



CLAC/2

COMISION LATINOAMERICANA
DE AVIACION CIVIL

SEGUNDA ASAMBLEA ORDINARIA
MONTEVIDEO, 1 - 7 DE DICIEMBRE DE 1976

INFORME

APROBADO POR LA ASAMBLEA

I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Segunda Asamblea de la CLAC por el Presidente	1
Adopción del Orden del Día	2
Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea	2
Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subor dinados	2
Informe del Presidente	2
Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC	3
Criterios referentes al transporte aéreo internacional no regular .	4
Regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional	5
<u>Recomendación A2-1:</u> Regulación de la capacidad en los servicios de transporte aéreo internacional	5
Posibilidad de suspender circunstancialmente las restricciones de tráfico en épocas de gran demanda	7
La cuestión de la parada-estancia	7
Cumplimiento de las tarifas	8
<u>Recomendación A2-2:</u> Cumplimiento de las tarifas en los servicios aéreos internacionales dentro de la Región ..	8
Mecanismo de fijación de las tarifas de pasajeros y carga en el transporte aéreo internacional	10
Los acuerdos de transporte aéreo y los permisos de operación	10
<u>Recomendación A2-3:</u> Los acuerdos de transporte aéreo y los "Permisos de Operación"	11
Eliminación de gravámenes	11
<u>Recomendación A2-4:</u> Eliminación de gravámenes	12
Libre tránsito de personas y circulación de moneda	12
<u>Recomendación A2-5:</u> Libre tránsito de personas y circulación de moneda	13

	<u>Página</u>
Examen de la situación del transporte aéreo internacional en la Región Latinoamericana	14
Estadísticas de transporte aéreo	14
Aspectos metodológicos relativos a los costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas	15
Planificación del transporte aéreo	15
Coordinación de las actividades de transporte aéreo y turismo	16
Aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta	16
Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados de la CLAC en el campo de la economía del transporte aéreo	16
<u>Recomendación A2-6:</u> Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en los campos de la economía del transporte aéreo y el derecho aéreo	17
Facilitación del transporte aéreo internacional	18
Interferencia ilícita en la aviación civil internacional	19
Contribución de la CLAC para la mejor implementación del Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones del Caribe y Sudamérica	19
<u>Recomendación A2-7:</u> Medidas para contribuir a la actualización y ejecución del Plan Regional	20
<u>Recomendación A2-8:</u> Adiestramiento de personal aeronáutico	23
Examen del estado de adhesión dentro de la Región Latinoamericana de los convenios internacionales de derecho aéreo	25
Recopilación y publicación de los Códigos y Leyes de Aeronáutica Civil de los Estados Latinoamericanos	25
Vigencia de las Recomendaciones adoptadas por la Primera Asamblea de la CLAC	26
Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978	28
Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC	29

<u>Resolución A2-1: Felicitación y agradecimiento a la Mesa y a la Comisión Organizadora de la Segunda Asamblea de la CLAC</u>	30
Lugar y fecha de la Tercera Asamblea Ordinaria de la CLAC	31
Otras cuestiones	31
<u>Resolución A2-2: Homenaje al General Tydeo Larre Borges .</u>	31
<u>Resolución A2-3: Homenaje al Ingeniero Walter Binaghi ...</u>	32
Clausura de la Asamblea	33

Adjuntos

- A. Programa de trabajo de la CLAC
- B. Programa de Reuniones de la CLAC
- C. Presupuesto de gastos directos de la CLAC

Apéndices

- 1. Orden del Día
- 2. Lista de participantes
- 3. Lista de documentos
- 4. Informe del Presidente
- 5. Actas de las Sesiones Plenarias
 - Acta de la Primera Sesión Plenaria
 - Anexo A: Discurso de bienvenida de la autoridad invitante
 - Anexo B: Discurso del Presidente del Consejo de la OACI
 - Anexo C: Discurso del Presidente de la CLAC
 - Acta de la Segunda Sesión Plenaria
 - Acta de la Tercera Sesión Plenaria
 - Anexo D: Discurso del nuevo Presidente de la CLAC
- 6. Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC

SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Montevideo, 1 al 7 de Diciembre de 1976)

I N F O R M E

Cuestión 1 del
Orden del Día: Apertura de la Segunda Asamblea de la CLAC por el Presidente

