



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

CLAC

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/A19-NE/02  
28/10/10

### XIX ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Punta Cana, República Dominicana, 2 al 4 de noviembre de 2010)

#### Cuestión 3 del Orden del Día:

#### Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades

(Nota de estudio presentada por el Presidente)

1. El objeto de la presente nota de estudio es someter a consideración de la Asamblea el Informe de la Presidencia (**adjunto**) correspondiente al bienio 2009 – 2010. Sobre el cual, cabe mencionar que se tomaron 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 el período, incluyendo reuniones y tareas de la Secretaría y del Comité Ejecutivo, para su elaboración.

#### **Medidas propuestas a la Asamblea**

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

## INFORME DEL PRESIDENTE ACTIVIDADES DE LA CLAC (2009 – 2010)

### I. LA ECONOMÍA REGIONAL Y PERSPECTIVAS

#### **I.1 Aspectos generales**

1. En el 2009, el mundo enfrentó la recesión más severa desde la presentada a principios del siglo pasado, asunto que repercutió enormemente en la industria del transporte aéreo mundial. Esta difícil situación se inició el primer semestre de 2008, fundamentalmente provocada por el incremento en el precio del combustible, que alcanzó a bordear US\$150 el barril, en julio de 2008. Posteriormente, se agravó aún más por la crisis crediticia generada en los Estados Unidos de Norteamérica, que terminó colapsando el sistema financiero mundial.

2. La Región latinoamericana también se vio afectada, especialmente en aquellos países productores de materia prima y productos perecibles, que vieron disminuir sus exportaciones. No obstante eso, también consolidó su recuperación con mayor rapidez en el segundo semestre de 2009. Para el 2010, se proyecta una tasa de crecimiento del PIB regional con un índice del 5.2% y un aumento del 3.7% en el PIB per cápita. Las proyecciones indican que continúe creciendo en el 2011 en aproximadamente en el 3.8%, en lo que al PIB se refiere y en 2.6%, en el PIB por habitante.

3. En el contexto internacional, América Latina y el Caribe fue la región en la que el impacto de la crisis internacional se sintió de manera más moderada y se caracterizó por una rápida recuperación, gracias al estímulo fiscal y monetario, la normalización de los mercados financieros y el mayor acceso al crédito, así como, a un mayor dinamismo de la economía internacional. Estos factores impulsaron el consumo, la inversión y, en menor medida, las exportaciones.

### II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL

4. Durante el primer semestre de 2008, la

demanda de viajes se vio afectada por el elevado precio del combustible y las materias primas, lo que incidió en el incremento de las tarifas aéreas y un decremento en el gasto discrecional de los consumidores. Esta tendencia decreciente de la demanda se agravó por la crisis financiera mundial hasta el primer semestre de 2009.

5. La disminución en la rentabilidad del transporte aéreo, se debió al decremento del poder adquisitivo de los consumidores y la sustitución de los viajes por sistemas de comunicación electrónicos en el transporte de ejecutivos y agentes comerciales. De igual manera, el congelamiento de los mercados crediticios incidió en el decremento del comercio y la producción industrial, por lo que el transporte de mercancías también se vio sustancialmente afectado.

#### **II.1 Desarrollo general del tráfico mundial y regional**

6. El transporte aéreo, por lo general responde en el mismo sentido de las tendencias en el comportamiento económico de los Estados. Sin embargo, en el 2009, pese a la crisis, hubo un crecimiento del tráfico regional anual de pax/km efectuados de 0.9%, frente al coeficiente mundial que se ubicó en niveles negativos de -2.0%. En lo que corresponde al 2010, se prevé que el tráfico regional de pax/km crezca en 9.8%, en tanto que el tráfico mundial lo haga en 6.4% (**Anexo 1**).

7. Por otro lado, se espera que el desempeño de las líneas aéreas de la Región continúe en franca recuperación y fortalecimiento durante el presente año. Esto se evidencia por el incremento sostenido en el tráfico de pasajeros y carga, que sigue con una tendencia más acelerada que el promedio de la industria en general. Se debe destacar que este crecimiento, en una buena parte, responde a la rápida recuperación del mercado mexicano que tuvo una drástica disminución en el 2009 por el brote de la gripe H1N1. Se podría decir asimismo que, en este momento, la mayoría de las líneas aéreas de nuestra Región acompañan

este crecimiento, que ha generado un mejoramiento en el desempeño de la industria del transporte aéreo, tal es así, que obtendrán, dos años consecutivos de saldos favorables en sus balances.

8. La transformación positiva en la Región responde, en buena medida, al trabajo desarrollado por las autoridades aeronáuticas que han apoyado a las líneas aéreas en los momentos de crisis y a los transportistas por haber aplicado medidas que han permitido abaratar sus costos, en base a sinergias y consolidación de alianzas estratégicas, como es el caso de las compañías AVIANCA, COPA, GOL, LAN, TACA y TAM.

9. A esto se suman, otros transportadores que han debido concretar acuerdos interlineales de exportación conjunta. Especial mención requiere, la flexibilización que paulatinamente vienen implementando las autoridades aeronáuticas en sus convenios bi y multilaterales de transporte aéreo. De igual forma, se observa una importante contribución de los operadores aeroportuarios de la Región que, en algunos casos, han debido revisar sus contratos de concesión para acomodarse al nuevo esquema de crecimiento.

## **II.2 Flota de líneas aéreas de la Región**

10. De la información disponible, se desprende que en la actualidad existen 956 aeronaves de aerolíneas comerciales de la región que surcan los cielos transportando pasajeros y carga. Se destaca asimismo, que varias empresas de origen latinoamericano están en proceso de renovación e incremento de sus flotas. Las 95 líneas aéreas comerciales de América Latina y el Caribe, han generado aproximadamente 85,000 empleos directos y han obtenido un total de ingresos de 21 billones de dólares, sirviendo a aproximadamente 500 aeropuertos.

11. El principal material de vuelo utilizado en la región pertenece a las fábricas AIRBUS, BOEING y EMBRAER, destacándose los A-319 y A-320, en el primer caso, los B-737-700/800, en el segundo caso, y los EMB-145 y los ERJ-190, en el último.

## **II.3 Incidencia del transporte aéreo en el PIB de los Estados de la Región**

12. La CLAC y la IATA tienen suscrito un Memorandum de Entendimiento para desarrollar estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC. Hasta la presente fecha, se han desarrollado estudios de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, México, Panamá y Perú (**Anexo 2**).

13. Se espera que, en lo que va del presente período y el siguiente, se terminen los estudios de todos los Estados miembros y se actualicen los anteriores. En todo caso, en los estudios disponibles se observa que la participación del transporte aéreo en el PIB de los Estados fluctúa entre 0.8% (Argentina) y 6.1% (Panamá).

