



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/A21-NE/02  
17/11/14

### XXI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de noviembre de 2014)

#### 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 2013 - 2014. 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 en el período, incluyendo reuniones y tareas de la Presidencia, y del Comité Ejecutivo.

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

2. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información y sus conclusiones.

## INFORME DEL PRESIDENTE

### ACTIVIDADES DE LA CLAC (2013 – 2014)

#### I. LA ECONOMÍA REGIONAL Y PERSPECTIVAS

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

1. Según la CEPAL, durante el primer semestre de 2014, la economía regional presentó un crecimiento levemente superior al alcanzado en 2012 y 2013. Sin embargo, se observa un entorno de volatilidad en lo referente a la caída del precio de los bienes básicos, la finalización del programa de compra de activos de Estados Unidos, que daría un fortalecimiento de la cotización del dólar y un incremento de las tasas de interés a nivel mundial. Si bien para la región las condiciones externas no se presentan tan favorables, existen aspectos positivos como la liquidez en los mercados financieros internacionales.

2. Según lo observado durante los meses transcurridos y los cambios en el dinamismo económico de las principales economías del mundo registrados en 2013, se expresarán en un moderado aumento del crecimiento mundial. Varios países de la zona del euro que durante el primer semestre de 2013 continuaban en una dinámica de desaceleración, en la segunda parte de ese año mostraron síntomas de que su deterioro comenzaba a moderarse. A su vez, en el segundo semestre de 2013 tendió a consolidar la recuperación económica de los Estados Unidos, la misma que beneficiará a México y los países de Centroamérica, dada su relevancia como socio comercial.

3. En síntesis, el escenario externo global se caracteriza por un lento crecimiento de la demanda mundial, que amenaza con perdurar mientras no se superen los problemas de sobreendeudamiento de los países desarrollados. Sin embargo, en el transcurso del año, la gradual mejora en algunas de las principales economías del mundo debería facilitar una inflexión de la desaceleración del crecimiento de América Latina y el Caribe, de

lo cual los países y subregiones se beneficiarían de manera diferenciada.

4. La evolución dispar de las economías de los principales socios comerciales de los países latinoamericanos y caribeños incidirá en una elevada heterogeneidad de las dinámicas del crecimiento en la región. Así, mientras en muchos países el crecimiento continuará desacelerándose en 2014, varios otros anotarán tasas de crecimiento superiores a las registradas en 2013.

#### II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO

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

5. Según Air Transport Action Group (ATAG) a abril del 2014, sabemos que la aviación contribuye a nivel mundial en US\$ 2.4 trillones a la economía, crea 58.1 millones de empleos, si fuera un Estado estaría ubicada en el puesto 21 (PBI), moviliza 2.97 billones de pasajeros y 49.2 millones de toneladas de carga por un monto de US\$ 6.4 trillones.

6. No obstante la desaceleración del crecimiento económico mundial, el tráfico de pasajeros sigue reflejando una tendencia de incremento positivo.

7. Para el 2014, conforme el ICAO Predicts passenger traffic growth 2016, se prevé que el tráfico aéreo mundial, expresado en pax/ km efectuados, crezca en un 6%, lo que representa un ligero incremento respecto del 2013, cuando aumentó en aproximadamente 5.5%. En lo que corresponde al 2015, se prevé que el tráfico regional crezca en 8.2%. (**Anexo 1**).

8. Los impactos en la Región, serán del orden de 8.9 para el año 2014, 8.2% para el 2015 y 8.6% para el 2016, cifras ubicadas por encima de la media mundial. Asimismo, se debe

destacar el crecimiento de los servicios aéreos interiores, donde la región ha crecido más del doble del promedio mundial (13.5% para Latinoamérica y 5.4% mundial).

9. Con respecto a la carga aérea, el tráfico expresado en toneladas/km efectuadas experimentó un aumento mínimo, los transportistas de Latinoamérica presentaron índices de crecimiento en ese mismo orden.