Cuestión 2 del
Orden del Día: Discurso de bienvenida de la autoridad invitante

Cuestión 3 del
Orden del Día: Discurso del Presidente del Consejo de la OACI

Cuestión 4 del
Orden del Día: Discurso del Presidente de la CLAC

1. La Segunda Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, Brigadier Enrique Blas Desimoni, Comandante de Regiones Aéreas de Argentina, en la Sala de Conferencias del Palacio Municipal de Montevideo, a las 10:30 horas del día miércoles 1° de Diciembre de 1976. El señor Ministro Interino de Defensa Nacional, Doctor Armando Chiarino Aguirre pronunció un discurso de bienvenida a nombre del Gobierno del Uruguay. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea destacando los objetivos comunes de la CLAC y la OACI. Seguidamente el Presidente de la CLAC pronunció una alocución. El texto de los discursos respectivos figura en el Apéndice 5 de este informe.

2. Los siguientes Estados miembros de la CLAC estuvieron representados: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

3. Participaron en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros y territorios dependientes: Trinidad y Tobago, Canadá, España, Estados Unidos de América, Francia y Antillas Holandesas y las siguientes Organizaciones Internacionales: Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial e Instituto de Transporte Aéreo (ITA).

4. Asimismo las siguientes líneas aéreas latinoamericanas estuvieron representadas: Aerolíneas Argentinas, Aerocóndor, Aeroméxico, Aeroperú, Avianca, LAN- Chile, Cruzeiro, LAP, Latincarga, Pluna, Varig y Viasa.

5. La lista completa de los participantes figura en el Apéndice 2 y la lista de documentos que la Asamblea examinó aparece en el Apéndice 3.

6. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI asistió a la inauguración, a la primera sesión plenaria y a todas las sesiones del Comité I, y los señores Edgar Pol y Robert Stewart, Directores de las Oficinas Regionales de la OACI, en Lima y México respectivamente, actuaron como Asesores de la Reunión. El señor Indalecio M. Ferrari, Secretario de la CLAC se desempeñó como Secretario de la Asamblea asistido por el señor Enrique Pérez Castro, Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional de la OACI en México. Los servicios de secretaría fueron proporcionados por el Gobierno del Uruguay y por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. Todos los locales, equipos, suministros y servicios generales fueron provistos por el Gobierno del Uruguay.

Cuestión 5 del
Orden del Día: Adopción del Orden del Día

Cuestión 6 del
Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados que la Asamblea considere necesarios

Cuestión 7 del
Orden del Día: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados

CLAC/A2-NE/1 y NI/4

7. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio NE/1 y lo aprobó por unanimidad (Apéndice 1).

8. La Asamblea estableció dos Comités para examinar las diversas cuestiones del Orden del Día antes de ser tratados por la Plenaria. El Comité I, bajo la presidencia del Teniente Coronel Marco Andrade de Ecuador examinó las cuestiones 10.1 y 10.2 y el Comité II, bajo la presidencia del Capitán Miguel Von Seidlitz de Panamá, las cuestiones 11, 12 y 13 del Orden del Día. Las cuestiones 5 a 9 y 14 a 16 del Orden del Día se trataron directamente en la Plenaria, la cual examinó también los informes presentados por los Comités I y II.

Cuestión 8 del
Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC

CLAC/A2-NE/7 y NI/6

9. La Asamblea recibió el informe del Presidente de la CLAC sobre las actividades desarrolladas y medidas tomadas desde la clausura de la

Primera Asamblea de la CLAC hasta el presente, y expresó su profundo reconocimiento por la habilidad y acierto que, tanto el Brigadier Mayor José María Klix como el Brigadier Enrique Blas Desimoni, habían puesto de manifiesto para dirigir el trabajo de la CLAC durante ese período. El informe del Presidente figura en el Apéndice 4.

Cuestión 9 del

Orden del Día: Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC

CLAC/A2-NE/14

10. El Presidente informó a la Asamblea sobre el número de Estados que habían firmado el Estatuto de la CLAC y sobre el número de Estados que habían notificado su aprobación. Tomando en cuenta que el Estatuto tiene vigencia definitiva desde el 21 de Octubre de 1975, la Asamblea, a propuesta del Comité Ejecutivo, decidió mantener vigente la parte resolutive de la Resolución Al-1 y el tercer considerando de la misma y reemplazar los dos primeros considerandos por los siguientes a efectos de reflejar la situación actual:

"CONSIDERANDO Que es importante que todos los Estados signatarios del Estatuto de la CLAC presten su aprobación al mismo lo antes posible.