## **III. ACTIVIDADES DE LA CLAC EN EL PERÍODO 2009 - 2010**

14. Al asumir las funciones de Presidente de la CLAC, entre otras cosas, expresé que la exigencia y dinámica del mundo aeronáutico actual no permite una actitud pasiva, por el contrario, se espera que las entidades y organismos gubernamentales procuren excelencia, proactividad y alta capacidad de predicción a los cambios de carácter tecnológico, es decir mejores procesos de planificación. Destaqué asimismo, la imperiosa necesidad de implementar la cooperación mutua entre los Estados miembros, teniendo en cuenta la comunidad de intereses de la que participan las autoridades aeronáuticas.

15. Resalté que las relaciones con otros organismos regionales como la CEAC, la CAFAC y la ACAC debían continuar siendo una prioridad en las relaciones extra regionales para coordinar acciones concensuadas en los foros mundiales, principalmente en el seno de la OACI. En aquella oportunidad, también se observó la necesidad de darle mayor versatilidad al Plan Estratégico, introduciendo índices de medición de rendimiento y así se promulgó la Resolución A18-11, que hoy nos servirá para replanificar nuestro trabajo y exigir mayor participación de los Puntos Focales en el trabajo de la Comisión. En esta

Asamblea tendremos la oportunidad de evaluarlo, establecer las tareas continuativas e impulsar nuevos retos para cumplir, de mejor forma, nuestra tarea.

16. A continuación, a modo de resumen, presento las principales tareas desarrolladas en el período que hoy termina:

### III.1 Cooperación Horizontal

17. En este período, se ha prestado especial atención a la cooperación horizontal, la misma que permite la utilización óptima de los recursos materiales, humanos y económicos que dispone la Región.

18. La aviación civil constituye un importante aporte al desarrollo económico, tecnológico, social y cultural de los pueblos. El creciente desarrollo técnico impone a los Estados gastos en infraestructura aeronáutica, equipamiento, tecnología y aumenta la necesidad de formación de personal aeronáutico nacional, lo que muchas veces constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de las administraciones de aviación civil.

19. En ese sentido, como parte de esta nueva política de “cooperación horizontal”, se ha trabajado en la implementación de diferentes “bases de datos”, tanto de especialistas como de centros de capacitación, formación de pilotos, sistemas informáticos, etc. Esto, con el propósito de impulsar el intercambio y la cooperación mutua. En ese orden de ideas, la Secretaría, en el presente período, ha realizado varios eventos de capacitación que se enmarcan en esta nueva política y permite identificar especialistas que, en un momento determinado, pasan a conformar la base de datos para tenerlos en cuenta como capacitados, que en el futuro, podrían servir de apoyo a los Estados en materia de su respectiva especialización.

20. De igual manera, en varias oportunidades, se ha gestionado asistencia técnica y/o administrativa para brindarse apoyo mutuo entre Estados miembros, por ejemplo: en la utilización de aeronaves para control de radioayudas, cursos de inspectores en seguridad operacional para trabajo compartido,

implementación de procedimientos y sistemas administrativos, transferencia de sistemas computacionales, etc... Cabe destacar asimismo, que en la presente Asamblea, se presentará un Proyecto de Resolución para establecer procedimientos en la implementación de la señalada “cooperación horizontal”.

### III.2 Reuniones y eventos de capacitación

21. En el **Anexo 3** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2009-2010, incluyendo eventos de capacitación y en el **Anexo 4** se resume la participación de los Estados miembros en las reuniones convocadas (Comité Ejecutivo, Grupos de Expertos y conferencias oficiales), destacando que en el presente período han participado en nuestras reuniones 855 delegados en representación de las autoridades aeronáuticas y organismos observadores.

22. Así mismo, se informa que en los eventos de capacitación (Seminarios, cursos, talleres y conferencias), en lo que va del período, han participado un total de 606 personas, en diferentes modalidades y especialidades, de los cuales el 18% corresponde a cursantes de los países sede y el 82% a otros países u organizaciones conexas. Información detallada se presenta en el **Anexo 5**.

23. Debo destacar que gracias a los acuerdos suscritos por la CLAC con otros organismos y estados, en el presente período se han ofrecido 94 becas, de las cuales se ha utilizado el 73%. Estas becas corresponden a diferentes seminarios, cursos y talleres en temas, referidos a:

- Investigación de accidentes.
- Planificación y viabilidad económica de la infraestructura aeroportuaria.
- Administración de aviación civil.
- Certificación de aeródromos e implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Seminarios CNS/ATM.
- Administración de la seguridad operacional.

- Taller Avanzado GNSS.
- Aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea.
- Estrategia de planificación, promoción y gestión de la infraestructura para carga aérea en los aeropuertos.
- Planificación y gestión de los recursos humanos y capacitación en aeropuertos y servicios de navegación aérea.
- Planificación y gestión ambiental de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea.
- Operaciones aeroportuarias.
- Seguridad de la aviación.
- Control de aproximación radar.
- Sistemas de gestión de seguridad operacional

### III.3 Relación con otros organismos internacionales

24. Capítulo especial merece la relación que ha mantenido la Presidencia y la Secretaría con otros organismos internacionales, pues esto ha contribuido en el desarrollo de nuestras actividades. En ese sentido, a continuación resumo los principales acercamientos:

- El 9 de diciembre de 2008, mantuve una reunión con la FAA de los Estados Unidos para impulsar un acuerdo y establecer puntos de contacto;
- El 27 de enero de 2009, presidí la reunión del Grupo de Alto Nivel para modificar el Estatuto;
- El 10 de febrero de 2009, mantuve reunión con el Sr. Raymond Benjamín, en su calidad de candidato para ocupar el puesto de Secretario General de la OACI, en la que se consolidó el apoyo a su elección;
- El 10 de febrero de 2009, presidí la Delegación de la CLAC que se reunió con la Delegación de la CEAC para establecer un programa de trabajo conjunto;
- En abril del 2009, presidí la Delegación de la CLAC y las reuniones de coordinación en la Conferencia Diplomática de Derecho Aeronáutico de la OACI, destacando la importante participación de nuestra Comisión;
- En esa oportunidad también presidí las reuniones de coordinación con otros organismos regionales (CEAC, CAFAC, ACAC) para armonizar posiciones;
- El 24 de abril de 2009, representé a la CLAC en la reunión de coordinación convocada por el Presidente del Consejo de la OACI para impulsar la cooperación de los organismos regionales con dicha Organización;
- En calidad de observador, el 28 de abril de 2009, participé de la reunión convocada por República Dominicana, tendiente a implementar un “Proyecto de Acuerdo de Rotación para la representación ante el Consejo de la OACI, entre los países miembros de la CLAC de la región del Caribe”;
- Presidí la Delegación de la CLAC que participó en la Trigésimo Primera Sesión Plenaria de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) (Estrasburgo, Francia, 7 al 8 de julio 2009), en la que, entre otras cosas, se coordinó el Programa de Trabajo CLAC/CEAC 2010. En la misma reunión, se coordinó la participación de un especialista de la CEAC en el Seminario de Medio Ambiente de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, septiembre de 2009);
- Como miembro del Consejo Internacional de Asesoría de la Academia de Aviación Civil de Singapur, participé de la Tercera reunión del señalado Consejo y del Foro de Jefes Ejecutivos de la Aviación Civil Internacional (Singapur, 4 al 7 de agosto de 2009);
- Aprovechando esa oportunidad, gestioné que continúe el apoyo en la realización de los cursos “*on site*” y el

incremento de becas para otros cursos que se dictan en ese país;

