



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A17-NE/02
03/11/06

XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el
bienio 2005-2006**

(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 2005-2006, el mismo que se **adjunta** y para el cual se ha tomando 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 2005-2006

I. ECONOMÍA REGIONAL EN 2005 Y PERSPECTIVAS PARA 2006

1. En gran parte de la región, se viene observando una recuperación rápida y sólida de las crisis financieras de 2001-2002. En el 2004, el crecimiento económico promedio llegó al 5,6%, el máximo en 24 años, y el 2005, el crecimiento fue del 4,3%, previéndose para el 2006 el 4,1%.

2. Este clima propicio ha fortalecido la gestión fiscal de la deuda. Aunque la relación deuda-PIB de varios países es todavía muy alta, que inclusive sobrepasa el 50% del PIB. Esto hace que América Latina sea vulnerable a los bruscos cambios de las condiciones del mercado de capitales internacionales.

3. El ingreso per cápita continúa aumentando muy lentamente, la pobreza se mantiene o aumenta. Los beneficios de la integración mundial, como la globalización, se han distribuido de manera dispareja, recayendo fundamentalmente en los estratos de población de renta más alta, en tanto que los costos fueron soportados por la mayoría más pobre que suponen el 40%.

4. Por el precio de combustible, la región se está viendo de cierta manera favorecida por su situación de exportadora neta, beneficiándose en términos de intercambio de los sucesivos aumentos de los precios, vinculados especialmente al fuerte incremento de las demandas de China e India.

5. La región viene resurgiendo, al registrar crecimientos positivos durante los tres últimos años. El 2005 ha sido el tercero consecutivo, al conseguir un aumento del 4,3%, supone un incremento del PIB per cápita cercano al 3%. En tanto que la inflación se mantiene en un promedio del 6%. De continuar esta tendencia positiva, estaríamos ante una prolongación de la fase expansiva del ciclo económico, aunque a

una tasa ligeramente inferior, pues se estima que durante el presente año se alcanzará un 4,1%, lo que se traducirá en un aumento del 2,5% del PIB per cápita.

6. En consecuencia, el avance de las economías latinoamericanas tiene lugar en un entorno de generalizado crecimiento de la economía mundial, cuyo PIB creció durante el 2005 un 3,3%, mientras que EE.UU lo hizo en un 3,5% y China el 9,5%, siendo ambos países motores de la economía mundial (a la espera de Japón y la UE). Este comportamiento económico, ha sido empujado por el intercambio relacionado con los minerales y el petróleo, que mostraron repetidas e importantes subidas durante el 2005 y gran parte del 2006.

7. Se observa una notable diferencia de los términos de intercambio entre las subregiones; mientras que el promedio regional entre los años 2002 y el 2005 se sitúan en el 13,2%, los países de América del Sur superan ampliamente este indicador, pues se vieron muy favorecidos por un importante aumento en los términos de intercambio superiores al 30% respecto a los años noventa del siglo veinte.

8. En cuanto a las perspectivas, hemos de destacar la normalización de las tasas de crecimiento de algunos países, que venían expandiéndose a tasas bastantes altas una vez recuperados de crisis severas, siendo este el principal factor explicativo de la desaceleración prevista para el presente año.

9. Las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico aéreo 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); asimismo, por acuerdos bilaterales de

cielos abiertos suscritos intra y extra regionalmente por varios Estados de la región.

II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN EL PERÍODO 2004-2005

Desarrollo general del tráfico regional (2004-2005) (Anexos 1 y 2)

10. En 2005, las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron un total de 19430 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, 6,1% más de lo transportado en 2004.

11. Los niveles de crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares aumentaron con relación al período 2002-2003, ya que la tasa promedio anual de crecimiento fue positiva en el orden del 8.04%, ubicándose por encima del promedio mundial situado en 8.07%. 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 2004 con 2005, se observa una pequeña disminución del 0.9%.

12. La capacidad ofrecida en asientos-kilómetros disponibles en el último bienio aumentó en 4.90%. Los coeficientes de carga se ubicaron en 67% para 2004 y 69% para 2005, en ambos casos por debajo del porcentaje de ocupación en el ámbito mundial, que se ubicó en 73% y 75%, respectivamente.

13. La participación de la región respecto al total mundial en el tráfico de pasajeros, tomando en cuenta los servicios regulares, fue de 4.3% en 2004 y en 2005, manteniendo valores casi 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)



Tráfico de pasajeros salidos de la región (2004-2005) (Anexo 3)

14. En el año 2005, el tráfico de pasajeros salidos de 95 ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 14.33% con respecto al año 2004, como consecuencia de la recuperación de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, que afectaron gravemente a la industria aérea.

15. 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 septiembre y octubre más bajos.

16. 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

Gráfico Nro. 4

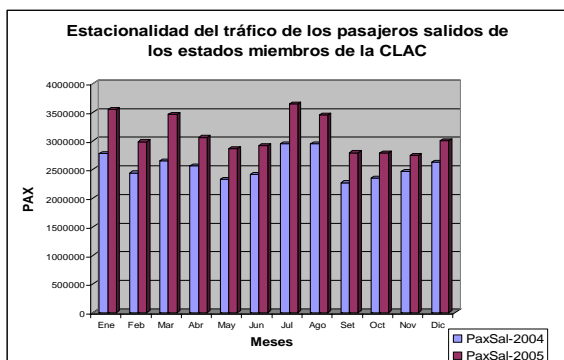
Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico total de toneladas-kilómetros (carga y total)

2 Según estadísticas recibidas de los Estados miembros CLAC

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 de transporte aéreo entre los Estados de la región Latinoamericana.

Gráfico Nro. 5

Estacionalidad del tráfico de pasajeros con origen y destino en América Latina



17. 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. 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.

18. En materia de alianzas, generadas en la región, la situación continúa y se podría concluir que la mayoría de ellas no han alcanzado sus objetivos, subsistiendo únicamente las que, gracias a la apertura de mercados, han captado tráficos utilizando estrategias de penetración a través de la adquisición de capitales en terceros Estados.

