631	2421	-7.98
PUNTA CANA	(24)	487327	477410	-2.03
QUITO	(5)	273861	493192	80.09

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA CLAC				
Ciudad Origen	Numero Ciudades	PASAJEROS 2002	PASAJEROS 2003	Variación %
RECIFE	(6)	48736	53346	9.46
RIO DE JANEIRO	(36)	682178	733726	7.56
ROSARIO	(2)	736	1583	115.08
SALTA	(10)	3345	3822	14.26
SALVADOR	(9)	48676	54106	11.16
SAN ANDRES	(17)	12196	11322	-7.17
SAN JOSE	(25)	1098748	1187919	8.12
SAN SALVADOR	(21)	419404	503081	19.95
SANTA CRUZ	(14)	244911	283172	15.62
SANTA MARTA	(15)	801	1578	97.00
SANTIAGO	(62)	1526653	1704315	11.64
SANTIAGO(REP DOM)	(4)	136415	301894	121.31
SANTO DOMINGO	(21)	1756272	1104914	-37.09
SAO PAULO (GRU)	(48)	2263577	2423266	7.05
VALENCIA (VEN)	(3)	44698	55968	25.21
TOTAL		24154599	24707758.49	0.02

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC				
Ciudad Origen	Numero Ciudades	PASAJEROS 2002	PASAJEROS 2003	Variación %
ARICA	(1)	3635	3042	-16.31
ASUNCION	(11)	205990	153324	-25.57
BARILOCHE	(5)	2538	6986	175.26
BARRANQUILLA	(18)	23858	20248	-15.13
BOGOTA	(24)	478278	398284	-16.73
BRASILIA	(2)	1997	1997	0.00
BUCARAMANGA	(13)	4260	4334	1.74
BUENOS AIRES	(25)	1318795	1564023	18.59
CALI	(21)	59445	54731	-7.93
CARACAS	(19)	468883	464351	-0.97
CARTAGENA	(17)	30280	29298	-3.24
CIUDAD DEL ESTE	(1)	4337	1882	-56.61
Ciudades de México	(18)	693697	702715	1.30
COCHABAMBA	(6)	15051	15534	3.21
CORDOBA	(12)	4367	11782	169.80
CUCUTA	(12)	2220	1863	-16.08
CURITIBA	(3)	1722	1725	0.17
FLORIANOPOLIS	(6)	23282	23705	1.82
GUAYAQUIL	(7)	187308	451128	140.85
IQUIQUE	(2)	4756	4729	-0.57
LA HABANA	(16)	121075	139342	15.09
LA PAZ	(7)	87414	80768	-7.60
LIMA	(15)	599158	607767	1.44
MANAUS	(5)	5764	6281	8.97
MARACAIBO	(2)	19912	11701	-41.24
MEDELLIN	(20)	57917	58381	0.80
MENDOZA	(2)	4173	1984	-52.46
PARAGUANA	(1)	5797	8538	47.28
PEREIRA	(13)	6812	4365	-35.92
PORTO ALEGRE	(6)	47981	51655	7.66
PORTO SEGURO	(2)	2622	2622	0.00
PUNTA ARENAS	(3)	1827	1590	-12.97
PUNTA CANA	(3)	55152	7921	-85.64
RECIFE	(2)	1093	1093	0.00
RIO DE JANEIRO	(17)	177371	192763	8.68
ROSARIO	(2)	736	1583	115.08
SALTA	(9)	3098	3382	9.17
SALVADOR	(3)	6802	7543	10.89
SAN ANDRES	(12)	10748	10461	-2.67
SAN JOSE	(12)	441849	471707	6.76
SAN SALVADOR	(11)	161228	209195	29.75
SANTA CRUZ	(13)	204105	244763	19.92
SANTA MARTA	(11)	542	1035	90.96
SANTIAGO	(41)	991496	1181135	19.13
SANTO DOMINGO	(6)	214108	104204	-51.33
SAO PAULO (GRU)	(23)	699470	751844	7.49
VALENCIA (VEN)	(1)	2292	18656	713.96
TOTAL		7465241	8097960	8.35