10. Asimismo, en lo referente a carga, el ICAO Predicts freight traffic growth 2016, se prevé que el tráfico aéreo mundial, expresado en ton/km efectuados, crezca un 3.7%, incrementándose significativamente la cifra respecto al 2013 (0.4). Para el 2015, se prevé un crecimiento de regional de 3.5% (**Anexo 2**).

11. Continuando la transformación positiva en la Región en materia de transporte aéreo, debo resaltar el trabajo desarrollado por las autoridades aeronáuticas, líneas aéreas y operadores aeroportuarios al haber aplicado medidas permitiendo abaratar sus costos, en base a sinergias y alianzas estratégicas, lo que ha contribuido a mantener un crecimiento positivo del sector.

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

12. De la información disponible (ATAG, abril 2014), se desprende que en la actualidad existen más de 1,500 aeronaves de aerolíneas comerciales de la región que surcan los cielos transportando pasajeros y carga.

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

13. 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. En el presente período se circuló entre los Estados una encuesta con el fin de evaluar los beneficios de los estudios sobre contribución económica del Transporte Aéreo en la gestión de los Estados de la CLAC. Se espera por tanto que continúe este proceso en el próximo período.

14. A la fecha, existen doce Estados con estudios disponibles y/o actualizados, en un

período comprendido entre el año 2006 y 2010: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Jamaica, México, Panamá, Perú y República Dominicana y nueve pendientes de estudio: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Uruguay, Venezuela.

15. En base al trabajo realizado y con miras a continuarlo en el siguiente período, la CLAC está presentando a aprobación de la XXI Asamblea el Proyecto de Resolución A21-05 “Guía de coordinación entre la CLAC e IATA para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros”.

16. De la información disponible en estos estudios, se desprende que el sector de la aviación contribuye al PBI de cada país con porcentajes que van desde 0.5% (Ecuador y Perú) a 1.9% (Bolivia). Dichas cifras comprenden:

- US\$ 1,520 billones aportados directamente mediante la producción del sector de la aviación (aerolíneas, aeropuertos y servicios en tierra);
- US\$ 1,375 billones aportados indirectamente mediante la cadena de suministro del sector de la aviación; y
- US\$ 6,166 billones en beneficios ‘catalíticos a través del turismo, lo que eleva la contribución.

17. Además, el sector de la aviación genera 1,760,280 millones de empleos, cifra que comprende empleos generados directamente por el sector de la aviación, empleos generados indirectamente a través de la cadena de suministro del sector de la aviación, empleos generados a través del gasto de los empleados del sector de la aviación y su cadena de suministro; y aquellos empleos gracias al turismo. Todo lo expresado se basa en los estudios disponibles cortados al 2010, lo que significa que a la presente fecha, estos valores deben haberse incrementado sustancialmente.

## III. ACTIVIDADES DE LA CLAC EN EL PERÍODO 2013 – 2014

18. Al asumir las funciones de Presidente de la CLAC, entre otras cosas, destaqué el gran

trabajo realizado a lo largo de las últimas décadas para que la Comisión, de que formamos parte, sea reconocida como el organismo regional más importante en el campo de la aviación, constituyéndose un medio para garantizar el crecimiento de nuestra región.

19. Asimismo, en aquella oportunidad, expresé que el asumir la Presidencia de la CLAC representaba para mí una oportunidad de compartir los cambios en Brasil y compartir las mejores experiencias. También hice referencia a algunos temas que deberían considerarse para continuar impulsándose el trabajo que desarrolla la CLAC, entre ellos:

- Cumplir con su objetivo principal al garantizar la representación de la Región Latinoamericana en el Consejo de la OACI.
- Ser un foro de cooperación y coordinación de actividades relacionadas con la aviación, creando y fortaleciendo lazos de amistad entre las autoridades de los Estados miembros, difundiendo y compartiendo las mejores prácticas regulatorias. En áreas como: gestión y concesión de aeropuertos, derechos del consumidor, programas de reducción de accidentes y formación de personal calificado.
- Elaborar herramientas útiles para que cada país cuente con un marco regulatorio en concordancia con el plano político.
- Mantener la posición de organismo eficaz para la consecución de desafíos en temas de transporte aéreo.
- Estrechar lazos con otros Organismos que contribuyen con el trabajo que desarrolla la CLAC.
- Establecer objetivos estratégicos claramente definidos en actividades específicas que complementen y mejoren el actual Plan Estratégico CLAC.