Tráfico de pasajeros intrarregional (2004-2005) (Anexo 4)

19. En el año 2005, el tráfico de pasajeros intrarregional de 65 de ciudades de los Estados miembros de la CLAC se incrementó en 12,51% con

respecto al año 2004, como consecuencia de un mayor intercambio económico entre los Estados de la región, que incluye comercio de bienes, servicios y capitales. Esto demuestra un claro camino hacia la integración económica Latinoamericana.

Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones (2004-2005) (Anexo 5)

CLAC - Estados Unidos de Norteamérica

20. Al analizar el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos de Norteamérica en el período 2004-2005, tomando una muestra de los 29 ciudades de los Estados miembros de la CLAC, se aprecia en promedio un incremento del orden del 17,19%, aumento mucho mayor que en el bienio anterior, pese a las limitaciones de un buen número de líneas aéreas latinoamericanas para acceder al mercado desde y hacia los Estados Unidos, principalmente por el problema de la categorización.

CLAC - Europa

21. El tráfico de pasajeros entre América y Europa, considerando 27 ciudades de los Estados miembros de la CLAC hacia 24 ciudades de Europa experimentó un aumento del orden del 9,59% entre 2004 y 2005, debido principalmente a la suspensión de las frecuencias de operadores europeos y al incremento de servicios de transportistas latinoamericanos.

CLAC - África, Asia y Oceanía

22. En este período el crecimiento del tráfico de pasajeros salidos de la región hacia los países de África, Asia y Oceanía se ha incrementado en un 10,35%.

Flota de las líneas aéreas de la región (2004-2005) (Anexo 6)

23. En 2004, el número de aeronaves a reacción de 39 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC ascendía a 342, mientras

que en 2005, el número de aeronaves asciende a 534.

Resultados financieros de las aerolíneas de la región (2004)
(Anexo 7)

24. No obstante la dificultad para obtener la información financiera de las líneas aéreas, sobre la base de los datos disponibles, se observó una tendencia de disminución en los ingresos de explotación con relación a los gastos. Parecería que esto se debe al proceso de reestructuración de las mismas, como resultado de ajustes realizados después del 11 de septiembre de 2001 y del incremento del precio del combustible.

Bloques regionales y subregionales en materia de transporte aéreo

25. Durante 2005 y lo que va de 2006, prosiguió consolidándose el movimiento integracionista entre los países que conforman nuestras subregiones, los 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.

26. Al respecto, y conforme al encargo de la XVI Asamblea Ordinaria (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004), el Comité Ejecutivo siguió de cerca los procesos de integración regional y subregional.

ALADI

27. Entre las actividades relacionadas y/o conexas al transporte aéreo que se realizaron en cumplimiento del Programa de actividades de la ALADI, se encuentran: el apoyo técnico y administrativo a los órganos administradores de los acuerdos sobre transporte; la realización de informes de seguimiento de las actividades en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y apoyo en la elaboración de instrumentos y estudios que sean solicitados por el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE); la realización de informes de seguimiento de la Iniciativa sobre Transporte Para el Hemisferio Occidental (ITHO); la actualización del Glosario de Términos Logísticos de

la ALADI; la elaboración e implementación de un Sistema de Información sobre la Preparación de la Carga para su Movilización (SIMCA); y el mantenimiento y desarrollo del Sistema de Información de Transporte de los Países Miembros de la ALADI (SITA).

28. Respecto a la integración física, se realiza además el seguimiento permanente de todas las actividades relacionadas con el transporte, recogiendo resultados y documentos emanados de dichos ámbitos, los cuales son tomados como insumos de diversos estudios que se realizan al interior de la ALADI.

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

29. La AEC ha desarrollado un nuevo proyecto sobre cooperación en materia de operación y servicios aeroportuarios. Asimismo, perciben el objetivo de promover el comercio en el Gran Caribe mediante la coordinación de reuniones de negocio, creando nuevas y valiosas oportunidades para los exportadores e importadores participantes, quienes aventajarán a sus competidores al hallar nuevas oportunidades de negocios y relaciones comerciales.

30. Por otro lado, se firmó el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC y se trabajó en la enmienda al proyecto sobre armonización de procedimientos para el otorgamiento de permisos de operación de las líneas aéreas, así como en la revisión del documento sobre compatibilización de indicadores de calidad de los servicios aéreos.

31. Dentro de los nuevos proyectos que se están desarrollando al interior de la AEC figuran la cooperación en operaciones aeroportuarias, el mecanismo de financiamiento para aeropuertos, Acuerdo marco de cooperación para aeropuertos de la AEC, Base de datos técnicos, programa de asistencia para la certificación de aeropuertos, y Base de datos de los institutos de capacitación y de habilidades técnicas para la aviación en la región de la AEC.

**MERCOSUR
(Acuerdo de Fortaleza)**

32. En el marco del Acuerdo de Fortaleza se ha venido trabajando en la automatización de procesos de control migratorio, procedimientos comunes para la otorgamiento de autorizaciones de ingreso, sobrevuelos y salidas en operaciones no regulares de aeronaves de sus países miembros, métodos y procedimientos de trabajo para los Órganos subordinados del Consejo de Autoridades Aeronáuticas, entre otros. De igual manera, el Consejo de Autoridades Aeronáuticas adoptó importantes Resoluciones en la perspectiva de lograr un Acuerdo Multilateral más amplio y flexible que permita a los operadores, usuarios y a los Estados contar con un instrumento acorde con las necesidades y exigencias del desarrollo del transporte aéreo Subregional, Regional y Mundial.

33. Asimismo, se está trabajando en algunas modificaciones referidas a la concesión de derechos, ampliando el derecho de embarcar y desembarcar en los territorios de los Estados Partes, pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, en tráficos de terceras, cuartas, quintas y sextas libertades provenientes o destinados a cualquier Estado Parte en vuelos regulares que se realicen exclusivamente dentro de la región. En concordancia con los objetivos propuestos, también el Consejo exhortó a los Estados Partes a lograr una pronta habilitación de aeropuertos y aeródromos para operaciones internacionales, permitiendo de esta manera una mejor utilización del Sistema.