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS UNIDOS				
Ciudad Origen	Numero Ciudades	PASAJEROS 2002	PASAJEROS 2003	Variación %
BARRANQUILLA	(2)	38528	33706	-12.52
BELEM	(1)	1295	1444	11.51
BELO HORIZONTE	(3)	14651	15792	7.79
BOGOTA	(6)	333560	266717	-20.04
BRASILIA	(1)	1127	1127	0.00
BUCARAMANGA	(1)	2743	2263	-17.50
BUENOS AIRES	(3)	283771	322068	13.50
CALI	(4)	86356	79407	-8.05
CARACAS	(5)	437987	367043	-16.20
CARTAGENA	(2)	18234	18399	0.90
Ciudades de México	(43)	6102241	6181570	1.30
LA PAZ	(1)	27777	24259	-12.67
LA ROMANA	(1)	29983	23563	-21.41
LIMA	(4)	353108	343716	-2.66
MANAUS	(1)	5599	5940	6.09
MARACAIBO	(1)	21315	14668	-31.18
MEDELLIN	(4)	80549	81740	1.48
PEREIRA	(2)	18951	14887	-21.44
PUERTO PLATA	(4)	251258	124771	-50.34
PUNTA CANA	(8)	28708	158522	452.19
QUITO	(3)	177315	353314	99.26
RIO DE JANEIRO	(6)	201543	212264	5.32
SAN JOSE	(9)	598033	632093	5.70
SAN SALVADOR	(7)	243831	279970	14.82
SANTA CRUZ	(1)	40806	38409	-5.87
SANTIAGO	(8)	277968	257621	-7.32
SANTIAGO(REP DOM)	(3)	110878	282079	154.40
SANTO DOMINGO	(5)	875160	611250	-30.16
SAO PAULO (GRU)	(9)	627592	661986	5.48
VALENCIA (VEN)	(1)	26623	18656	-29.93
TOTAL		11317490	11429244	0.62

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE EUROPA				
Ciudad Origen	Numero Ciudades	PASAJEROS 2002	PASAJEROS 2003	Variación %
BOGOTA	(3)	145117	129257	-10.93
BUENOS AIRES	(9)	537989	597969	11.15
CALI	(1)	6217	9178	47.63
CARTAGENA	(1)	1983	1690	-14.78
Ciudades de México	(78)	795112	805448	1.30
CURITIBA	(2)	2850	2850	0.00
FORTALEZA	(2)	27376	29808	8.88
LA HABANA	(7)	77679	143710	85.00
LA ROMANA	(2)	46138	30143	-34.67
LIMA	(2)	152242	159455	4.74
MEDELLIN	(1)	2582	3366	30.36
NATAL	(2)	4698	5433	15.64
PEREIRA	(1)	3772	5682	50.64
PORTO ALEGRE	(2)	4875	5376	10.28
PUERTO PLATA	(6)	215242	108547	-49.57
PUNTA CANA	(11)	347404	256278	-26.23
QUITO	(2)	96546	139878	44.88
RECIFE	(1)	46336	50946	9.95
RIO DE JANEIRO	(9)	291377	315550	8.30
SALVADOR	(5)	41586	46275	11.28
SAN JOSE	(2)	57845	78171	35.14
SAN SALVADOR	(1)	5998	5714	-4.73
SANTIAGO	(5)	227832	218988	-3.88
SANTO DOMINGO	(6)	374152	176330	-52.87
SAO PAULO (GRU)	(10)	814742	886223	8.77
TOTAL		4327690	4212265	-2.91