- El 2 de septiembre de 2009, una Delegación de la Comisión Europea, visitó las oficinas de la CLAC en Lima para iniciar las coordinaciones de la Cumbre de Aviación Civil que se realizaría entre las dos organizaciones y el Gobierno de Brasil;
- Presidí la Delegación de la CLAC en la Reunión de Alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009);
- Presidí la Delegación de la CLAC que mantuvo reuniones de coordinación con la CEAC, ACAC, CAFAC y el GRULAC, continuando con las negociaciones para las próximas elecciones del Consejo de la OACI;
- 22 de marzo de 2010, en Santiago de Chile, con motivo de la reunión del Comité Ejecutivo, se estableció la lista de Estados de la CLAC que participarían en las elecciones del Consejo de la OACI;
- Se aprobó la suscripción de acuerdos de cooperación mutua con Corea, Emiratos Árabes y la ampliación del Acuerdo con Singapur;
- Presidí la Delegación de la CLAC en la Conferencia de Alto Nivel de Seguridad Operacional (Montreal, Canadá, 29 – 31 de marzo de 2010) y las reuniones de coordinación de nuestra Comisión;
- En las mismas fechas, paralelamente, se iniciaron las negociaciones con la CEAC, CAFAC, CAAC para apoyo mutuo en las elecciones del Consejo de la OACI y la reelección del Presidente de dicho Consejo;
- En el marco del mismo evento, la Delegación de la CLAC mantuvo negociaciones paralelas con Delegaciones de Corea, Singapur, Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudita, para impulsar las candidaturas de la CLAC;
- Mantuve una reunión con el Presidente de CASSOS y Director de Aviación Civil de Trinidad y Tobago, respecto al acercamiento de los países del CARICOM;
- La Delegación de la CLAC realizó una presentación en la Conferencia Internacional de Transporte Aéreo y Cooperación convocada por la República de Corea y suscribí el Acuerdo de Cooperación Mutua CLAC/COREA;
- Presidí la Cumbre de Aviación Civil Unión Europea/América Latina, realizada en Río de Janeiro, Brasil, entre el 24 y 26 de mayo de 2010;
- Suscribí una Declaración Conjunta con el Presidente de la Unión Europea sobre actividades comunes de las dos Regiones y su proyección a futuro;
- Presidí la Delegación de la CLAC que participó en el Foro Global SAR de Aviación Civil, convocado por la OACI y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos y suscribí el Acuerdo de Cooperación Mutua entre la CLAC y dicho país;
- Intercambié notas de apoyo mutuo con el Grupo de Montreal para las elecciones del Consejo de la OACI, sobre la base de conversaciones iniciadas por el GRULAC;
- Presidí la Delegación de la CLAC que participó en el 37 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI;
- Aprovechando la citada Asamblea continuamos las negociaciones con la CEAC, CAFAC, ACAC, Grupo de Montreal, así como, con Estados independientes (Rusia, China, Corea, Malasia, Emiratos Árabes Unidos,

USA);

- Presidí las reuniones de coordinación de la CLAC para mantener posiciones concensuadas durante la Asamblea de la OACI;
- De igual manera, el 27 de septiembre de 2010, suscribí el Memorándum de Cooperación CLAC/OACI; y
- Culminaron las negociaciones satisfactoriamente al haber sido elegidos los siguientes Estados miembros de la CLAC en el Consejo de la OACI con un importante nivel de votos:

**Grupo I:** Brasil

**Grupo II:** Argentina, Colombia y México

**Grupo III:** Cuba, Guatemala, Paraguay y Perú

25. Es conveniente que en el próximo período se continúe impulsando las relaciones con otros organismos internacionales y estados independientes, para mantener la presencia regional en el Consejo de la OACI, con el *statu quo*. Se deberían iniciar los trabajos para el objetivo señalado, lo más pronto, posible para facilitar las negociaciones.

#### III.4 Cumplimiento del Plan Estratégico 2009 – 2010

26. La XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, Chile, octubre de 2008), aprobó el esquema orgánico y funcional del Plan Estratégico de Actividades de la CLAC, mismo que consta como **Anexo 6** y promulgó la Resolución A18-11 “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC”.

27. El Plan Estratégico tiene como Objetivo principal la “Integración del transporte aéreo en América Latina”, proceso que viene siendo impulsado por la Comisión a través de reuniones, coloquios, seminarios, etc., e involucra, no sólo a las autoridades aeronáuticas, sino a todos los actores, entiéndase: líneas aéreas, operadores de aeropuertos, entes reguladores y usuarios.

Todas estas acciones tienen como propósito generar, en cada Estado miembro, las medidas necesarias para hacer más competitivo el transporte aéreo.

28. El Plan Estratégico ha permitido que la CLAC realice su trabajo de manera más eficiente, operativa y haciendo coparticipe a los miembros del Comité Ejecutivo y el Estado que ocupó la Presidencia en el período inmediatamente anterior, autoridades que han actuado como Puntos Focales de las 6 Macrotareas que conforman dicho Plan.

29. Las “Macrotareas” quedaron asignadas a los Puntos Focales de la siguiente manera: Transporte y política aérea (**Panamá**), Gestión aeroportuaria y medio ambiente (**México**), Capacitación (**Argentina**), Navegación aérea (**Brasil**), Seguridad Operacional (**Chile**) y Facilitación y Seguridad FAL/AVSEC (**República Dominicana**).

30. Los “Puntos Focales” son responsables de impulsar el desarrollo de cada Macrotarea, con apoyo de los Grupos de Expertos y la Secretaría. De igual manera, son responsables de presentar el informe final, en cumplimiento a la Resolución A18-11, la misma que permite establecer con claridad tareas y prioridades en cada Macrotarea y ayuda a que los Puntos Focales, dispongan de una herramienta que les permite liderar sus trabajos, establecer cronogramas y aplicar parámetros de medición sobre el rendimiento.