CONSIDERANDO Que de conformidad con los fines y objetivos de la CLAC es conveniente que todos los Estados definidos en el Artículo 2 de su Estatuto sean miembros de la misma".

11. En el Apéndice 6 aparece una lista de los Estados que firmaron el Estatuto de la CLAC y de los Estados que lo aprobaron.

Cuestión 10 del

Orden del Día: Examen preliminar de los principales problemas asociados con el desarrollo del transporte aéreo en la Región Latinoamericana

CLAC/A2-NE/2

12. La Asamblea tomó nota de los comentarios y consideraciones generales formulados por el Comité Ejecutivo sobre la cuestión 10 del Orden del Día que aparecen en la nota NE/2 y consideró apropiado examinar los problemas involucrados dentro de esta cuestión en la forma propuesta por el Comité Ejecutivo.

Cuestión 10.1 del
Orden del Día:

Cuestiones que serán examinadas durante la Conferencia Especial de Transporte Aéreo a celebrarse en Montreal en Abril de 1977

a) Criterios referentes al transporte aéreo internacional no regular

CLAC/A2-NI/1, NI/9 y OACI-NI/SATC Núm. 2

13. El examen de esta cuestión se inició con la presentación de la nota de información SATC Núm. 2, preparada por la Secretaría de la OACI para la Conferencia Especial de Transporte Aéreo a celebrarse en Montreal en Abril de 1977. La Asamblea tomó nota que solamente ocho Estados miembros de la CLAC habían contestado el cuestionario enviado por la OACI sobre los criterios referentes al transporte aéreo no regular y que era conveniente insistir en que los demás Estados completaran el cuestionario y enviaran una copia de dichas respuestas a la Secretaría de la CLAC, con el objeto de que los Estados de la CLAC que asistan a la Conferencia Especial de Transporte Aéreo tuvieran mayor información sobre las políticas y criterios existentes en Latinoamérica en esta materia.

14. La Asamblea tomó nota de las actividades realizadas por los Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá en relación con los criterios para la reglamentación del transporte aéreo no regular y decidió distribuir las conclusiones del Grupo Centroamericano sobre este asunto para conocimiento de los demás Estados miembros de la CLAC (NI/9).

15. La Asamblea reconoció la necesidad de regular en forma apropiada el transporte aéreo no regular con el objeto de responder a las necesidades del público usuario y mantener una adecuada armonía con el transporte aéreo regular. Igualmente reconoció la dificultad de reglamentar el transporte aéreo no regular en forma multilateral y que se debería contar con mayor información sobre las prácticas de los Estados de la CLAC en esta materia.

16. Tomando en cuenta la necesidad de que los Estados de la CLAC que asistirán a la Conferencia Especial de Transporte Aéreo, cuenten con mayor información que les permita alcanzar criterios uniformes, la Asamblea decidió solicitar a los Estados miembros que a más tardar el 15 de Enero de 1977, además de las respuestas a las cuestiones mencionadas en el párrafo 13 de este informe, envíen a la Secretaría de la CLAC información complementaria sobre las prácticas y reglamentos nacionales para regular el transporte aéreo no regular, así como sus puntos de vista personales en esta materia, con objeto de que sean examinados por el Comité Ejecutivo en su primera sesión del año 1977. El Comité Ejecutivo transmitiría esta información a los Estados miembros junto con sus propios comentarios, a efectos de ser considerados durante una reunión previa de los Estados miembros de la CLAC que concurran a la Conferencia Especial de Transporte Aéreo, la cual tendría lugar en Montreal dos días antes de la inauguración de la citada Conferencia.

Cuestión 10.1 b)
del Orden del Día: Regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional

CLAC/A2-NE/6, NE/9, NE/17, NI/2, NI/6 y NI/8

17. La Asamblea examinó la nota NE/6 presentada por el delegado de Argentina y coincidió en la necesidad de establecer algunos principios generales en relación con la regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional. Dentro de este contexto, la Asamblea tomó en cuenta los altos costos de explotación que experimenta actualmente la industria del transporte aéreo, la disminución de la demanda del tráfico, el exceso de capacidad y las características diferentes del mercado latinoamericano de viajes por vía aérea.