34. Es importante también destacar la labor que se viene realizando en materia de Facilitación del Transporte Aéreo, estableciendo importantes vías de coordinación entre las entidades afines, y elaborando procedimientos comunes que, sobre la base de las normas internacionales, permiten una mejor aplicación de las actividades específicas en cada país.

35. Referente al tiempo de tránsito por aeropuertos, el Grupo de Infraestructura y Seguridad acordó reiterar la recomendación suscrita en la reunión pasada, en el sentido que, ante situaciones de contingencia no se penalice a pasajeros ni aerolíneas con el cobro de las tasas aeroportuarias correspondientes. Finalmente, se analizaron

procedimientos para el transporte aéreo de las personas con impedimentos en la subregión.

**Comunidad Andina de Naciones
(CAN)**

36. La CAN ha promulgado un Reglamento comunitario para unificar los procedimientos y requisitos para el otorgamiento de permisos y autorizaciones a las líneas aéreas que prestan servicios en la Comunidad Andina. El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas acordó una estrategia para difundir la Decisión 619 (Normas para la armonización de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad Andina). Asimismo, está trabajando en un programa comunitario de seguridad aeroportuaria, facilitación, certificación de aeródromos y otros aspectos operacionales, así como en la creación de un centro de control aéreo andino. En ese sentido, se planteó la necesidad de realizar un estudio, a fin de determinar los aspectos en los cuales se podrían establecer esquemas de cooperación y encontrar soluciones rápidas.

37. Por otro lado, desarrolla una norma comunitaria para el reconocimiento comunitario de las credenciales (licencias) del personal técnico aeronáutico y en la promoción de vuelos fronterizos. También se revisó el Plan de acción sobre estadísticas de transporte aéreo en la CAN. Se consideró necesario investigar sobre los requisitos para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas en los países miembros, tomando en cuenta las particularidades que tiene cada país dentro de su regulación y a la OACI. En relación con la promoción de vuelos fronterizos, se está trabajando en un Proyecto de Acuerdo de Promoción de Vuelos Fronterizos.

38. En este bienio, la CAN también ha trabajado en su vocación integracionista y su firme decisión de avanzar en el fortalecimiento y consolidación, así como en la profundización de sus relaciones externas. En ese sentido, iniciaron las negociaciones para suscribir un Acuerdo de Asociación, que incluya un acuerdo comercial,

diálogo político y programas de cooperación con la Unión Europea, lo que fortalecerá la culminación del proceso de Asociación biregional;

Comunidad Sudamericana de Naciones

39. La Comunidad Sudamericana de Naciones es un proyecto político y un programa descentralizado de desarrollo. Su construcción se realizará a partir de la convergencia gradual entre la Comunidad Andina y Mercosur, sumando a Chile y también a Guyana y Suriname. Su principal objetivo es profundizar los respectivos procesos subregionales de integración y trabajar juntos para converger hacia la Comunidad Sudamericana de Naciones que, más que un esquema comercial, es un gran programa de desarrollo regional descentralizado a través de los diez grandes Ejes de integración y desarrollo sudamericanos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana.

40. En el campo económico los propósitos de la Comunidad Sudamericana de Naciones incluyen el avance y la consolidación del proceso de convergencia encaminado al establecimiento de una zona de libre comercio sudamericana, con miras a su perfeccionamiento, así como la promoción del crecimiento económico y la reducción de las asimetrías, cuando ello sea posible, mediante la complementación de las economías de los países de América del Sur. Las Reuniones Ministeriales Sectoriales examinarán y promoverán proyectos y políticas específicas de integración sudamericana en áreas, entre ellos el transporte.

Conclusión

41. Como se puede apreciar en este período, la región continúa avanzando hacia la integración, pues sus principios y objetivos mantienen plena vigencia. En estos momentos de globalización, interdependencia y tecnologías de la información, la integración subregional es el mecanismo idóneo para la acción externa conjunta en defensa de sus legítimos intereses y la mejor inserción en los mercados mundiales.

42. 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.

III. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 2005-2006

Reuniones CLAC y Organismos conexos (Anexos 8 y 9)

43. En los **Anexos 8 y 9** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2005-2006, y se aprecia la importante participación de los Estados miembros y los Observadores.

Principales asuntos examinados por la CLAC (2005-2006)

44. De acuerdo con el Programa de Actividades aprobado por la XVI 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. Sin embargo, a partir del próximo año se pretende cambiar la metodología de trabajo, a través de un Plan estratégico de actividades, liderado por los miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC.

45. 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. Se ha creado un Grupo *ad hoc* que se encargará de desarrollar un “Sistema estadístico integrado”, que considere a todos los actores y evite duplicación de esfuerzos.

46. 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, y se está trabajando en el desarrollo de un “Marco Regulatorio Armonizado”, que considere el nuevo escenario de gestión aeroportuaria; esto, con la participación de ALTA/IATA, ACI/LAC, Chile y la Secretaría.

47. Por otro lado, con relación a la ratificación de las Resoluciones estatutarias, en vista que a la fecha algunas de ellas todavía no entraban en vigor, se sugerirá a la Asamblea su revocación

48. Respecto a la implementación del “Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo”, se presentará a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución, que incluye un cronograma de trabajo a ser cumplido por los Facilitadores, así como una lista de temas a considerar para el cumplimiento de las tareas encargadas a los Comités Locales de Competitividad.

49. Con respecto a la revisión de la política regional en materia de transporte aéreo, el Comité Ejecutivo acordó sugerir a la Asamblea la incorporación dentro del Programa de Trabajo para el próximo bienio, la actualización de la Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, para continuar impulsando la liberalización intra regional.

50. 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.

51. 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 un “sistema integrado como ayuda al cobro de los sobrevuelos y en una base de datos de líneas aéreas”.

52. Durante este período, se trabajó en la actualización de la Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.

53. 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.

54. 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 durante la Asamblea se firmará el Anexo 3 del Memorándum 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, para desarrollar cursos en la región, previo coordinación con la Secretaría.

55. Durante este período se incorporó el tema sobre la venta de pasajes por internet, el mismo que se continuará analizando a través de un Grupo *ad hoc* durante el próximo período.