31. El informe final de las Macrotareas, será presentado por los Puntos Focales y la Secretaría en la Cuestión 14 de la presente Asamblea, por cubierta separada. Siendo ésta la primera vez que se evaluará el Plan Estratégico en función de los índices de rendimiento, se requerirá introducir algunos correctivos a la Res. A18-11 que permitan avanzar con mayor celeridad y ejecutividad las tareas encargadas, en particular lo siguiente:

- Establecer un proceso de transición expedito para la entrega de las Macrotareas de un Estado a otro, cuando han sido elegidos miembros del Comité Ejecutivo.
- Procurar que, aquellos Estados que

continúen formando parte del Comité Ejecutivo, mantengan las mismas Macrotareas para asegurar la continuidad en el ejercicio de su liderazgo.

- Ajustar los índices de rendimiento, de tal forma que se evalúen los mismos en función de las metas y no únicamente de los procesos de recopilación de información.
- Buscar alternativas de solución a la transición que se da cuando un Punto Focal ha cambiado sus autoridades a efectos de no prolongar el plazo de cumplimiento en las tareas encomendadas.

32. Como producto del trabajo realizado por los Grupos de Expertos y los Puntos Focales en el presente período, la Décimo Novena Asamblea promulgará las siguientes Decisiones:

- Resolución A19-01 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”
- Recomendación A19-02 “Uso de la parada-estancia”
- Resolución A19-03 “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”
- Recomendación A19-04 “Criterios y directrices para preparar una negociación”
- Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”
- Recomendación A19-06 “Reporte del seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”
- Resolución A19-07 “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”
- Resolución A19-09 Procedimientos para la “Cooperación Horizontal”

### III.5 Gestión presupuestaria

33. En lo que respecta a la gestión presupuestaria, se destaca que los gastos incurridos no excedieron lo presupuestado, gracias a los ingresos percibidos por la realización de eventos de capacitación organizados por la Secretaría en el presente período y al acucioso manejo de los ingresos. Los eventos realizados fueron los siguientes:

- “Seminario Transporte y Política Aérea”
- “Seminario Medio Ambiente”
- “Seminario Administración de Aviación Civil”
- “Seminario Planificación Estratégica”
- “Seminario Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación”

34. Existe cierto retraso acumulado en el pago de cuotas y diferencias por parte de un muy reducido número de Estados que asciende al 6.9% del presupuesto.

### III.6 Relación con otros organismos

35. Como lo establece el Estatuto, la CLAC en el presente período ha mantenido estrechas relaciones de trabajo con otros organismos e instituciones que colaboran con nuestra Comisión y participan de nuestras reuniones. Debo destacar la valiosa contribución de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI-LAC), la Organización Internacional de Pilotos (OIP), Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), la Comunidad Andina (CAN), la Asociación de Estados del Caribe (AEC), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos de Norteamérica.

### III.7 Desafíos para el futuro

36. Considero de suma importancia que la CLAC, a más de las tareas que regularmente

desarrolla, continúe trabajando en los siguientes temas de carácter estratégico:

- **Medio ambiente.**

Conforme a lo resuelto por la Asamblea de la OACI, durante el presente año, se hace necesario buscar el debido consenso entre los Estados miembros de la CLAC para alcanzar una posición común frente a esta problemática, por ello se hace necesario que los Estados actúen con generosidad frente a un tema de tanta importancia, alcanzado un acuerdo sobre esta materia. Se deberán buscar los mecanismos para obtener una metodología que permita en el mediano plazo, darle sustentabilidad al sistema aeroportuario de las naciones CLAC, así como a la estructura aeroespacial ATM a fin de cumplir con las exigencias que impondrán las naciones más desarrolladas. Estoy hablando de Aeropuertos Verdes y Espacio Aéreo Verde, o Espacio Aéreo Inteligente. En otras palabras, la actividad de la aviación *per se*, debe ser sustentable en cuanto a la búsqueda de las mejores condiciones para disminuir la emisión de gases de efecto invernadero.

- **Modernización conceptos CNS/ATM.**

Deberíamos ser capaces, en el mediano plazo, hablar del Espacio Aéreo de IV Generación, donde la principal plataforma de navegación sean los sistemas GNSS, ADS-B y GBAS. Para tal efecto, es necesario aunar esfuerzos sobre esta materia. El principio rector de esta tecnología y su implementación está en volar más rápido, directo y seguro. Esto necesariamente debería provocar un efecto positivo en la emisión de Gases de Efecto invernadero y a su vez un ahorro sustantivo en la mantenimiento de las redes de Ayudas a la Navegación. El rol de la CLAC en esta materia está enfocado principalmente en el intercambio de información entre los Estados miembros y, a su vez, en la búsqueda de recursos para el desarrollo de esta tecnología, aprovechando los convenios de

cooperación suscritos con Estados más desarrollados. Me refiero a la Comunidad Europea, la FAA y países de Asia.

- **Sistema de cooperación para catástrofes.**

El terremoto del 27 febrero 2010 ocurrido en Chile, permitió constatar la importancia de mantener activado el Sistema Aeronáutico Nacional y, por ende, la conectividad del país frente a la gran demanda de los usuarios y la Ayuda Humanitaria Internacional. Frente a esto y dado que existen fuertes lazos de cooperación entre los Estados de la CLAC, se estima que sería provechoso implementar un sistema de apoyo con elementos tangibles en términos de equipos y otros insumos para darle sustentabilidad a aquel Estado que sufra una catástrofe de envergadura. Es de suma importancia mantener la conectividad aérea y, por tanto, se hace necesario que, a través de la CLAC, las autoridades aeronáuticas, puedan establecer rápidamente una red de apoyo. Ej. Equipos de comunicaciones portátiles, electro generadores, luces de pista, torres de control tácticas, redes de comunicaciones tácticas, profesionales de apoyo etc.

- **Liberalización.**

Creo firmemente que la liberalización mejorará sustancialmente la conectividad aérea y mejorará la competitividad de los explotadores trayendo como consecuencia mayor seguridad y mejores condiciones para el transporte aéreo en la región. En consecuencia, sobre esta materia es bueno seguir trabajando en la suscripción del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”. A nivel regional, deberíamos promover la articulación de nuevas redes de conectividad entre ciudades intermedias y que tienen un gran potencial de servicios y de conectividad intermodal, terrestre, aérea y marítima o fluvial. La participación nuestra, como entes reguladores, debe

ser positiva y no restrictiva. La CLAC es un extraordinario foro de encuentro para discutir libremente estos temas, sin afectar las relaciones entre Estados.