18. La Asamblea apreció que en la Región Latinoamericana la regulación de la capacidad puede presentar características diferentes según se trate de países que reciban o no, fuertes corrientes turísticas provenientes de otras regiones y consideró conveniente formular una declaración de carácter general en este sentido. La Asamblea tomó en cuenta que la aplicación de los criterios propuestos en esta declaración exigiría disponer en cada uno de los Estados de la CLAC de información estadística adecuada para poder determinar el origen real de los pasajeros por país de residencia y por aeropuerto de embarque y que esta información podría ser obtenida a través del sistema que se acuerde en el seno de la CLAC teniendo en cuenta criterios de factibilidad y máxima economía, por lo que decidió incluir esta última cuestión en el programa de trabajo de la CLAC. Igualmente la Asamblea tomó nota del contenido de la nota de información NI/6 y coincidió en que las tablas contenidas en los Apéndices de la misma proporcionaban información muy útil a los Estados miembros, con respecto a la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los volúmenes totales del tráfico de pasajeros y de mercancías hacia, desde y dentro de la Región.

19. En relación con este asunto la Asamblea adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACION A2-1

REGULACION DE LA CAPACIDAD EN LOS SERVICIOS

DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

CONSIDERANDO Que los altos costos de explotación que experimenta actualmente la industria del transporte aéreo están provocando niveles muy bajos de rentabilidad en la mayoría de las líneas aéreas latinoamericanas, en algunos casos negativos, ya que la elasticidad de la demanda no ha permitido un aumento proporcional de las tarifas en función de los mayores costos de explotación.

- CONSIDERANDO** Que en las actuales circunstancias, la única forma viable de compensar el desequilibrio que se observa entre los costos y los ingresos de explotación en los servicios internacionales, consiste en lograr factores de ocupación más altos mediante el ofrecimiento de una capacidad más ajustada a las reales necesidades de la demanda.
- CONSIDERANDO** Que el exceso de capacidad o supercapacidad constituye un serio problema, tal vez el más grave por el que atraviesa actualmente la industria del transporte aéreo internacional, lo que hace que la mayoría de los Gobiernos estén prestando especial atención a la cuestión de la regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional.
- CONSIDERANDO** Que en la Región Latinoamericana la regulación de la capacidad presenta características distintas según se trate de países que reciben o no fuertes corrientes turísticas provenientes de otros países de la misma o de otras regiones, dada su incidencia en las economías nacionales y de sus aerolíneas.
- CONSIDERANDO** Que los objetivos de coordinación y cooperación regional en el campo del transporte aéreo establecidos en el Estatuto de la CLAC, se irán alcanzando en la medida que los Estados miembros puedan coincidir en la adopción de ciertos principios y criterios de carácter general que sirvan de orientación para resolver los problemas de igual naturaleza que enfrentan en dicho campo.
- CONSIDERANDO** Que en relación con la regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional, los Estados miembros podrían formular una declaración de principios de carácter general con el objeto de definir sus posiciones con respecto a la participación de las empresas no nacionales en los tráficos de pasajeros hacia, desde y dentro de la Región Latinoamericana.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RECOMIENDA** A los Estados miembros que, en relación con la regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional y como un primer paso para lograr la mejor utilización del transporte aéreo en la Región, adopten la siguiente declaración:
1. Los Estados miembros de la CLAC, reconociendo por una parte, la importancia que el aporte de tráfico proveniente de otros Estados y regiones tiene para el desarrollo de sus economías nacionales, y por otra parte, las repercusiones negativas que produce en sus líneas aéreas un ofrecimiento excesivo de capacidad por parte de los transportadores no nacionales cuando no va acompañada de un

aporte de tráfico que lo justifique, han coincidido en afirmar que es compatible la existencia en la Región de criterios distintivos para su regulación atendiendo precisamente al señalado aporte de tráfico que los transportadores no nacionales realicen, sin que tal distinción afecte la unidad de voluntades de los Estados miembros de la CLAC para alcanzar el más amplio entendimiento en el campo del transporte aéreo.