20. Pues bien, considero que gracias a la ayuda de todos ustedes colegas aeronáuticos, hemos logrado cumplir nuestras expectativas y

me queda la satisfacción de haber participado y presidido este Organismo internacional, que se caracteriza por su trabajo democrático y consensuado.

### III.1 Reuniones y eventos de capacitación

21. En el **Anexo 3** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 2013-2014. En la misma tabla 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 595 delegados en representación de las autoridades aeronáuticas y organismos observadores.

22. En el **Anexo 4** se presenta un detalle de los eventos de capacitación (seminarios, cursos, talleres), en este período, han participado un total de 364 personas, en diferentes modalidades y especialidades, de los cuales el 75% corresponde a cursantes de los países miembros sede y el 25% a otros países u organizaciones conexas. Es decir, se ha logrado llevar la capacitación a nuestros Estados con el beneficio tangible e intangible que eso representa.

23. De igual forma, la CLAC ha ofrecido 38 becas totales en Estados de otras Regiones, sobre la base de Acuerdos alcanzados previamente. Asimismo, se ha ofrecido 72 becas parciales en favor de los Estados que ofrecieron sede para eventos de capacitación on site.

### III.2 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 realizados:

- En noviembre de 2012, presidí la LXXXIII Reunión del Comité Ejecutivo (Brasilia, Brasil), en la que, entre otras cosas, se distribuyeron las Macrotareas a los Puntos Focales, para

que inicien sus actividades del bienio 2013-2014.

- En febrero de 2013, realicé una visita de gestión a la Secretaría en Lima, Perú, visita en la que tuve la oportunidad de mirar con profundidad el trabajo desarrollado concerniente a la gestión operacional y administrativa de la Secretaría, observando con beneplácito que los procedimientos de trabajo y gestión que se llevan a con dedicación y responsabilidad.
- En el mismo mes de febrero, con el propósito de iniciar oportunamente los acercamientos con los organismos regionales, visité Singapur para participar en la Quinta Reunión del Consejo Internacional de la Academia de Singapur, de la cual la CLAC forma parte junto a otros Organismos Regionales, así como del 4th World Civil Aviation Chief Executives Forum.
- En septiembre de 2013, mantuvimos reuniones de coordinación con los Representantes de las Comisiones Regionales.
- Especial mención merece el trabajo y participación de la CLAC en el 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, en la que se logró mantener el *statu quo* en cuanto al número de asientos en el Consejo de la OACI, destacando el importante número de votos alcanzado por nuestros Estados, esto gracias al trabajo oportuno y eficiente desarrollado en las negociaciones con otros Organismos y Estados independientes.
- También en aquella oportunidad tuve el honor de presidir la Comisión Económica, gracias al apoyo de nuestros Estados miembros y la confianza demostrada por Estados de otras regiones.
- Entre el 9 y el 12 de febrero de 2014, participé en la Cumbre de Líderes de Aviación en Singapur, en la que

también tuvimos oportunidad de realizar acercamiento con los Representantes de otros Organismos Regionales y/o Estados independientes.

### III.3 Cumplimiento del Plan Estratégico 2013 – 2014

25. La XX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Brasilia, Brasil, noviembre de 2012), aprobó el Plan Estratégico de Actividades para este período, en aplicación a la Resolución A20-11 “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC”.

26. Como ustedes saben, el Plan Estratégico de la CLAC tiene como Objetivo primordial la “Integración del transporte aéreo en América Latina”, proceso constante que continúa siendo impulsado por nuestra Comisión a través de reuniones y eventos de capacitación, involucrando, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, entes reguladores y usuarios.

27. El Plan Estratégico permite que la CLAC realice su trabajo de manera más eficiente, haciendo coparticipe del mismo a los miembros del Comité Ejecutivo y un Estado invitado. Las “Macrotareas” quedaron asignadas a los Puntos Focales de la siguiente manera: Transporte y política aérea (**Colombia**), Gestión aeroportuaria (**Panamá**), Capacitación (**Ecuador**), Medio ambiente (**Guatemala**), Seguridad operacional (**Brasil**) y Facilitación y seguridad FAL/AVSEC (**Chile**).