- **Sistema integrado de Gestión Aeronáutica Regional.**

El flujo de información sobre esta materia es capital para establecer un proceso de mejora continua en relación a la seguridad operacional. Se propone establecer un sistema integrado de gestión aeronáutica, que reúna la mayor información posible, a fin de establecer una base de datos que permita a los países miembros orientar de mejor forma los esfuerzos de seguridad operacional, a fin de corregir de forma más rápida, segura y efectiva las observaciones registradas como consecuencia de las Auditorías de la OACI u otras. Se sugiere a los Estados estructurar un sistema de información con una estructura modular y flexible, con lenguaje único que, en el corto plazo, permita la consecución de este objetivo. Para lograr lo anterior, la Secretaría de la CLAC debería adquirir un Servidor con Capacidad para asentar un Sistema de Información como el que se propone y, en el futuro, otros que contribuyan a mejorar la función operativa de la CLAC. Esto le daría una nueva institucionalidad al quehacer de la CLAC.

- **II Cumbre CLAC/UE.**

Es altamente necesario continuar con el acercamiento a este importante núcleo de países. Se requiere tratar temas relacionados con medio ambiente, cooperación técnica, intercambios de profesionales (Becas), etc. Para tal efecto, debería realizarse la II Cumbre CLAC/UE a nivel de autoridades aeronáuticas, conforme lo acordado. Esto permitirá que fortalezcamos nuestro acercamiento con los países europeos.

- **Cumbre CLAC/CAFAC (Cooperación Hemisferio Sur).**

Con el propósito de consolidar la alianza estratégica alcanzada con miras a mantener nuestra presencia en el Consejo de la OACI y reforzar nuestra presencia ante la comunidad de países africanos, se ha establecido la conveniencia de tratar temas comunes en el ámbito de una Cumbre, que podría realizarse en un país de la CLAC. Mi sugerencia es que sea Brasil, por los vínculos estratégicos con esa región.

- **Acercamiento con países del Caribe.**

Esta tarea fue la única meta no cumplida durante el período 2009-2010, lamentablemente por razones ajenas a la voluntad de nuestra Comisión. Es necesario por tanto, que continuemos trabajando para incorporar a la CLAC a todos los Estados que forman parte del Caribe.

#### IV. CONCLUSIONES

37. En el presente período, la CLAC ha continuado ejerciendo su autonomía de gestión y renovado esquema de trabajo con la participación activa de los miembros del Comité Ejecutivo y el ex Presidente que, conjuntamente con la Presidencia, la Secretaría y los Grupos de Expertos, coadyuvan para hacer de nuestra Comisión un organismo internacional eficiente.

38. En materia de transporte aéreo, se espera que el tráfico continúe recuperándose y que las líneas aéreas, operadores de aeropuertos, reguladores y demás organismos conexos a la aviación civil, alcancen niveles de coordinación apropiados para continuar enfrentando la crisis financiera que aún nos aqueja. Debemos seguir contribuyendo para proteger al transporte aéreo de las dificultades que se puedan presentar, ya sea por problemas de índole económico, de catástrofes o de pandemias en el campo de la salud.

39. Se espera asimismo, que continúe el camino de los Estados de la región hacia la liberalización del transporte aéreo y que las compañías de aviación sigan generando alianzas estratégicas y adoptando medidas de

cooperación y coordinación. Invito a todos los Estados a que suscriban el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos que la CLAC promulgará en la presente Asamblea, lo que permitirá que nuestro modo de transporte crezca abiertamente eliminando barreras y armonizando normas y procedimientos.

40. En materia de seguridad, sentimos que como Región hemos mejorado sustancialmente, sin embargo este es un tema en el que debemos mantenernos siempre alertas, pues la piedra angular de la actividad aeronáutica continuará siendo siempre la seguridad operacional y de la aviación. Debemos continuar apoyando todas las iniciativas que sean necesarias para que la seguridad sea un objetivo permanente y sostenible.

41. En el tema de medio ambiente y cambio climático, les invito a respaldar la Resolución adoptada en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, ocasión en la que nuevamente se demostró que es factible llegar a acuerdos de toda la industria, estableciendo proyecciones apropiadas para disminuir el CO<sub>2</sub>, en función del cronograma establecido.

42. Este informe resume las actividades realizadas por la CLAC en el bienio 2009-2010 indicándonos que, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido con el encargo de la anterior Asamblea. Estoy seguro que en los próximos años se continuará consolidando las actividades de la aviación civil de nuestra Región en el marco de la integración económica y de transporte aéreo que promulga la CLAC.

43. Ha sido un honor para mí presidir la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y exhorto a todos los Estados miembros a continuar trabajando para que la CLAC siga siendo el Organismo regional más importante en materia de aviación civil internacional. Durante estos días tendremos la oportunidad de discutir varios temas que fortalecerán la gestión de nuestra Comisión en el futuro. Estoy seguro que la labor que desarrolla nuestra Comisión continuará con la misma fuerza, trabajando armónica y participativamente.

44. Antes de terminar, deseo agradecer a las autoridades del país anfitrión, a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a esta magna Asamblea y por supuesto a todos los Estados miembros. Quisiera agradecer en particular a aquellos que acompañaron a esta Presidencia en el Comité Ejecutivo por su colaboración activa lo que permitió llevar adelante las tareas encomendadas. Mención especial merece la Secretaría de la CLAC, en particular, nuestro Secretario, Sr. Marco Ospina, quien con su experiencia y eficiente labor ha coadyuvado en la gran tarea que desarrolla la CLAC.

**Crecimiento del tráfico regional anual de pasajeros - kilómetros efectuados**  
**Cambio porcentual con respecto al año anterior**

<b>Región</b>	<b>2009 (%)</b>	<b>2010 (%)</b>	<b>2011 (%)</b>	<b>2012 (%)</b>
África	-3.3	9.8	8.5	7.7
Asia / Pacífico	-0.2	10.8	7.5	7.5
Europa	-3.9	3.5	2.5	2.7
Oriente Medio	9.1	15.5	12.0	11.5
Norteamérica	-3.9	2.8	2.2	2.5
América Latina / Caribe	0.9	9.8	5.5	5.6
Mundial	-2.0	6.4	4.7	4.9

Fuente: OACI

## **ARGENTINA**

Tabla ES1: Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina, 2008

	Impacto (US\$)	% del PIB de Argentina
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor, 2009)	US\$2,080 millones	0.7%
Beneficios por el lado de la oferta derivados de un aumento en la conectividad del 10%/PBI	US\$401 millones	0.1%
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo	US\$2,713 millones	0.8%
- Impacto directo del transporte aéreo	US\$522 millones	0.2%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	US\$450 millones	0.1%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	US\$1,740 millones	0.5%
Empleados respaldados por el transporte aéreo (incluyendo el impacto en el turismo)	161,000 empleos	1.0% del empleo
Ingresos salariales generados por el transporte aéreo	US\$1,113 millones	1.1% de los ingresos
Ingresos por impuestos generados por el transporte aéreo	US\$284 millones	1.0% de los ingresos
Ganancias por exportaciones generadas por el transporte aéreo	US\$3,302 millones	4.1% de las ganancias