56. Con relación al tema de medio ambiente, se espera reactivar el Grupo *ad hoc* para analizar la posición que llevará la CLAC a la próxima Asamblea de la OACI en el 2007.

57. 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.

58. Respecto al Sistema de cooperación regional para la vigilancia de la seguridad operacional, se viene trabajando en el documento sobre “Certificación como Auditor LAR” y el “Acuerdo de Adopción de la LAR 145”, y se prevé actualizar el Acuerdo con la OACI.

59. El tema de la facilitación fue analizado conjuntamente con el tema AVSEC. Se creó un Grupo ad hoc encargado de elaborar una “Lista de Chequeo FAL/AVSEC”, la misma que se someterá a consideración de la Asamblea como proyecto de Recomendación. Por otro lado, el Grupo AVSEC de la CLAC trabajó, entre otros, en la elaboración de un “Mecanismo de cooperación y coordinación en materia AVSEC”, el mismo que también será presentado a consideración de la Asamblea.

60. Durante este bienio se incorporó el análisis del tema sobre la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas y durante la Asamblea se presentará un proyecto de Recomendación al respecto. Asimismo, se analizó el tema sobre la determinación de la edad límite para los pilotos, en función al acuerdo de la OACI al respecto, por lo que se desarrolló un proyecto de Recomendación que se someterá a consideración de la Asamblea.

61. Se continuó con el análisis de los trabajos aéreos especializados, por lo que se trabajó en una nueva Decisión sobre esta materia.

62. Finalmente, se discutió el tema del fortalecimiento de la membresía de la CLAC y el acercamiento con los países del Caribe, particularmente en base a la intención de Belice de incorporarse a la CLAC.

63. 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.

64. Un tema de suma importancia es el brillante trabajo desarrollado por la CLAC para mantener los ocho asientos que dispone Latinoamérica en el seno del Consejo de la OACI y la elección de un distinguido Latinoamericano como Presidente del Consejo, el Sr. Roberto Kobeh, de México. Esto se logró gracias a las negociaciones que llevamos a cabo con otras organizaciones regionales (CAFAC, CAAC y CEAC) y Estados independientes y, por supuesto, al trabajo coordinado de la Presidencia, el Comité Ejecutivo y la Secretaría.

Autonomía de la CLAC

65. Especial mención merece la autonomía de gestión y financiera de la CLAC, pues esta tarea ha requerido de un tenaz trabajo de la Presidencia, los miembros del Comité Ejecutivo y la Secretaría. Como se recordará, a raíz del retiro del apoyo por parte de la OACI a las Comisiones regionales, particularmente la CLAC y la CAFAC, a partir del 31 de diciembre de 2006, la Secretaría introdujo este tema por primera vez en la reunión del Comité Ejecutivo en noviembre de 2003 y en consecutivas reuniones se discutió sobre el camino a seguir, culminando con la promulgación de la Resolución A16-13, de la anterior Asamblea en que se resuelve que el Organismo Regional deberá trabajar con “*autonomía de gestión y financiera*”, y encargó a los miembros del Comité Ejecutivo y a la Secretaría adoptar las medidas pertinentes para tal propósito.

66. En ese sentido, los días 14 y 15 de junio de 2005, los miembros del Comité Ejecutivo reunido en la ciudad de Lima, Perú, al analizar el informe presentado por la Secretaría, destacaron la

necesidad urgente de adoptar una decisión que debería fundamentarse en satisfacer los intereses de los Estados miembros, manteniendo el carácter de Organismo Internacional y su correspondiente independencia de gestión; para que, el Presidente de la CLAC pueda proceder a suscribir los acuerdos pertinentes, tanto con el Estado sede como con la OACI. También se observó la necesidad de que en el corto plazo se replantee la gestión de la CLAC con las pertinentes modificaciones a su Estatuto para acoplarlos a la nueva realidad.

67. Los miembros del Comité Ejecutivo, amparados en la Resolución A16-13, resolvieron, entre otros, dar la prioridad, como primera opción, a Perú, entre cinco Estados postulantes (Argentina, Brasil, Chile, Perú y Venezuela), estableciéndose una fecha límite para firmar un acuerdo de sede directamente con la CLAC, así como para el traslado de las oficinas actuales a otro edificio, en el área metropolitana de Lima, que ofrezca mejores condiciones que las actuales. En esa oportunidad, también se aprobó el presupuesto con el que trabajaría la CLAC a partir del 1° de enero de 2007, el mismo que fue elaborado partiendo del criterio de que no se debía incrementar las cuotas de los Estados y complementarlo con el apoyo del Estado sede.

68. Con fecha 8 de marzo, en la ciudad de Lima, Perú, se suscribió el “Acuerdo de Sede de la Secretaría de la CLAC y el Gobierno de la República del Perú”, el mismo que fue aprobado por el Congreso de la República, mediante Resolución Legislativa Nro. 28838 del 19 de julio y ratificado por Decreto Supremo Nro. 050-2006-RE el 25 de julio del presente año.

69. El 22 de mayo de 2006, después de haber cumplido con las gestiones pertinentes, se concretó un Contrato de Comodato, al que compareció la Oficina Regional de la OACI como Comodatario, debido a que en esa fecha todavía no se había aprobado el Acuerdo Sede de la CLAC por parte del Congreso Peruano y no se disponía de personería jurídica. En todo caso, en el Contrato se introdujo una cláusula que hace relación al entendimiento que debía darse entre la CLAC y la OACI respecto a este tema, y se espera que en el corto plazo esto se arregle, pues ya se ha iniciado la gestión pertinente. En todo caso, es

importante resaltar que la gestión de la CLAC también sirvió para que la OACI disponga de nuevas oficinas.

70. El día 30 de octubre, el Presidente de la CLAC inauguró las nuevas oficinas de la CLAC, acto que contó con la presencia de Representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú, el Fondo Nacional de Financiamiento del Estado (FONAFE) y, personal de la Secretaría.

71. El “Acuerdo de gestión de servicios entre la CLAC y la OACI”, se encuentra en proceso de negociación entre la Secretaría y la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI, debiendo concluir antes del 31 de diciembre de 2006.