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y DESTINO CIUDADES DE AFRICA, ASIA Y OCEANIA				
Ciudad Origen	Numero Ciudades	PASAJEROS 2002	PASAJEROS 2003	Variación %
BUENOS AIRES	(5)	36714	46863	27.64
ISLA DE PASCUA	(1)	5951	6799	14.25
MEXICO	(1)	16469	16683	1.30
RIO DE JANEIRO	(3)	11841	13103	10.66
SANTIAGO	(3)	23466	42229	79.96
SAO PAULO (GRU)	(3)	113891	114731	0.74
TOTAL		208332	240408	15.29

FLOTA A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

(Lineas aereas regulares que cumplen servicios internacionales)

AÑO 2002

Argentina	A.Argentinas		Colombia	ACES	
	AIRBUS A310	1		AIRBUS A320	5
	AIRBUS A340 200	4		ATR ATR42	9
	BOENING 737	16			
	BOENING 747	4		AEROREPUBLICA	
	MD88	6	DC9 30	5	
			DC9 81	5	
Bolivia	Aerosur		AEROSUCRE		
	AIRBUS A320	2	BOEING 727 100	2	
	BOEING 727 100	1	BOEING 727 200	1	
	BOEING 727 200	3	BOEING 737 200	2	
			DC8 60F	4	
	LAB		AVIANCA		
	AIRBUS A310	1	BOEING 757 200	6	
	BOEING 727 100	3	BOEING 767 200	4	
	BOEING 727 200	5	BOEING 767 300	2	
	BOEING 737 300	2	FOKKER F27	6	
	BOEING 767 300R	1	DC9 83	13	
	FOKKER F27	1			
	Brasil	ABSA		SAM	
BOEING 767 300		1	FOKKER F27	4	
DC8 60F		1	DC9 83	2	
TAM			SUDAMERICANAS		
AIRBUS A319		13	BOEING 727 100	4	
AIRBUS A320		31	BOEING 727 200	4	
AIRBUS A330		9	DC9 10	4	
ATR ATR42			TAMPA		
FOKKER F28		48	DC8 70F	4	
VARIG					
BOEING 727 100C		4	Costa Rica	LACSA	
BOEING 727 200F		2	AIRBUS A320	4	
BOEING 737 200		10			
BOEING 737 300		30	SANSA		
BOEING 737 800		2	CESSNA 208	7	
BOEING 767 200		6			
BOEING 767 300		6	Cuba	CUBANA	
BOEING 777 200		2	AIRBUS A320	2	
DC10 30		3	ANTONOV AN24	6	
MD 11		14	ILYUSHIN IL62	4	
			ILYUSHIN IL76	1	
VASP			DC10 10	3	
AIRBUS A300		3	YAKOLEV YAK42	2	
BOEING 727 200	2				
BOEING 737 200	20				
BOEING 737 200	2				
BOEING 737 300	4				

El Salvador	TACA		Ecuador	TAME	
	AIRBUS A319	2		BOEING 727 100	2
	AIRBUS A320	14		BOEING 727 200	5
	ATR ATR42	2		FOKKER F28	2
	BOEING 737 200	6			
	BOEING 737 300	1	Venezuela	ALAS DE VENEZUELA	
	BOEING 767 200	1		BOEING 727 200	6
				DC9 20	2
México	AEROMEXICO			DC9 30	7
	BOEING 757 200	8		DC9 50	12
	BOEING 767 200	4			
	BOEING 767 300	1		ASERCA	
	DC9 30	12		DC9 10	6
	DC9 82	11			
	DC9 83	9		AVENSA	
	DC9 87	12		BOEING 727	1
	MD88	10		BOEING 727 200	4
				BOEING 737 200	3
	MEXICANA			DC10 30	2
	AIRBUS A319	10		DC9 30	1
	AIRBUS A320	24			
	BOEING 727 200	7		SANTA BARBARA	
	BOEING 757 200	9		ATR ATR42	8
	FOKKER F28	12		CESSNA 208	3
Perú	AERO CONTINENTE			SERVIVENSA	
	BOEING 727 100	6		BOEING 727 200	5
	BOEING 737 100	1		DC3	4
	BOEING 737 200	15		EMBRAER EMB120	1
	BOEING 767 200	6		DC9 30	1
	FOKKER F27	1		DC9 50	1
	FOKKER F28	2			
	CIELOS DEL PERU				
	DC10	3			
	LAN PERU				
	BOEING 767 300	1			
	TACA PERU				
	AIRBUS A319	1			
	AIRBUS A320	1			

RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC
(Lineas aereas regulares que cumplen servicios internacionales)

AEROLINEA	ESTADO	Total de ingresos de explotacion		Total de gastos de explotacion		Resultado de explotacion		Resultado Neto		Resultado de explotacion en % del total de Ingresos		Resultado neto expresado en % del total de Ingresos	
		2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
A. ARGENTINAS	Argentina	393965	552232	533359	551455	-139394	777	11585	27732	-35.38%	0.14%	2.94%	5.02%
ABSA	Brasil	34224	42290	36562	41068	-2338	1222	n.d.	n.d.	-6.83%	2.98%	n.d.	n.d.
ACES	Colombia	175370	n.d.	177060	n.d.	-1690	n.d.	436	n.d.	-0.96%	n.d.	0.25%	n.d.
AEROCONTINENTE	Perú	126810	104219	121998	106369	4812	-2150	-13285	-392	3.79%	-2.02%	-10.48%	-0.38%
AEROMEXICO	México	1256516	n.d.	1304805	n.d.	-48289	n.d.	-11769	n.d.	-3.84%	n.d.	-0.94%	n.d.
AEROREPUBLICA	Colombia	85813	n.d.	76692	n.d.	9121	n.d.	-529	n.d.	10.63%	n.d.	-0.62%	n.d.
AEROSUCRE	Colombia	11551	n.d.	10869	n.d.	682	n.d.	282	n.d.	5.90%	n.d.	2.44%	n.d.
AEROSUR	Bolivia	20676	23969	11536	17761	9140	6208	-2577	-3936	44.21%	34.95%	-12.46%	-16.42%
AERO VIP	Argentina	6364	n.d.	7437	n.d.	-1073	n.d.	-371	n.d.	-16.86%	n.d.	-5.83%	n.d.
ALAS DE VENEZUELA	Venezuela	187166	n.d.	220834	n.d.	-33668	n.d.	-34570	n.d.	-17.99%	n.d.	-18.47%	n.d.
ASERCA	Venezuela	38911	n.d.	45533	n.d.	-6622	n.d.	-1584	n.d.	-17.02%	n.d.	-4.07%	n.d.
AVIACSA	México	283196	n.d.	268510	n.d.	14686	n.d.	9682	n.d.	5.19%	n.d.	3.42%	n.d.
AVIANCA	Colombia	569827	n.d.	673160	n.d.	-103333	n.d.	-41335	n.d.	-18.13%	n.d.	-7.25%	n.d.
CIELOS DEL PERU	Perú	67171	96750	66263	99712	908	-2962	306	632	1.35%	-2.97%	0.46%	0.65%
CUBANA	Cuba	165348	157885	175481	169184	-10133	-11299	-10133	-11299	-6.13%	-6.68%	-6.13%	-7.16%
LAB	Bolivia	107091	131483	87452	106623	19639	24860	-4581	-4850	18.34%	23.32%	-4.28%	-3.69%
LACSA	Costa Rica	170219	156020	163020	147877	7199	8143	613	3491	4.23%	5.51%	0.36%	2.24%
LAN PERU	Perú	64484	75214	63996	73943	488	1271	544	425	0.76%	1.72%	0.84%	0.57%
META	Brasil	4494	5611	5028	5772	-534	-161	n.d.	n.d.	-11.88%	-2.79%	n.d.	n.d.
MEXICANA	México	1195579	n.d.	1243336	n.d.	-47757	n.d.	-106616	n.d.	-3.99%	n.d.	-8.92%	n.d.
PENTA	Brasil	5751	6554	6944	6766	-1193	-212	n.d.	n.d.	-20.74%	-3.13%	n.d.	n.d.
SAM	Colombia	56099	n.d.	54487	n.d.	1612	n.d.	9180	n.d.	2.87%	n.d.	16.36%	n.d.
SANSA	Costa Rica	5236	6278	5937	6288	-701	-10	-807	-123	-13.39%	-0.16%	-15.41%	-1.96%
SANTA BARBARA	Venezuela	43481	n.d.	41081	n.d.	2400	n.d.	-597	n.d.	5.52%	n.d.	-1.37%	n.d.
SERVIVENSA	Venezuela	5399	n.d.	7871	n.d.	-2472	n.d.	-3349	n.d.	-45.79%	n.d.	-62.03%	n.d.
SUDAMERICANAS	Colombia	21652	n.d.	20668	n.d.	984	n.d.	1370	n.d.	4.54%	n.d.	6.33%	n.d.
TACA	El Salvador	371495	n.d.	330815	n.d.	40680	n.d.	8751	n.d.	10.95%	n.d.	2.36%	n.d.
TACA PERU	Perú	74571	n.d.	73224	n.d.	1347	n.d.	1335	n.d.	1.81%	n.d.	1.79%	n.d.
TAM	Brasil	1092578	1131943	1261038	1176259	-168460	-44316	n.d.	n.d.	-15.42%	-3.77%	n.d.	n.d.
TAME	Ecuador	76793	69293	56095	65117	20698	4176	2815	4015	26.95%	6.41%	3.67%	5.79%
TAMPA	Colombia	96621	n.d.	94686	n.d.	1935	n.d.	1829	n.d.	2.00%	n.d.	1.89%	n.d.
TANS PERU	Perú	20426	n.d.	22154	n.d.	-1728	n.d.	-1728	n.d.	-8.46%	n.d.	-8.46%	n.d.
VARIG	Brasil	2173577	2247679	2197545	2098989	-23968	148690	-1014127	n.d.	-1.10%	7.08%	-46.66%	n.d.
T O T A L		9008454	4807420	9465476	4673183	-457022	134237	-1199230	15695	-0.95	0.61	-1.70	-0.15