28. Los Puntos Focales, en cumplimiento a la Resolución A20-11 “Directriz de procedimiento para la Implementación del Plan estratégico de la CLAC”, presentaron, entre otras materias, el avance de cada “Macrotarea”, evaluando el cumplimiento de las mismas según los indicadores correspondientes.

- **Transporte y Política Aérea**, se trabajó en la Guía de Orientación para el ATConf/6, Guía de Orientación 38º Período de Sesiones Asamblea OACI, Liberalización del Transporte Aéreo, Estudios Impacto económico del

transporte aéreo en el PBI (IATA), Procesos de Integración Regional Transporte Multimodal, Quiebra de Aerolíneas – Protección al Consumidor, y Sistema Estadístico Integrado. En esta Macrotarea se cumplió con el 100% de avance.

Se deberá incluir en el programa de trabajo del siguiente período las tareas: Cumbre CLAC/ACAC, Diagnóstico de optimización de los indicadores de rendimiento del plan estratégico y Gestión de Trabajos Aéreos Especiales.

La tarea Actualización de la Res. A20.11 (Plan Estratégico), tema sobre el cual se acordó incluirlo en el Programa de trabajo del próximo período, con la realización de un taller en el que un “consultor experto” ayude a los miembros del Grupo *ad hoc* a elaborar un plan estratégico que oriente la actualización de la CLAC para el futuro.

- **Gestión Aeroportuaria**, el Punto Focal inició el desarrollo del Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, recopilando documentos a considerar en su elaboración y por la magnitud del trabajo se requerirá más tiempo para desarrollarlo, por lo que se resolvió continuar con esta tarea en el próximo período, incluyendo temas de seguridad operacional y medio ambiente, que no habían sido considerados inicialmente.

En relación a los Procesos de concesión de aeropuertos, se actualizó la encuesta elaborada por la Secretaría con el fin de intercambiar información, conocimientos y experiencias entre los Estados. La Secretaría incluirá en su página web la “encuesta interactiva” para que sea completada y actualizada por los Estados.

En esta Macrotarea se ha avanzado con el 60%.

- **Capacitación**, la Secretaría en coordinación con el Punto Focal actualizó, circuló y tabuló la encuesta

sobre necesidades de capacitación a nivel regional hasta el año 2017.

La implementación de la enciclopedia “CLACpedia” quedó inconclusa, por lo que se continuará con esta tarea en el próximo período. En todo caso, Brasil tiene disponible su base de datos en línea para continuar con la coordinación cuando se designe el nuevo Punto Focal.

En relación a la Reactivación del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC), la Secretaría deberá continuar con el proceso para determinar el Estado sede. La documentación está lista, faltando la decisión política y contribución de un Estado que se ofrezca como sede. Se observó el interés de algunos Estados para continuar con este proyecto.

En esta Macrotarea se ha avanzado con el 60%.

- **Medio Ambiente**, en principio se pretendía promulgar una Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil. Después de un arduo trabajo el Comité Ejecutivo resolvió presentar a la XXI Asamblea para su promulgación el Proyecto de Resolución A21-07 “Directrices de orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica”. Cabe destacar, que este tema se trabajó y discutió por un largo tiempo, constituyéndose en un objetivo cumplido que amalgama diferentes criterios de los Estados miembros que conforman nuestra Comisión.

Es oportuno mencionar que el tema de medio ambiente ha sido ampliamente discutido en el seno de la OACI, por lo que es importante realizar un continuo seguimiento a este tema, sobre todo en lo concerniente a cambio climático.

La Macrotarea alcanzó un avance del 100%.

- **Seguridad Operacional:** El Punto Focal de esta Macrotarea estructuró su trabajo de la siguiente manera:

La Meta A incluye tareas continuadas de períodos anteriores y relacionados a la aviación general, siendo el sector más expuesto al riesgo operacional. Las tareas propuestas bajo esta meta fueron:

A1 Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región / A2 Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General / A3 Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General / A4 Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas. Esta está pendiente que los Estados envíen información sobre aviación general y desafíos enfrentados. La tarea tiene un avance del 64%.