*Nota: Las cifras pueden no coincidir debido al redondeo  
Fuente: Oxford Economics y estimados de IATA*

## **BOLIVIA**

Cuadro ES1: Beneficios económicos provenientes del transporte aéreo en Bolivia, 2006

	Impacto: (US\$m)	% del PIB de Bolivia
Beneficios económicos de los pasajeros (excedente del consumidor)	\$196 millones	1.9%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PIB	\$8 millones	0.07%
Beneficios del lado de la demanda relacionados al PIB proveniente del transporte aéreo	\$302 millones	2.9%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$53 millones	0.5%
- Impactos indirectos e inducidos por el transporte aéreo	\$80 millones	0.8%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$169 millones	1.6%
Trabajos apoyados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	107,747	2.4% de desempleo
Ingreso de salarios generados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$92 millones	3.1% de ingresos
Ingreso de impuestos generados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$64 millones	2.8% de ingresos
Ganancias por exportaciones generadas por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$186 millones	5.1% de ganancias

*Fuente: Oxford Economics y cifras estimadas por IATA*

**CHILE**

Cuadro ES1: Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Chile, 2006

	Impacto (US\$m)	% del PBI de Chile
Beneficios económicos a los pasajeros (superávit de consumo)	\$1,120 millones	0.8%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PBI	\$105 millones	0.07%
Beneficios al PBI de quienes demandan el transporte aéreo	\$4,707 millones	3.2%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$687 millones	0.5%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	\$1,072 millones	0.7%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$2,948 millones	2.0%
Puestos de trabajo respaldados por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	198,539	3.2% del empleo
Ingresos por salarios generados por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	\$1,848 millones	3.4% de los ingresos
Rentas por impuestos generados por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	\$758 millones	2.8% de rentas
Rentabilidad de las exportaciones generada por el transporte aéreo (incluyendo impacto en el turismo)	\$1,908 millones	2.9% de rentabilidad

Fuente: estimados de Oxford Economics e IATA

**COLOMBIA**

Cuadro ES1: Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Colombia, 2006

	Impacto (US\$m)	% del PIB colombiano
Ganancias económicas a los pasajeros (excedente al consumidor)	\$1,200 millones	0.9%
Ganancias de oferta provenientes del incremento del 10% en la conectividad/PIB	\$94 millones	0.07%
Ganancias de demanda al PIB provenientes del transporte aéreo	\$3,128 millones	2.3%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$716 millones	0.5%
- Impactos indirectos e inducidos por el transporte aéreo	\$929 millones	0.7%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$1,483 millones	1.1%
Empleos soportados por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	369,722	1.8% de los empleos
Ingreso de salarios generado por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	\$1,277 millones	2.8% del ingreso
Renta impositiva generada por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	\$502 millones	2.1% de la renta
Dividendos de exportación generados por el transporte aéreo (incluyendo impacto del turismo)	\$1,758 millones	6.2% de los dividendos

Fuente: Oxford Economics y estimados de IATA

## MÉXICO

Tabla ES1: Beneficios económicos del transporte aéreo en México, 2006

	Impacto (en US\$m)	% del PIB de México
Beneficios económicos para los pasajeros (plusvalía del consumidor)	\$4,820 millones	0.6%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PIB	\$628 millones	0.07%
Beneficios de la demanda para el PIB del transporte aéreo	\$25,108 millones	3.0%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$2,288 millones	0.3%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	\$4,188 millones	0.5%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$18,632 millones	2.2%
Empleos facilitados por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	1.08 millones	2.4% del empleo
Ingresos laborales generados por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	\$9,100 millones	3.5% del ingreso
Ganancias tributarias generadas por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	\$2,711 millones	3.3% de las ganancias
Ganancias por concepto de exportaciones generadas por el transporte aéreo (incluyendo su impacto en el turismo)	\$9,379 millones	3.5% de las ganancias

Fuente: Cálculos de Oxford Economics y de la IATA

## PANAMÁ

Beneficios económicos del transporte aéreo en Panamá en 2006

	Impacto	% de PBI de Panamá
Beneficios económicos a pasajeros (superávit a favor del consumidor)	\$336 millones	2%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PBI	\$12 millones	0.07%
Beneficios de la demanda para el PBI por transporte aéreo	\$1,035 millones	6.1%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$325 millones	2.0%
- Impactos indirecto e inducido del transporte aéreo	\$237 millones	1.5%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$473 millones	2.8%
Empleos provistos por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo) <sup>1</sup>	43,233	3.3% de empleo
Ingreso salarial generado por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$340 millones	5.9% de ingreso
Ingresos por impuestos generados por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$114 millones	7.7% de ingresos
Ganancias de exportación generadas por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$1142 millones	9.5% de ganancia

Fuente: Cálculos aproximados de Oxford Economics e IATA. <sup>1</sup>Esto incluye el impacto de los gastos de los turistas arribando por aire.

**PERÚ**

Tabla ES1: Beneficios económicos del transporte aéreo en el Perú, 2008

	Impacto (US\$)	% PBI del Perú
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente de consumidor)	\$1,120 millones	0.9%
Beneficios por el lado de la oferta de aumento de 100% en conectividad/PBI	\$172 millones	0.07%
Beneficios por el lado de la demanda del transporte aéreo	\$2,215 millones	1.7%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$263 millones	0.2%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	\$297 millones	0.2%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$1,655 millones	1.3%
Empleos sostenidos por el transporte aéreo (incluyendo impacto turismo)	200,000 jobs	1.5% de empleos
Ingresos salariales generados por el transporte aéreo (inc. imp. Turismo)	\$577 millones	2.0% de ingresos
Ingresos por impuestos generados por transporte aéreo (inc. imp. Turismo)	\$226 millones	2.0% de ingresos
Ganancias por export. generadas por transporte aéreo (inc. imp. Turismo)	\$1,735 millones	4.9% de utilidades

Fuente: Estimados de Oxford Economics y de IATA

**REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC**

**DURANTE EL BIENIO 2009 – 2010**

**AÑO – 2009**

**REUNIONES**

<b>Reunión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Sede</b>
1. · Reunión del Grupo de Trabajo encargado de analizar la propuesta de modificación estatutaria presentada por Brasil	27 - 28 de enero	Río de Janeiro, Brasil
2. • LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo	5 - 6 de abril	Isla de Pascua, Chile
3. • Conferencia Diplomática para la adopción de Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros	20 de abril a 2 de mayo	Montreal, Canadá
4. • Vigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/22) • Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> encargado de reactivar el IPAC	26 al 28 de mayo	Ciudad de Panamá, Panamá
5. • Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23)	25 al 27 de agosto	Santo Domingo, República Dominicana
6. • Seminario sobre "Medio Ambiente" • LXXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC y Asamblea • Extraordinaria de la CLAC	28 y 29 de septiembre 30 de septiembre y 1 de octubre	Buenos Aires, Argentina