2. A tales efectos los Estados miembros reconocen las ventajas de desarrollar en cada uno de los países de la CLAC un sistema de información estadística, sobre la base de las fuentes actualmente disponibles, que permita determinar el origen real de los pasajeros por país de residencia permanente y por aeropuerto de embarque.

Posibilidad de suspender circunstancialmente las restricciones de tráfico en épocas de gran demanda

20. Dentro de la cuestión 10.1 b) del Orden del Día, la Asamblea también examinó la nota CLAC/A2-NE/9 presentada por el delegado de Panamá, en la que se analizaban los problemas que se plantean a las líneas aéreas y a los pasajeros cuando por exceso de demanda, en determinadas circunstancias, no se pueden satisfacer las necesidades de éstos. Durante el debate de esta cuestión los delegados de los Estados miembros de la CLAC intercambiaron puntos de vista sobre las medidas que están tomando en sus respectivos países, para dar facilidades a las líneas aéreas y al público viajero en épocas de gran demanda, suspendiendo circunstancialmente las restricciones de tráfico. A la luz de estas facilidades que otorgan los Estados en ciertas circunstancias en forma unilateral, la Asamblea coincidió en que no existían en la Región problemas graves que requirieran una solución multilateral, por lo que decidió no adoptar ninguna recomendación al respecto.

La cuestión de la parada-estancia

21. Al considerar la cuestión 10.1 b) del Orden del Día, la Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A2-NE/17 presentada por el delegado de Honduras, en la que se mencionaba la aplicación de criterios diferentes con respecto al uso de la parada-estancia en los Estados de la Región y la conveniencia de que se encomendara al Comité Ejecutivo la realización de un estudio sobre el uso de esta modalidad de transporte dentro de la Región.

22. La Asamblea decidió encomendar al Comité Ejecutivo que, con la ayuda de la Secretaría y un pequeño grupo de expertos, se proceda a estudiar el uso de la parada-estancia dentro de la Región, con el objeto de informar a los Estados miembros sobre sus características y modalidades y llegado el caso, sobre la conveniencia de establecer algunos criterios comunes en relación con este asunto. Este estudio debería abarcar cuestiones tales como:

- a) Concepto de la expresión parada-estancia. Principios aplicables.
- b) Principios y criterios que gobiernan el uso de la parada-estancia dentro de la Región y en otras regiones.

- c) Acuerdos establecidos por los Estados de la Región en relación con el uso de la parada-estancia.
- d) Procedimientos utilizados por los Estados de la Región para la identificación del tráfico de parada-estancia en los casos en que se hayan concedido derechos específicos para este tipo de tráfico.
- e) Sistemas estadísticos aplicados dentro de la Región para conocer el volumen real del tráfico de parada-estancia.
- f) Conclusiones y recomendaciones del Comité Ejecutivo sobre el uso de la parada-estancia dentro de la Región.

23. Finalmente y en relación con la cuestión 10.1 b) del Orden del Día, la Asamblea tomó nota de la información proporcionada en la nota NI/2 presentada por el Instituto de Transporte Aéreo y en la nota NI/8 del delegado del Brasil.

Cuestión 10.1 c)
del Orden del Día: Cumplimiento de las tarifas

OACI - NI/SATC Núm. 1

24. Durante el examen de esta cuestión del Orden del Día, la Asamblea fue informada, en forma general, del contenido de la nota de información N° 1, preparada por la Secretaría de la OACI para la Conferencia Especial de Transporte Aéreo que se celebrará en Abril de 1977. La Asamblea tomó nota de algunos problemas relacionados con el cumplimiento de las tarifas que podrían ser resueltos por los gobiernos tales como la cuestión de los registros de las tarifas de los servicios no regulares; el cumplimiento de las tarifas por los transportistas que no son miembros de la IATA; la falta de regímenes regulatorios adecuados para los agentes de viajes y de carga, organizadores de excursiones, etc.; la carencia o insuficiencia en muchos de los Estados de un cuerpo adecuado de inspectores; y la insuficiente coordinación entre las administraciones nacionales y los transportistas aéreos en cuanto a los problemas de cumplimiento.