Cifras expresadas en miles de dolares americanos (000)

A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 2003-2004

AÑO 2003

Reunión	Fecha	Lugar
1. <ul style="list-style-type: none"> • Undécima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11) • Sexta Reunión del Grupo Específico de Política Aérea 	25 al 27 de febrero 24 de febrero	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
2. Sexta reunión del Grupo AVSEC	10 y 11 de marzo	Río de Janeiro, Brasil
3. <ul style="list-style-type: none"> • Seminario preparatorio oficioso para la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización • Reunión de coordinación CLAC previa a la Conferencia • Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización y sesiones matutinas CLAC • Asamblea Extraordinaria OACI 	22 y 23 de marzo 23 de marzo 24 al 29 de marzo 31 de marzo- 1 de abril	Montreal, Canadá
4. <ul style="list-style-type: none"> • LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Primera reunión Comité regional de competitividad del transporte aéreo • Octava reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional 	18 y 19 de junio 18 de junio 17 de junio	Varadero, Cuba
5. <ul style="list-style-type: none"> • Duodécima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/12) • Séptima Reunión del Grupo específico de política aérea • Primera reunión del Grupo de alto nivel para analizar las negociaciones con la Unión Europea • Segunda reunión de expertos jurídicos para ala “revisión de las enmiendas a los documentos del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional” 	2 al 4 septiembre 1º de septiembre 1º de septiembre 2 de septiembre	Lima, Perú
6. Séptima reunión del Grupo AVSEC	14-16 octubre	Quito, Ecuador
7. <ul style="list-style-type: none"> • LXV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Novena reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional • Seminario sobre privatización de aeropuertos • Segunda reunión del Comité regional de competitividad del transporte aéreo 	5 y 6 de noviembre 4 de noviembre AM 3 de noviembre 5 de noviembre PM	Buenos Aires, Argentina