**CAPACITACIÓN**

<b>Seminario/Curso/Taller</b>	<b>Fecha</b>	<b>Sede</b>
1. Seminario "Transporte y Política Aérea" CLAC / TCB (OACI)	9 al 12 de junio	Ciudad de Guatemala, Guatemala
2. Seminario sobre "Medio Ambiente" CLAC/CEAC	28 y 29 de septiembre	Buenos Aires, Argentina
3. Curso taller de "Auditoría sobre Gestión de Riesgos en el Sector Gubernamental" CLAC/DGAC Chile	17 al 19 de noviembre	Santiago de Chile, Chile
4. Seminario sobre "Administración de Aviación Civil" CLAC / CAAS	30 de noviembre al 3 de diciembre	Buenos Aires, Argentina

**BECAS**

Seminario/Curso/Taller	Fecha	Sede	Becas	Organizador
1. Aircraft Accident Investigation – Techniques & Regulations	2 al 6 de febrero	Singapur	3	CAAS
2. Seminario sobre "Aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea. Modelos y sistemas de tarifas y costes".	23 al 27 de febrero	La Antigua, Guatemala	6	OACI (TBC) / AENA
3. Seminario / Taller avanzado GNSS	20 al 24 de abril	Puntarenas, Costa Rica	4	OACI (TCB) / CLAC
4. Civil Aviation Management Programme	25 de mayo al 5 de junio	Singapur	4	CAAS
5. Seminario sobre "Estrategias de Planificación, Promoción y Gestión de Infraestructuras para la Carga Aérea en los Aeropuertos"	1 al 5 de junio	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
6. Seminar on CNS/ATM (Include latest developments in GNSS/ADS-B)	27 al 31 de julio	Singapur	3	CAAS
7. Safety Oversight Managers	10 al 26 de agosto	Singapur	5	CAAS
8. Seminario sobre "Planificación y Gestión de los Recursos Humanos y la Capacitación en Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea"	19 al 23 de octubre	Colombia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID/ UAEAC Colombia

**AÑO – 2010****REUNIONES**

Reunión	Fecha	Sede
1. <ul style="list-style-type: none"> <li>LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> <li>FIDAE / Conferencia "Wings of Change" IATA</li> </ul>	22 de marzo 24 – 25 de marzo	Santiago, Chile
2. <ul style="list-style-type: none"> <li>Reunión de coordinación Delegación CLAC</li> <li>Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional</li> </ul>	28 de marzo 29 – 31 de marzo	Montreal, Canadá
3. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vigésimo cuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/24)</li> <li>Quinta reunión del Grupo <i>ad hoc</i> "Sistema Estadístico Integrado"</li> </ul>	27 al 29 de abril	Lima, Perú
4. Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC-Brasil)	24 - 26 de mayo	Río de Janeiro, Brasil
5. <ul style="list-style-type: none"> <li>Tercera reunión del Grupo FAL/AVSEC CLAC</li> <li>Seminario Regional de la OACI/CLAC sobre documentos de viaje de lectura mecánica, tecnología biométrica y normas de seguridad</li> </ul>	5 al 8 de julio	Montevideo Uruguay
6. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vigésimo quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/25)</li> <li>Reunión del Grupo Ad Hoc "Institucionalización del SRVSOP"</li> <li>Reunión <i>ad hoc</i> encargado de desarrollar un "Sistema Estadístico Integrado"</li> </ul>	3 al 6 de agosto	Buenos Aires, Argentina
7. LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	31 de agosto al 1 de septiembre	México D.F., México
8. <ul style="list-style-type: none"> <li>Reunión de coordinación Delegación CLAC</li> <li>37° período de sesiones Asamblea de la OACI</li> </ul>	28 Septiembre al 8 Octubre	Montreal, Canadá
9. <ul style="list-style-type: none"> <li>XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC</li> <li>Reunión de Jefes de Delegación</li> <li>LXXX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> </ul>	1 al 5 de noviembre	Punta Cana, República Dominicana

**CAPACITACIÓN**

Seminarío/Curso/Taller		Fecha	Sede
1.	Curso sobre "Planificación Estratégica de Aviación" CLAC/EAU	8 al 11 de junio	Asunción, Paraguay
2.	Seminario sobre "Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación" Conjuntamente con la CAAS - Singapur)	6 al 10 de Septiembre	Lima, Perú
3.	Seminario sobre "Gestión del Recurso Humano"	22 al 26 de noviembre	Lima, Perú
4.	Seminario / Taller sobre la Implantación del "Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y Programa de Seguridad Operacional (SSP)"	<i>Por definir</i>	Ciudad de Guatemala, Guatemala

**BECAS**

Seminario/Curso/Taller	Fecha	Sede	Becas	Organizador
1. Investigación y Administración de accidentes de Aviación / Aircraft Accident Investigation & Management	8 al 19 de marzo	Singapur	4	CAAS
2. Seminario sobre "Planificación y Gestión Ambiental de las Infraestructuras Aeroportuarias y de Navegación Aérea"	12 al 16 de abril	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
3. Safety Oversight Managers	3 al 19 de mayo	Singapur	5	CAAS
4. Seminario sobre "Evolución y Nuevas Perspectivas de los Sistemas para la Automatización del Control del Tráfico Aéreo"	7 al 11 de junio	Montevideo, Uruguay	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
5. Civil Aviation Management Programme	19 al 30 de Julio	Singapur	4	CAAS
6. Seminar on CNS/ATM (include latest developments in GNSS, ADS-B and PBN)	26 al 30 de Julio	Singapur	3	CAAS
7. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operaciones Aeroportuarias</li> <li>• Seguridad de la Aviación</li> <li>• Control de Aproximación por Radar</li> </ul>	30 de septiembre al 22 de octubre 30 de septiembre al 22 de octubre 7 al 29 de octubre	Corea	18 (*)	MLTM-Corea
8. Curso Control de Tráfico Aéreo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de Aproximación (No-Radar)</li> <li>• Control de Área (No-Radar)</li> </ul>	11 de octubre al 12 de diciembre	Malasia	6	Prog. Coop. Técnica de Malasia
9. Seminario sobre "Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)"	2 al 5 de noviembre	Cartagena de Indias, Colombia	6	OACI (TCB) / AENA / AECID
10. Aircraft Accident Investigation Techniques & Management	17 al 28 de enero 2011	Singapur	3	CAAS

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL DURANTE EL BIENIO 2009 - 2010**