La Meta B incluye acciones de integración de las mejores prácticas regionales:

B1 Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA (ACSA) / B2 Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico / B3 Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad / B4 Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs). La Meta B tiene un avance del 80%, al tratarse de tareas de largo plazo, que requieren monitoreo y seguimiento de avances regionales y mundiales, se considera necesario mantenerlas para el próximo bienio.

- La Meta C corresponde a acciones complementarias e incluye:

C1 Incentivar la adhesión de Estados al SRVSOP / C2 Promover los resultados del RASG-PA / C3 Promulgar guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea / C4 Promover taller en cooperación CLAC-FAA / C5 Seguir y promover los avances regionales decurrentes de la evolución del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI. La Meta C también se encuentra en un avance del 70.4%, de lo cual se concluyó que, a excepción de la tarea C3, las demás pueden ser retomadas en el futuro, en caso se considere necesario.

- **Facilitación y Seguridad (FAL/AVSEC)**, se trabajaron las tareas distribuidas en tres áreas:

AVSEC: Control de calidad – Sistema de vigilancia / MOU de reconocimiento de medidas de seguridad

FAL: MRTD - DVLM / Tratamiento personas con discapacidad / Evaluación sobre trabajos de Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación

AVSEC/FAL: Certificación de Inspectores / Certificación de Instructores / Priorizar necesidades capacitación OACI/revisar e investigar legislación certificación de personal / Fortalecer Sistemas AVSEC aplicados a carga y correo / Adquisición equipos FAL/AVSEC. Esta Macrotarea obtuvo un avance del 100%.

Asimismo, se consideró que algunas de las tareas deberían continuar el próximo período: Procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano – Lista de objetos perdidos / Sistemas de Gestión de la Seguridad de la Aviación / Coordinación entre los Estados para estandarizar los procedimientos de auditorías de sus sistemas de seguridad de la aviación / Seguridad de la carga en tránsito / MRTD - DVLM / Mejores prácticas de facilitación / Material de capacitación en facilitación.

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

- Proyecto de Resolución A21-01 “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”.
- Proyecto de Resolución A21-03 “Curso sobre identificación de personas con comportamientos sospechosos”.
- Proyecto de Recomendación A21-02 “Texto de orientación sobre un Reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación”.
- Proyecto de Recomendación A21-04 “Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos”.
- Proyecto de Resolución A21-05 “Guía de coordinación entre la CLAC e IATA para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros”.
- Proyecto de Recomendación A21-06 “Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea”.
- Proyecto de Recomendación A21-08 “Marco referencial para la adquisición, pruebas y despliegue del equipo de seguridad”.
- Proyecto de Recomendación A21-10 “Estandarización en el proceso de certificación de instructores en seguridad de la aviación (AVSEC) en la región”.
- Proyecto de Recomendación A21-12 “Estandarización de los procedimientos de inspección de pasajeros y sus equipajes de mano y un listado de objetos prohibidos”.
- Proyecto de Resolución A21-07 “Directrices de Orientación Sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica”.

### III. 5 Gestión presupuestaria

30. Sobre la base de la información recibida de DTCEB/OACI que se encarga de administrar los fondos de la CLAC, se determinó que el presupuesto del 2013 se ejecutó eficientemente. En lo que respecta al 2014, se estima que al finalizar el año, los gastos incurridos no excedan lo presupuestado.

31. Respecto a las cuotas de contribución del presente año debo destacar que casi la totalidad de los Estados miembros han cumplido con los pagos correspondientes, quedando únicamente pendiente un monto acumulado de retraso de años anteriores por parte de un Estado.

32. Se observó asimismo, que algunos Estados no cumplen con sus aportaciones a principios de año, como lo establece la Res. A20-13 “Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las Obligaciones financieras”, por lo que se sugiere que para el próximo año los Estados realicen los pagos a tiempo, para evitar problemas de iliquidez.