AÑO 2004

Reunión	Fecha	Lugar
1. Primera reunión del “Petit Comité” de Competitividad	27 y 28 de enero	Rio, Brasil
2. VIII reunión del Grupo AVSEC de la CLAC	1 al 3 de marzo	Santiago, Chile
3. <ul style="list-style-type: none"> • Decimotercera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13) • Octava reunión del Grupo Específico de Política Aérea • Segunda reunión del “Petit Comité” de Competitividad 	9 al 11 de marzo 8 de marzo 10 de marzo	Santiago, Chile
4. <ul style="list-style-type: none"> • LXVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Tercera reunión del Comité regional de competitividad • Novena reunión del Grupo Específico de Política Aérea • Décima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional 	30 junio-01 julio 30 de junio 29 de junio 29 de junio	Medellín, Colombia
5. IX reunión Grupo AVSEC	13 al 15 de julio	Costa Rica
6. <ul style="list-style-type: none"> • Decimocuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/14) • Décima reunión del Grupo específico de política aérea 	24 al 26 de agosto 23 de agosto	Caracas, Venezuela
7. LXVII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	26 y 27 de septiembre	Montreal, Canadá
8. <ul style="list-style-type: none"> • XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> ○ Reunión Extraoficial Jefes Delegación Estados miembros de la CLAC, previa a la celebración de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC ○ XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC ○ LXVIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC ▪ Undécima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional 	Semana del 8 al 12 de noviembre 11 de noviembre 12 de noviembre	Rio, Brasil

B. PANELES CELEBRADOS POR LA CLAC

DURANTE 2003 -2004

AÑO 2003

Panel	Lugar	Fecha
Panel sobre “Deficiencias en los servicios de navegación aérea en la región”	Varadero, Cuba	18 de junio

AÑO 2004

Panel	Lugar	Fecha
Panel sobre “Aviación específica / trabajos aéreos especializados (aviación agrícola y extinción de incendios)”	Santiago, Chile	9 de marzo

C. REUNIONES/CONFERENCIAS CONVOCADAS POR**OTROS ORGANISMOS DURANTE 2003-2004****AÑO 2003**

Reunión	Fecha	Lugar
1. Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización.	24 al 29 de marzo	Montreal, Canadá
2. 34° período de sesiones de la Asamblea Extraordinaria de la CLAC.	31 de marzo al 1 de abril	Montreal, Canadá
3. Segunda reunión del Comité AVSEC del GREPECAS	7 al 10 de abril	Mérida, México
4. Octava reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/8)	23 al 25 de abril	Buenos Aires, Argentina
5. I Simposio sobre política aerocomercial de transporte aéreo	21 y 22 de agosto	Medellín, Colombia
6. IX Reunión Comité Técnico de la Asociación de Estados del Caribe	9 y 10 de octubre	Panamá, Panamá
7. Seminario sobre privatización de aeropuertos CLAC/ACI-LAC	3 de noviembre	Buenos Aires, Argentina
8. II Seminario Internacional de Derecho Aeronáutico	20 y 21 de noviembre	Bogotá, Colombia

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que participan representantes de la CLAC.