72. Tal como lo acordara el Comité Ejecutivo durante su LXIX reunión (Caracas, Venezuela, 8 y 9 de noviembre de 2005), con fecha 13 y 14 de junio se reunieron en Río de Janeiro, Brasil, los miembros del Grupo de trabajo que se encargaría de introducir las modificaciones necesarias y preparar la propuesta para que sea aprobada por la Asamblea. El Grupo fue dirigido por Brasil, en su calidad de Presidente de la CLAC y constituido por Cuba, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y la Secretaría.

73. Durante la LXX reunión del Comité Ejecutivo (Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006), se aprobó el Proyecto de Resolución modificatorio del “Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”.

74. Por encargo del Comité Ejecutivo, la Secretaría trabajó en la revisión y actualización de la Resolución A14-11, buscando una mejor alternativa de distribución de las contribuciones, tomando en cuenta el nuevo esquema de autonomía de gestión y financiera de la CLAC, asunto que fue aprobado por el Comité Ejecutivo en su LXX reunión (Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006). Los cambios señalados dieron lugar a la modificación

de la Resolución A14-11 sobre el “Prorrato de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras”.

75. Por otro lado, el Comité Ejecutivo también acordó la creación de un fondo de respaldo que permita cubrir los retrasos en el pago de las contribuciones de los Estados y cualquier erogación emergente.

76. Respecto al presupuesto 2007-2008, se ha elaborado un plan de cuentas de gasto para la gestión administrativa de la CLAC, en su nuevo esquema de autonomía de gestión. Esto facilitará el trabajo de la Secretaría durante el período y servirá de base para la elaboración del Reglamento y los procedimientos administrativo-financieros. De esta manera, se elaboró el presupuesto correspondiente.

IV. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

77. El 23 de octubre de 2005 dejó de regir el Acuerdo de *Modus Vivendi* suscrito entre la CLAC y la OACI y, desde esa fecha, está vigente un “Acuerdo de Cooperación Mutua” entre ambas organizaciones.

78. 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, CAAS 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. CONCLUSIÓN

79. Este informe, ha resumido las actividades realizadas por la CLAC durante el bienio 2005-2006, dándonos la pauta, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido los objetivos

establecidos por la anterior 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 integración económica y del transporte aéreo.

80. A partir del 1° de enero de 2007 nace una “nueva CLAC” con autonomía de gestión y, sobretudo, totalmente fortalecida para trabajar en un nuevo esquema que privilegiará la participación activa de los miembros del Comité Ejecutivo y la aspiración de hacer de este Organismo Internacional más práctico y objetivo.

81. Se espera que el tráfico continúe creciendo y que las líneas aéreas de la región vayan disminuyendo el déficit de años anteriores y recuperándose financieramente.

82. En mi calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, considero que esta Asamblea nos brinda la oportunidad de reimpulsar 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 varios Proyectos de Decisión que son la esencia del trabajo desarrollado en el presente bienio y de proyectar nuestra labor futura.

83. Estoy seguro que la labor que desarrollará la CLAC, de aquí para adelante, seguirá el mismo derrotero de trabajo armónico y co-participativo y, para concluir, 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 esta Presidencia en su gestión, colaborando activamente para llevar a buen término las tareas encomendadas. Deseo también hacer público mi agradecimiento a la Secretaría de la CLAC, en particular a nuestro Secretario, Marco Ospina, por su siempre eficiente y dedicada labor.

**TRÁFICO DE PASAJEROS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 2004 - 2005 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES TOTALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2004/2005	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	147330 4.3%	159170 4.3%	219896 4.7%	230681 4.7%	67%	69%	8.04%	4.90%
Total Mundial	3441790	3719700	4714781	4959600	73%	75%	8.07%	5.19%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 2004/2005	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	88030 4.4%	95070 4.3%	127580 4.7%	133901 4.6%	69%	71%	8.00%	4.96%
Total Mundial	2013470	2197360	2720905	2929813	74%	75%	9.13%	7.68%

Fuente: OACI Doc 9862

TRÁFICO DE CARGA Y TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 2004 - 2005 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Toneladas- Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2004-2005	
	Carga		Total		2004	2005	Carga	Total
	2004	2005	2004	2005				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	4610 3.3%	4570 3.2%	18310 4.0%	19430 4.0%	54.0%	58.0%	-0.9%	6.1%
Total Mundial	140220	142580	460220	487740	62.0%	63.0%	1.7%	6.0%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 2004-2005	
	Carga		Total		2004	2005	Carga	Total
	2004	2005	2004	2005				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	3850 3.3%	3780 3.2%	12150 4.0%	12820 3.9%	57.0%	60.0%	-1.8%	5.5%
Total Mundial	116260	118480	306480	325250	64.0%	64.0%	1.9%	6.1%