25. En relación con la cuestión 10.1 c) del Orden del Día, la Asamblea decidió adoptar la siguiente recomendación:

RECOMENDACION A2-2

CUMPLIMIENTO DE LAS TARIFAS EN LOS SERVICIOS

AEREOS INTERNACIONALES DENTRO DE LA REGION

CONSIDERANDO

Que los fines y objetivos de la CLAG son propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica.

CONSIDERANDO Que las violaciones de las tarifas para el transporte de pasajeros y mercancías en los servicios aéreos internacionales por parte de las líneas aéreas que operan en la Región, ponen en peligro la estabilidad económica de las líneas aéreas latinoamericanas perturbando seriamente el mercado de viajes y de transporte de mercancías por vía aérea en Latinoamérica.

CONSIDERANDO Que se hace necesario que los Gobiernos Latinoamericanos adopten medidas eficaces tendientes a garantizar en la Región la observancia de las tarifas registradas.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

- 1) Exijan a todos los transportadores aéreos internacionales ya sean éstos regulares o no regulares, el registro previo de sus tarifas de pasajeros y mercancías, así como sus condiciones de aplicación y comisiones a los intermediarios.
- 2) Establezcan regímenes regulatorios para las actividades de los agentes de viajes y de carga, organizadores de excursiones y expedidores de carga.
- 3) Impongan sanciones adecuadas para asegurar que se observen las tarifas, sus condiciones de aplicación y las comisiones a intermediarios registradas y aprobadas, en una escala apropiada y consecuente con el grado de gravedad y eventual repetición de las infracciones comprobadas.
- 4) Establezcan a la mayor brevedad posible los mecanismos de control y de investigación apropiados para el cumplimiento de las tarifas, sus condiciones de aplicación y las comisiones establecidas para los intermediarios.
- 5) Proporcionen a la CLAC una copia de sus reglamentos y demás disposiciones relativos a las cuestiones mencionadas en los párrafos 1) a 4) de la presente Recomendación así como información periódica sobre las infracciones comprobadas y las sanciones aplicadas en cada caso.
- 6) Apoyen de conformidad con los términos del párrafo 3 de la Resolución A18-18 de la OACI, las actividades relativas a la aplicación de las tarifas por parte de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, con respecto a los miembros de dicha Asociación.

Cuestión 10.1 d)
del Orden del Día: Mecanismo de fijación de las tarifas de pasajeros y carga en el transporte aéreo internacional.

26. Bajo esta cuestión del Orden del Día la Asamblea tomó nota que la Conferencia Especial de Transporte Aéreo examinará el actual mecanismo para fijar las tarifas internacionales de pasajeros y carga y que para tal efecto, la OACI ha constituido un Grupo de Expertos con el objeto de examinar el mecanismo para la determinación de las tarifas internacionales de pasajeros y carga y formular recomendaciones al Consejo, para que éste presente a la Asamblea las posibles mejoras que puedan introducirse en dicho mecanismo, teniendo en cuenta no solamente los legítimos intereses de los transportistas aéreos internacionales sino también de los usuarios del transporte aéreo internacional.

27. La Asamblea decidió que sin perjuicio de que los Estados de la CLAC vayan examinando la responsabilidad que tienen en la aprobación de las tarifas acordadas a través del actual mecanismo tarifario de IATA y sin perder de vista la necesidad de mantener una estructura mundial de tarifas, habría que aguardar las conclusiones preliminares del mencionado Grupo de Expertos para dar una orientación más precisa a los Estados de la CLAC sobre esta materia.

Cuestión 10.2 del
Orden del Día: Otras cuestiones relativas a problemas que afectan la situación económica del transporte aéreo o a otros aspectos de la aviación civil en la Región, que los Estados de la CLAC deseen considerar.

CLAC/A2-NE/11, NE/12, NE/22

Los acuerdos de transporte aéreo y los permisos de operación

28. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A2-NE/11 presentada por el delegado del Brasil en donde se describían algunos problemas en la aplicación de los acuerdos de transporte aéreo que daban como resultado la limitación o demora en el ejercicio de los derechos concedidos, así como la necesidad de buscar la simplificación en los procedimientos internos de los Estados miembros de la CLAC, para la aplicación de los acuerdos de transporte aéreo, eliminando demoras y gastos innecesarios para las líneas aéreas designadas.