AÑO 2004

Reunión	Fecha	Lugar
1. Reunión del Grupo de Trabajo del Panel AVSEC	19 al 23 de enero	Montreal
2. Subgrupo Comité Regional de Transporte Aéreo	27 al 29 de enero	Rio de Janeiro, Brasil
3. Asian Aerospace 2004	22 al 26 de febrero	Singapur
4. AVSEC/COM OACI	4 al 6 de marzo	Chile
5. Reunión Departamental de Facilitación (OACI)	22 de marzo al 2 de abril	El Cairo, Egipto
6. FIDAE	30 marzo-1 abril	Santiago, Chile
7. Seminario sobre Política de Reglamentación: “Política de Liberalización e Implantación”	27-29 de abril	Trinidad & Tabago
8. 16 AVSEC Panel	10 al 14 de mayo	Montreal, Canadá
9. 35° Período de sesiones de la Asamblea de la OACI	28 de septiembre al 8 de octubre	Montreal, Canadá
10. Seminario AVSEC	26 al 29 de octubre	Mérida, México
12. Asamblea ACI	1 al 3 de noviembre	Trinidad & Tabago

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que participan representantes de la CLAC.

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES
EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
DURANTE EL BIENIO 2003-2004**

AÑO 2003

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Undécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11)	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	25 al 27 de febrero	56	11	6
LXIV Reunión del Comité Ejecutivo	Varadero, Cuba	19 al 19 de junio	95	15	10
Duodécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/12)	Lima, Perú	2 al 4 de septiembre	77	14	8
LXV Reunión del Comité Ejecutivo	Buenos Aires, Argentina	5 al 6 de noviembre	106	16	13
Seminario sobre privatización de aeropuertos CLAC-ACI/LAC	Buenos Aires, Argentina	3 de noviembre	120	14	12

AÑO 2004

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Décimo tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13)	Santiago, Chile	9 al 11 de marzo	76	15	4
LXVI Reunión del Comité Ejecutivo	Medellín, Colombia	30 de junio y 1 de julio	105	16	7
Décimo cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/14)	Caracas, Venezuela	24 al 26 de agosto	67	11	6
LXVII Reunión del Comité Ejecutivo	Montreal, Canadá	26 y 27 de septiembre	62	15	0

BIBLIOGRAFÍA

1. "Serie de estudios estadísticos y prospectivos 2004 - Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL. Internet www.eclac.cl
2. "Resumen Ejecutivo", Comunidad Andina, Secretaría General, Internet www.comunidadandina.org.
3. *El mundo de la Aviación Civil, años 1999 - 2002* - OACI.
4. *El mundo de la Aviación Civil, año 2000* - OACI
5. "América Economía".
6. "Airline Business".
7. *Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 2001, Servicios regulares internacionales.*
8. *Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 2002, Servicios regulares internacionales.*
9. *Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 2003, Servicios regulares internacionales.*
10. *Informe de la Undécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/11) (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, febrero de 2003).*
11. *Informe de la LXIV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Varadero, Cuba, junio de 2003).*
12. *Informe de la Duodécima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/12) (Lima, Perú, septiembre de 2003).*
13. *Informe de la LXV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, noviembre de 2003).*
14. *Informe de la Décimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13) (Santiago de Chile, marzo de 2004).*
15. *Informe de la LXVI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Medellín, Colombia, junio/julio de 2004).*
16. *Informe de la Décimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/14) (Caracas, Venezuela, agosto de 2004).*
17. *Informe de la LXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Montreal, Canadá, septiembre/octubre de 2004).*
18. *Tablas correspondientes a las tareas de la Secretaría y del Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados*
19. *Informe anual del Consejo de la OACI, año 2002.*
20. *Informe anual del Consejo de la OACI, año 2003.*
21. *Estudios estadísticos y prospectivos. Proyecciones de América Latina y el Caribe, 2003. CEPAL. Internet www.eclac.cl.*
23. *Estudios estadísticos y prospectivos. Proyecciones de América Latina y el Caribe, 2004. CEPAL. Internet www.eclac.cl.*
24. *El Mundo de la aviación civil 2001-2004. OACI.*
25. *El Mundo de la aviación civil 2002-2005. OACI.*
26. *Estadísticas OACI. www.icao.int*