### III. 6 Participación de Organismos

33. 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 y agradecer la valiosa contribución de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI-LAC), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Federación Internacional de Asociación de Pilotos (IFALPA), la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos de Norteamérica y el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (INTIBAEROSPA).



### III. 7 Desafíos para el futuro

34. Considero de suma importancia que la CLAC, a más de las tareas que regularmente desarrolla, continúe impulsando la armonización para desarrollar procedimientos y políticas en materia de:

- Liberalización del Transporte Aéreo
- Proceso de integración regional
- Protección al usuario
- Cambio climático y medio ambiente
- Estrategias para enfrentar pandemias
- Estrategias para enfrentar catástrofes
- Procesos y normas para hacer frente al aumento de tráfico de pasajeros y carga previsto
- Ampliar la capacidad de infraestructura para enfrentar crecimiento del tráfico de pasajeros y carga
- Implementación de tecnología en todos los servicios aéreos

### IV. CONCLUSIONES

35. En el presente período, la CLAC ha continuado mejorando su esquema de trabajo con la participación activa de los miembros del Comité Ejecutivo y demás Estados miembros que, conjuntamente con la Presidencia, la Secretaría y los Grupos de Expertos, coadyuvan para hacer de nuestra Comisión un organismo internacional eficiente.

36. Teniendo en cuenta que el tráfico de pasajeros y carga continúa creciendo sostenidamente, es necesario que Autoridades, Líneas aéreas, Operadores aeroportuarios y demás organismos conexos coordinen y establezcan procedimientos para enfrentar los problemas que puedan generarse en materia de infraestructura y servicios.

37. La CLAC ha demostrado a lo largo del tiempo que es el organismo apropiado para que las Autoridades de aviación civil, con el apoyo de los operadores, líneas aéreas y organismos conexos continúe promulgando decisiones que ayuden a mejorar los servicios que se presta a los usuarios.

38. Este informe resume las actividades realizadas por la CLAC en el bienio 2013-2014 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.

39. 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, para que la labor que desarrolla nuestra Comisión continúe con la misma fuerza.

40. Para terminar, agradezco a las autoridades de Guatemala, 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: Guatemala, Colombia, Ecuador y Panamá, así como a Chile por liderar la Macrotarea AVSEC/FAL que se le encomendó. Gracias a su activa colaboración hemos podido sacar adelante los compromisos adquiridos. Mención especial merece la Secretaría de la CLAC, en particular nuestro Secretario, que con su experiencia y eficiente labor nos ayuda a cumplir con los objetivos planteados.

## Medium-term Passenger Traffic Forecasts to 2016

*International and Domestic Traffic*

*Passenger-kilometres performed (PKP)*

Region of State's AOC Holders	Annual Growth Rates				
	History		Forecasts		
	2012	2013*	2014	2015	2016
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Europe	4.8	4.6	5.4	5.7	5.9
Africa	2.2	4.4	4.8	5.9	6.3
Middle East	14.3	11.2	11.6	12.1	12.3
Asia and Pacific	6.7	7.7	7.2	7.4	7.5
North America	1.6	2.0	2.7	3.1	3.3
Latin America and Caribbean	9.0	6.7	8.9	8.2	8.6
<b>World</b>	<b>5.3</b>	<b>5.5</b>	<b>6.0</b>	<b>6.3</b>	<b>6.5</b>

\*preliminary figures

The historical passenger traffic results are the revised figures in May 2014.

*Fuente: ICAO Predicts continued passenger traffic growth and rebound in freight traffic through 2016, Montreal, 16 July 2014*

## Freight Traffic Medium-term Forecasts to 2016

*International and Domestic Traffic*

*Freight tonne-kilometres performed (FTK)*

Region of State's AOC Holders	Annual Growth Rates				
	History		Forecasts		
	2012	2013*	2014	2015	2016
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Europe	-2.4	-0.1	2.7	3.1	3.2
Africa	13.9	4.0	3.1	3.4	3.6
Middle East	13.9	12.0	12.1	12.3	12.4
Asia and Pacific	-4.3	0.2	3.0	3.5	3.7
North America	-1.3	-4.9	1.4	1.6	1.7
Latin America and Caribbean	2.3	2.7	3.0	3.5	3.7
<b>World</b>	<b>-1.0</b>	<b>0.4</b>	<b>3.7</b>	<b>4.2</b>	<b>4.4</b>

\*preliminary figures

The historical freight traffic results are the revised figures in May 2014.