**AÑO 2009**

N°	FECHA	REUNIÓN	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
1	5 y 6 de abril	LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo	Isla de Pascua, Chile	53	14	8
2	26 al 28 de mayo	Vigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/22)	Ciudad de Panamá, Panamá	51	12	6
3	25 al 27 de agosto	Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23)	Santo Domingo, República Dominicana	62	12	5
4	30 de septiembre y 1 de octubre	LXXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC y Asamblea Extraordinaria de la CLAC	Buenos Aires, Argentina	54	13	6

**AÑO 2010**

N°	FECHA	REUNIÓN	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
1	22 de marzo	LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Santiago, Chile	72	15	4
2	27 al 29 de abril	Vigésimo cuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/24)	Lima, Perú	52	14	5
3	24 al 26 de mayo	Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC-Brasil)	Río de Janeiro, Brasil	300	6	
4	5 y 6 de julio	Tercera reunión del Grupo FAL/AVSEC CLAC	Montevideo Uruguay	72	12	3
5	3 al 6 de agosto	Vigésimo quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/25)	Buenos Aires, Argentina	65	16	7
6	31 de agosto y 1º de septiembre	LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	Ciudad de México, México	74	13	7
7	2 al 5 de noviembre	XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reunión de Jefes de Delegación</li> <li>• LXXX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> </ul>	Punta Cana, República Dominicana			

**PARTICIPACIÓN EN LOS EVENTOS DE CAPACITACIÓN**  
**(SEMINARIOS, CURSOS, TALLERES Y CONFERENCIAS) CELEBRADOS**  
**POR LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**  
**DURANTE EL BIENIO 2009 - 2010**

**AÑO 2009**

**EVENTOS DE CAPACITACIÓN**

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAIS	ORG	
1	9 al 12 de junio	Seminario "Transporte y Política Aérea"	Ciudad de Guatemala, Guatemala	60	16	4	CLAC / TCB (OACI)
2	28 y 29 de septiembre	Seminario sobre "Medio Ambiente"	Buenos Aires, Argentina	48	11	6	CLAC/GEAC
3	17 al 19 de noviembre	Curso taller de "Auditoría sobre Gestión de Riesgos en el Sector Gubernamental"	Santiago de Chile, Chile	105	11	0	CLAC/DGAC Chile
4	30 de noviembre al 3 de diciembre	Seminario sobre "Administración de Aviación Civil"	Buenos Aires, Argentina	42	13	0	CLAC / CAAS

**BECAS**

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	2 al 6 de febrero	Aircraft Accident Investigation – Techniques & Regulations	Singapur	3	0	CAAS
2	23 al 27 de febrero	Seminario sobre "Aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea. Modelos y sistemas de tarifas y costes".	La Antigua, Guatemala	6	1 Nicaragua 1 Perú 2 Rep. Dom. 2 Uruguay	OACI (TCB) / AENA
3	20 al 24 de abril	Seminario / Taller avanzado GNSS	Puntarenas, Costa Rica	4	1 Perú 2 Uruguay 1 Ecuador (*)	OACI (TCB) / CLAC
4	25 de mayo al 5 de junio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	3 Brasil 1 Perú	CAAS
5	1 al 5 de junio	Seminario sobre "Estrategias de Planificación, Promoción y Gestión de Infraestructuras para la Carga Aérea en los Aeropuertos"	Santa Cruz, Bolivia	6	1 Cuba 3 Guatemala	OACI (TCB) / AENA / AECID
6	27 al 31 de julio	Seminar on CNS/ATM (Include latest developments in GNSS/ADS-B)	Singapur	3	2 Brasil 1 Argentina 1 Guatemala (*)	CAAS
7	10 al 26 de agosto	Safety Oversight Managers	Singapur	5	1 Perú	CAAS
8	19 al 23 de agosto	Seminario sobre "Planificación y Gestión de los Recursos Humanos y la Capacitación en Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea"	Cartagena, Colombia	6	2 Guatemala 3 México 1 Nicaragua 1 Paraguay 2 Perú 1 Rep. Dom. 1 Uruguay	OACI (TCB) / AENA / AECID / UAEAC Colombia

(\*) Beca no utilizada

**AÑO 2010****EVENTOS DE CAPACITACIÓN**

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAÍS	ORG	
1	8 al 11 de junio	Curso sobre "Planificación Estratégica de Aviación"	Asunción, Paraguay	50	12	0	CLAC/EAU
2	7 al 8 de julio	Seminario "FAL/DVLM (Documentos de Viaje de Lectura Mecánica)"	Montevideo, Uruguay	160	28	3	CLAC/OACI
3	6 al 10 de septiembre	Seminario sobre "Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación" Conjuntamente con la CAAS - Singapur)	Lima, Perú	61	9		CLAC / CAAS / DGAC Perú
4	18 al 22 de octubre	Seminario sobre "Informática y Sistemas"	<i>Por definir</i>				
5	22 al 26 de noviembre	Seminario sobre "Gestión del Recurso Humano"	Lima, Perú				CLAC / DGAC Perú

**BECAS**

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	8 al 19 de marzo	Investigación y Administración de accidentes de Aviación / Aircraft Accident Investigation & Management	Singapur	3	3 Chile 1 Guatemala	CAAS
2	12 al 16 de abril	Seminario sobre "Planificación y Gestión Ambiental de las Infraestructuras Aeroportuarias y de Navegación Aérea"	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	6	1 Chile 1 Colombia 1 Cosa Rica 1 México 1 Paraguay	OACI (TCB) AENA / AECID/ DGAC Bolivia
3	19 al 30 de Julio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	1 Chile 1 Ecuador 1 Honduras 1 Panamá	CAAS
4	26 al 30 de Julio	Seminar on CNS/ATM (include latest developments in GNSS, ADS-B and PBN)	Singapur	4	2 Ecuador 1 Guatemala 1 México	CAAS
5	30 de Septiembre al 22 de Octubre	Operaciones Aeroportuarias	Corea	18*	1 Chile 1 Guatemala	MLTM - Corea
	30 de Septiembre al 22 de Octubre	Seguridad de la Aviación			1 Chile 1 Nicaragua	
	7 al 29 de Octubre	Control de aproximación por radar			1 Chile 1 Guatemala 1 Nicaragua	
6	11 de octubre al 17 de diciembre	Curso Control de Tráfico Aéreo: Control de Aproximación (No-Radar) Control de Área (No-Radar)	Malasia	6	1 Argentina 1 Bolivia 1 Chile 1 Cuba 2 Venezuela	Prog. Coop. Técnica de Malasia
7	2 al 5 de Noviembre	Seminario sobre "Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional"	Cartagena de Indias, Colombia	6		OACI (TCB) / AENA / AECID
8	17 al 28 de enero de 2011	Aircraft Accident Investigation Techniques & Management	Singapur	3		CAAS

\* La República de Corea ofrece 18 becas al año para todos sus cursos