Fuente: OACI

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LOS PAISES MIEMBROS DE LA CLAC				
CIUDAD ORIGEN	NÚMERO CIUDADES	PASAJEROS 2004	PASAJEROS 2005	VARIACION %
BARILOCHE	3	8395	6927	-17.49
BARRANQUILLA	29	72519	82323	13.52
BELEM	6	16444	20582	25.16
BELO HORIZONTE	3	3727	3531	-5.26
BOGOTA	38	1054561	1119818	6.19
BRASILIA	2	8976	15687	74.77
BUCARAMANGA	19	10058	11628	15.61
BUENOS AIRES	60	2785132	3189367	14.51
CALI	34	178994	186583	4.24
CARACAS	33	1381208	1643756	19.01
CARTAGENA	25	62409	76282	22.23
Ciudades de México	93	9692833	10954442	13.02
COCHABAMBA	7	17072	19096	11.86
CORDOBA	18	32132	31864	-0.83
CURITIBA	6	27729	26153	-5.68
FLORIANOPOLIS	5	21355	25409	18.98
FORTALEZA	2	57508	56582	-1.61
FOZ DE IGUACU	3	6873	8686	26.38
GUAYAQUIL	14	393591	432927	9.99
IQUIQUE	2	4559	4652	2.04
ISLA DE PASCUA	1	7475	8036	7.51
LA HABANA	17	254744	183926	-27.80
LA PAZ	9	110321	119824	8.61
LA ROMANA	11	87998	96983	10.21
LIMA	23	1262751	1517499	20.17
MANAUS	7	20425	16006	-21.64
MARACAIBO	2	67709	69446	2.57
MEDELLIN	32	195740	202113	3.26
MENDOZA	1	48339	54894	13.56
NATAL	5	35296	39577	12.13
PANAMA	65	793732	870218	9.64
PEREIRA	18	32171	37622	16.94
PORTO ALEGRE	13	85086	88593	4.12
PORTO SEGURO	3	7688	5953	-22.57
PUERTO PLATA	14	275507	322224	16.96
PUNTA CANA	28	589917	801235	35.82
QUITO	17	553938	618160	11.59
RECIFE	5	54059	63892	18.19
RIO DE JANEIRO	32	924558	958236	3.64
ROSARIO	2	11409	17418	52.67
SALTA	14	4164	5070	21.76
SALVADOR	6	119803	129918	8.44
SAN ANDRES	14	21695	34206	57.67
SAN JOSE	28	1360600	1516180	11.43
SAN SALVADOR	26	742716	741776	-0.13
SANTA CRUZ	24	304164	327591	7.70
SANTIAGO	76	1778199	1953593	9.86
SANTIAGO (REP. DO	4	348084	485747	39.55
SANTO DOMINGO	24	1248301	1849783	48.18
SAO PAULO (GRU)	41	2973086	3425748	15.23
TOTAL		30155750	34477761	14.33

ANEXO 4

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC				
CIUDAD ORIGEN	NÚMERO CIUDADES	PASAJEROS 2004	PASAJEROS 2005	VARIACION %
BARILOCHE	3	6927	8395	21.19
BARRANQUILLA	17	27561	24151	-12.37
BOGOTA	24	548761	584082	6.44
BRASILIA	12	8976	15687	74.77
BUCARAMANGA	13	5457	6174	13.14
BUENOS AIRES	31	1704860	1976940	15.96
CALI	22	62125	62381	0.41
CARACAS	14	509778	643561	26.24
CARTAGENA	16	36102	44246	22.56
Ciudades de México	15	514419	602407	17.10
COCHABAMBA	5	17072	19372	13.47
CORDOBA	15	31909	31744	-0.52
CURITIBA	6	27729	26153	-5.68
FLORIANOPOLIS	5	21355	25409	18.98
FOZ DE IGUACU	3	6873	8686	26.38
GUAYAQUIL	8	155558	172290	10.76
IQUIQUE	2	4559	4652	2.04
LA HABANA	8	148159	114286	-22.86
LA PAZ	7	84359	90829	7.67
LIMA	13	665551	728697	9.49
MANAUS	6	9028	5427	-39.89
MARACAIBO	1	11220	11194	-0.23
MEDELLIN	22	85021	84999	-0.03
MENDOZA	1	48140	55952	16.23
PANAMA	35	468255	522275	11.54
PEREIRA	12	5600	8082	44.32
PORTO ALEGRE	4	81463	85521	4.98
PORTO SEGURO	3	7688	5962	-22.45
PUNTA CANA	3	14101	23973	70.01
QUITO	8	292405	315091	7.76
RIO DE JANEIRO	15	295183	299563	1.48
ROSARIO	2	11409	17418	52.67
SALTA	11	3684	4502	22.20
SALVADOR	3	18155	21543	18.66
SAN ANDRES	10	21075	33495	58.93
SAN JOSE	13	546150	605168	10.81
SAN SALVADOR	10	182093	219688	20.65
SANTA CRUZ	17	259436	274077	5.64
SANTIAGO	48	1210914	1344838	11.06
SANTO DOMINGO	6	106982	127824	19.48
SAO PAULO (GRU)	20	1083458	1262857	16.56
TOTAL		9349550	10519592	12.51

ANEXO 5

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE ESTADOS UNIDOS				
CIUDAD ORIGEN	NÚMERO CIUDADES	PASAJEROS 2004	PASAJEROS 2005	VARIACION %
BARRANQUILLA	5	44426	50394	13.43
BOGOTA	9	321718	360381	12.02
BUCARAMANGA	4	3586	4578	27.66
BUENOS AIRES	6	328805	411304	25.09
CALI	6	100786	99581	-1.20
CARACAS	6	412910	453167	9.75
CARTAGENA	5	20147	23825	18.26
Ciudades de México	42	7421486	8478338	14.24
GUAYAQUIL	5	182094	185460	1.85
LA PAZ	1	25962	28995	11.68
LA ROMANA	5	28826	33319	15.59
LIMA	6	459101	531552	15.78
MANAUS	1	11397	10562	-7.33
MARACAIBO	1	56489	58252	3.12
MEDELLIN	6	102929	109353	6.24
PANAMA	7	274039	297091	8.41
PEREIRA	4	18073	19688	8.94
PUERTO PLATA	3	123580	123597	0.01
PUNTA CANA	11	224058	315083	40.63
QUITO	3	178485	183840	3.00
RIO DE JANEIRO	6	193526	216222	11.73
SALVADOR	1	3738	4775	27.74
SAN JOSE	11	748887	849522	13.44
SAN SALVADOR	12	548963	517174	-5.79
SANTA CRUZ	2	40268	40552	0.71
SANTIAGO	10	263312	270085	2.57
SANTIAGO (REP. DOM)	3	333522	468242	40.39
SANTO DOMINGO	6	707038	1259981	78.21
SAO PAULO (GRU)	8	701196	860272	22.69
TOTAL		13879347	16265184	17.19