*Fuente: ICAO Predicts continued passenger traffic growth and rebound in freight traffic through 2016, Montreal, 16 July 2014*

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL DURANTE EL BIENIO 2013 - 2014**

**AÑO 2013**

N°	FECHA	REUNIÓN	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ESTADOS NO MIEMBROS y ORGANISMOS INT.
1	29 al 31 de enero	Trigésimo Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/30)	Lima, Perú	53	14	7
2	17 al 21 de junio	III Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG (CLAC-OACI)	Lima, Perú	57	16	10
3	26 al 28 de junio	Trigésimo Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/31)	Santiago de Cali, Colombia	33	12	6
4	27 y 28 de agosto	LXXXIV Reunión del Comité Ejecutivo	Ciudad de Panamá, Panamá	95	20	12
5	2 y 3 de diciembre	LXXXV Reunión del Comité Ejecutivo (Cuadragésimo Aniversario de la CLAC)	Bogotá, Colombia	75	19	6

**AÑO 2014**

N°	FECHA	REUNIÓN	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ESTADOS NO MIEMBROS y ORGANISMOS INT.
1	7 al 10 de abril	Trigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/32)	La Habana, Cuba	60	12	4
2	13 al 16 de mayo	Grupo de Trabajo – Plan Estratégico AVSEC/FAL/RG	Buenos Aires, Argentina	25	9	3
3	3 al 5 de junio	IV Reunión AVSEC/FAL/RG	Ciudad de México, México	50	14	10
4	2 al 4 de julio	Trigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/33)	Lima, Perú	58	14	6
5	25 al 27 de agosto	LXXXVI Comité Ejecutivo	Brasilia, Brasil	89	16	5
6	18 al 21 de noviembre	XXI Asamblea Ordinaria	Antigua Guatemala, Guatemala			

**PARTICIPACIÓN EN LOS EVENTOS DE CAPACITACIÓN  
(SEMINARIOS, CURSOS, TALLERES Y CONFERENCIAS) CELEBRADOS  
POR LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL  
DURANTE EL BIENIO 2013 – 2014**

**EVENTOS DE CAPACITACIÓN**

**AÑO 2013**

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ESTADOS NO MIEMBROS y ORGANISMOS INTERNAC.
1	8 – 12 abril	Taller “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa” (CLAC/OACI)	Lima, Perú	32	21	2
2	1 – 4 julio	Curso “Planificación Estratégica y control de los servicios de Transporte Aéreo” (CLAC/EAU)	Santiago de Cali, Colombia	40	8	0
3	14 – 18 octubre	Seminario “Derecho Aeronáutico y Política Aérea” (CLAC/CAAS)	Santiago, Chile	43	9	1
4	18 – 21 noviembre	Seminarios “Tecnología en Materia AVSEC” (CLAC/TSA)	Virginia, USA	19	8	0

**AÑO 2014**

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES		
				N°	ESTADOS MIEMBROS	ESTADOS NO MIEMBROS y ORGANISMOS INTERNAC.
1	6 - 8 mayo	Seminario/Taller “Seguridad Operacional en la Aviación en General / Accidentes e incidentes” (CLAC/FAA)	Río de Janeiro, Brasil	82	8	1
2	27 - 29 mayo	Seminario “Gestión de Medio Ambiente” (CLAC)	Guatemala	52	8	6
3	21 - 24 julio	Seminario “Manejo de Proyectos” (CLAC/EAU)	Lima, Perú	39	9	2
4	11 - 15 agosto	Seminario “Gestión para la Investigación de accidentes” (CLAC/CAAS)	Lima, Perú	30	10	0
5	23 - 26 setiembre	Seminario / Taller “Seguridad de la Carga Aérea” (CLAC/TSA)	Santiago de Chile, Chile	27	10	2