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE EUROPA				
CIUDAD ORIGEN	NÚMERO CIUDADES	PASAJEROS 2004	PASAJEROS 2005	VARIACION %
BOGOTA	4	171709	187840	9.39
BUENOS AIRES	10	686109	724963	5.66
CALI	1	13014	17588	35.15
CARACAS	7	372687	454047	21.83
CARTAGENA	1	5130	9286	81.01
Ciudades de México	11	879802	891857	1.37
FORTALEZA	1	54232	54386	0.28
GUAYAQUIL	2	55512	74777	34.70
LA HABANA	5	66450	41484	-37.57
LA ROMANA	3	39608	32732	-17.36
LIMA	2	132190	229242	73.42
MEDELLIN	1	4748	5819	22.56
NATAL	4	34488	39255	13.82
PANAMA	3	16873	18790	11.36
PEREIRA	1	8272	9601	16.07
PORTO ALEGRE	2	3623	3181	-12.20
PUERTO PLATA	5	73791	77128	4.52
PUNTA CANA	6	216847	232636	7.28
QUITO	2	81577	119087	45.98
RECIFE	1	52584	60300	14.67
RIO DE JANEIRO	8	421996	424008	0.48
SALVADOR	3	98257	103755	5.60
SAN JOSE	2	71149	95495	34.22
SANTA CRUZ	1	5738	10411	81.44
SANTIAGO	5	241255	260233	7.87
SANTO DOMINGO	4	185610	208125	12.13
SAO PAULO (GRU)	10	1075354	1168750	8.69
TOTAL		5068605	5554776	9.59

TRAFICO DE PASAJEROS SALIDOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES Y DESTINO CIUDADES DE AFRICA, ASIA Y OCEANIA				
CIUDAD ORIGEN	NÚMERO CIUDADES	PASAJEROS 2004	PASAJEROS 2005	VARIACION %
BUENOS AIRES	5	57667	56599	-1.85
Ciudades de México	1	20538	23186	12.89
ISLA DE PASCUA	1	7475	8036	7.51
RIO DE JANEIRO	2	13853	17358	25.30
SANTIAGO	3	46376	57551	24.10
SAO PAULO (GRU)	2	106258	115535	8.73
TOTAL		252167	278265	10.35

ANEXO 6

**FLOTA A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA
 CLAC
 (Líneas Aéreas Regulares que cumplen servicio internacional 2004 - 2005)**

	2004	2005
ARGENTINA		
AEROLINEAS ARGENTINAS		
AIRBUS A310		2
AIRBUS A340 200		4
BOEING 737 500		10
BOEING 737 300		1
BOEING 737 200		17
BOEING 747 200		2
BOEING 747 400		3
CIELOS DEL SUR (Austral)		
MD 81		2
MD 83		8
MD 88		3
BOEING 737 200		9
AERO 2000 S.A. (LAN Argentina)		
BOEING 737 200		5
A 320		1
BOLIVIA		
Aerosur		
AIRBUS A310		*1
BOEING 727 200		*6
BOEING 737 200		*2
LAB		
BOEING 727 100		*3
BOEING 727 200		*6
BOEING 737 300		*2
BOEING 767 300R		*2
FOKKER F27		*1
BRASIL		
ABSA		
BOEING 767 300		*2
CHILE		
LAN AIRLINES		
BOEING 767		17
A 319		2
A 320		6
A 340		4

	2004	2005
LAN EXPRESS		
BOEING 737		17
A 319		5
A 320		5
LAN CARGO		
BOEING 767		4
SKY SERVICE		
BOEING 737		8
COLOMBIA		
AVIANCA		
BOEING 767-200		4
BOEING 767-300		3
BOEING 757-200		7
MAC DONELL DOUGLAS DC-9-83		15
AEROREPUBLICA		
MAC DONELL DOUGLAS DC-9-32		2
MAC DONELL DOUGLAS DC-9 81		5
MAC DONELL DOUGLAS DC-9 82		3
MAC DONELL DOUGLAS DC-9 83		3
AEROSUCRE		
BOEING 727 200		3
BOEING 737 200		3
SUDAMERICANAS		
BOEING 727 100		2
BOEING 727 200		6
MAC DONELL DOUGLAS DC-9-15		1
TAMPA		
MAC DONELL DOUGLAS DC-8-71F		1
BOEING 767-200		4
COSTA RICA		
LACSA		
AIRBUS A320	2	0
NATURE AIR, S.A.		
BRITTEN NORMAN ISLANDER BN2-A	2	2
DE HAVILAND DHC-6-300	4	5
SANSA		
CESSNA 208	7	7

ANEXO 6

	2004	2005
CUBA		
CUBANA		
ANTONOV AN24	6	6
ILYUSHIN IL62	4	4
YAKOLEV YAK42	2	2
ECUADOR		
TAME		
BOEING 727 200		*2
FOKKER F28		*2
EMBRAER 190		*1
EMBRAER 170		*2
AIRBUS A320		*2
MEXICO		
AEROMEXICO		
BOEING 737 752	16	23
BOEING 757 200	7	5
BOEING 767200	5	5
BOEING 767 300	1	1
MC DONELL DOUGLAS DC9-32	5	5
MC DONELL DOUGLAS MD-82	8	6
MC DONELL DOUGLAS MD-83	8	5
MC DONELL DOUGLAS MD-87	16	14
MC DONELL DOUGLAS MD-88	10	10
AVIACSA		
BOEING 737 200	23	23
BOEING 727 200	6	4
MEXICANA		
AIRBUS A318	3	10
AIRBUS A319	15	15
AIRBUS A320	26	28
BOEING 757	7	5
BOEING 767	1	1
FOKKER F100	7	0
PANAMA		
DHL		
BOEING 727 200	4	4
PANAVIA		
BOEING 727 100	1	1
COPA		
BOEING 737 700	20	20
BOEING 737 800	4	4
EMBRAER 190	6	6

	2004	2005
PARAGUAY		
TAM		
FOKKER 100	3	3
Cessna Caravan	2	2
PERU		
CIELOS DEL PERU		
DC10	8	8
LAN PERU		
BOEING 767 300	3	3
A 320	7	7
TACA PERU		
AIRBUS A319-132		
AIRBUS A320-233		
AERO TRANSPORTE S.A.		
PIPER CHEYENNE III, PA-42	5	5
BEECHCRAFT 1900C	1	1
IAI WESTWIND ASTRA 1125	1	1
ANTONOV AN26B	1	1
CITATION III	1	1
TRANS AMERICAN AIRLINES, S.A.		
AIRBUS A 319-132	1	1
AIRBUS A 320-23	1	1
URUGUAY		
PLUNA		
BOEING 767 300		1
BOEING 757 200		1
BOEING 737 300		1
BOEING 737 200		3
VENEZUELA		
AEROPOSTAL		
DOUGLAS COMERCIAL DC9 50	11	11
DOUGLAS COMERCIAL DC9 30	6	6
MC. DOUGLAS 82	5	5
MC. DOUGLAS 83	2	2
ASERCA		
DOUGLAS COMPANY DC-9/SERIE 31	7	10
AVIOR AIRLINES C.A.		
BOEING 737 200	3	3
RAYTHEON BEECHCRAFT 1900D	11	11
EMBRAER 120 ER	2	0
RUTACA AEREAS C.A.		
BANDEIRANTE - EMB 110	1	1

	2004	2005
CESSNA CARAVAN 208-B	4	4
CESSNA 206	9	9
BOEING 737-200	3	3
ANTONOV-A2	5	5
SANTA BARBARA		
ATR ATR42	3	3
CESSNA 208	2	0
MC DONELL DOUGLAS DC10-30	2	0
BOEING 767-300ER	0	1
BOEING 727-200S	1	1
BOEING 757-200	1	1
Vensecar International C.A.		
BOEING 727 264	1	0
BOEING 727 223	1	0
BOEING 727 31	1	0
ATR 42-300	1	0

Nota: (*) Información extraída de la Web

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 explotación 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 2005-2006

AÑO 2005

Reunión	Fecha	Lugar
1. <ul style="list-style-type: none"> • Décimo quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/15) • Sexta Reunión del Grupo Específico de Política Aérea 	16 al 18 de marzo	Asunción, Paraguay
2. X Grupo AVSEC	4 al 6 de abril	Kingston, Jamaica
3. Seminario FAL/AVSEC	17 al 19 de mayo	Ciudad de Panamá, Panamá
4. Reunión de los miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC	14 y 15 de junio	Lima, Perú
5. <ul style="list-style-type: none"> • Décimo sexta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16) • Décimo segunda reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional 	10 al 12 de agosto	Fortaleza, Brasil
6. <ul style="list-style-type: none"> • Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo • Reunión de los miembros del Comité Ejecutivo 	20 al 22 de septiembre	Cartagena de Indias, Colombia
7. <ul style="list-style-type: none"> • LXIX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC • Décimo tercera reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional 	7 al 10 de septiembre	Caracas, Venezuela
8. Firma de Acuerdo de Cooperación Mutua con la OACI	6 y 7 de octubre	Montreal, Canadá

AÑO 2006

Reunión	Fecha	Lugar
1. Décima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17)	25 al 27 de abril	La Habana, Cuba
2. XI reunión del Grupo AVSEC de la CLAC	8 al 10 de mayo	Buenos Aires, Argentina
3. Reunión del Grupo encargado de modificar el Estatuto	13 y 14 de junio	Río de Janeiro, Brasil
4. <ul style="list-style-type: none">• Décima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17)• Décimo cuarta reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional	18 al 20 de julio	Santiago, Chile
5. LXX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	20 al 22 de septiembre	Santo Domingo, República Dominicana
6. <ul style="list-style-type: none">• XVII 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○ XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC○ LXXI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC▪ Décima quinta reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional▪ Panel sobre integración del transporte aéreo	6 al 10 de noviembre	Ciudad de Panamá, Panamá

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES
 EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR
 COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
 DURANTE EL BIENIO 2005-2006**

AÑO 2005

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Décima quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/15)	Asunción, Paraguay	16 al 18 de marzo	75	16	5
Seminario FAL/AVSEC	17 al 19 de mayo	Ciudad de Panamá, Panamá	116	14	6
Décima sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16)	Fortaleza, Brasil	10 al 12 de agosto	65	14	6
Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo	Cartagena de Indias, Colombia	20 al 22 de septiembre	102	15	8
LXIX Reunión del Comité Ejecutivo	Caracas, Venezuela	7 al 10 de septiembre	93	14	8

AÑO 2006

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Décimo séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17)	La Habana, Cuba	25 al 27 de abril	41	14	4
Décimo octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/18)	Santiago, Chile	18 al 20 de julio	62	13	4
LXX Reunión del Comité Ejecutivo	Santo Domingo, República Dominicana	20 al 22 de septiembre	56	16	6

BIBLIOGRAFÍA

1. "Serie de estudios estadísticos y prospectivos 2005 - 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 2002 - 2005 - OACI.*
4. *El mundo de la Aviación Civil, año 2004 - OACI*
5. "América Economía".
6. "Airline Business".
7. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - 2004
8. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - 2005.
9. Informe de la Décima quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/15) (Asunción, Paraguay, marzo de 2005).
10. Informe del Seminario FAL/AVEC (Ciudad de Panamá, Panamá, mayo de 2005).
11. Informe de la reunión de los miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC (Lima, Perú, junio de 2005).
12. Informe de la Décima sexta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/16) (Fortaleza, Brasil, agosto de 2005).
13. Informe del Segundo Coloquio del Transporte Aéreo (Cartagena de Indias, Colombia, septiembre de 2005).
14. Informe de la LXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Caracas, Venezuela, noviembre de 2005).
15. Informe de la Décimo Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17) (La Habana, Cuba, abril de 2006).
16. Informe de la Décima Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/18) (Santiago, Chile, julio de 2006).
17. Informe de la LXX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, septiembre de 2006).
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 2004.
20. Informe anual del Consejo de la OACI, año 2005.
21. Estudios estadísticos y prospectivos. Proyecciones de América Latina y el Caribe, 2005. CEPAL. Internet www.eclac.cl.
23. Estudios estadísticos y prospectivos. Proyecciones de América Latina y el Caribe, 2006. CEPAL. Internet www.eclac.cl.
24. *El Mundo de la aviación civil 2003-2006.* OACI.
25. *El Mundo de la aviación civil 2004-2007.* OACI.
26. Estadísticas OACI. www.icao.int
27. ALTA Member Airlines Traffic Grows.
28. *La Economía de América Latina durante el año 2005.* Ramón Casilda Béjar. Comisión Iberoamericana de CEDE (2006).
29. Aero Latin News IATA.