29. Sobre el particular la Asamblea decidió adoptar la siguiente recomendación:

RECOMENDACION A2-3

LOS ACUERDOS DE TRANSPORTE AEREO Y LOS "PERMISOS DE OPERACION"

- CONSIDERANDO Que los acuerdos de transporte aéreo establecen procedimientos a ser adoptados por las partes contratantes para la designación de las empresas de transporte aéreo que tendrán a su cargo la operación de los servicios convenidos.
- CONSIDERANDO Que según dichos procedimientos, las empresas de transporte aéreo designadas deberán satisfacer los requisitos indicados en las leyes y reglamentos que normalmente son aplicados por las autoridades aeronáuticas para el funcionamiento de las empresas de transporte aéreo comercial.
- CONSIDERANDO Que por otra parte, los servicios de las líneas aéreas designadas por ambas partes contratantes son operados en base a los acuerdos de transporte aéreo, los cuadros de rutas y las consultas aeronáuticas realizadas de conformidad con dichos acuerdos.
- CONSIDERANDO Que los eventuales procedimientos internos que se establezcan para la aplicación de los acuerdos deberían ser ejecutados sin demora para no perjudicar a las líneas aéreas designadas y sin sobreponerse a los acuerdos, cuadros de ruta y consultas, evitando el cumplimiento de sus respectivas disposiciones.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) RECOMIENDA a los Estados miembros que los eventuales procedimientos internos que establezcan para aplicación de los acuerdos de transporte aéreo no se sobrepongan a esos acuerdos, cuadros de rutas y consultas, restringiendo o retardando el cumplimiento de sus respectivas disposiciones.
- 2) RECOMIENDA a los Estados miembros que busquen simplificar sus procedimientos internos para la aplicación de los acuerdos de transporte aéreo, eliminando demoras y gastos innecesarios y perjudiciales para las líneas aéreas designadas, concediendo a las líneas aéreas designadas por la otra parte contratante el mismo tratamiento otorgado por dicha parte a sus propias líneas aéreas.

Eliminación de gravámenes

30. Dentro de la cuestión 10.2 del Orden del Día, la Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A2-NE/12 presentada por el delegado de Brasil en donde se mencionaba la conveniencia de que los Estados de la Región evitaran la aplicación de medidas que resultaran en prácticas discriminatorias

o que deterioraran los principios consagrados de reciprocidad e igualdad de tratamiento con respecto a la imposición de derechos, impuestos y derechos consulares.

31. En relación con este asunto la Asamblea decidió adoptar la siguiente recomendación:

RECOMENDACION A2-4

ELIMINACION DE GRAVAMENES

CONSIDERANDO Que los acuerdos sobre transporte aéreo establecen normas expresas sobre el pago de derechos, impuestos y derechos consulares, con el fin de evitar prácticas discriminatorias y de respetar el principio de igualdad de tratamiento.

CONSIDERANDO Que estos procedimientos no son siempre aplicados con la deseada prontitud, pasando a veces un período demasiado largo hasta que la parte que no hace el cobro de tales derechos obtenga en reciprocidad las mismas exenciones.

CONSIDERANDO Que los derechos consulares son también cobrados por las representaciones de algunos países, a las líneas aéreas de países que nada cobran por imposición legal.

CONSIDERANDO Que el respeto a los principios de reciprocidad y de igualdad de tratamiento es práctica esencial para asegurar buenas relaciones aeronáuticas en el campo internacional.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A los Estados miembros de la CLAC que hagan una interpretación armónica de los acuerdos sobre transporte aéreo en lo que respecta a los pagos de derechos, impuestos y derechos consulares, de manera de evitar la adopción de medidas que resulten en prácticas discriminatorias o que deterioren los principios consagrados de reciprocidad e igualdad de tratamiento así como la exigencia del pago de cualquier otro gravamen que repercuta de manera negativa en las buenas relaciones aeronáuticas entre las partes interesadas.

Libre tránsito de personas y circulación de moneda

32. Al examinar la cuestión 10.2 del Orden del Día, el delegado del Brasil presentó la nota de estudio CLAC/A2-NE/22, en la que se recomendaba a los Estados de la Región que examinaran las ventajas de proceder a la adhesión, y/o ratificación del Protocolo sobre Tránsito de Personas que

había sido firmado en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio -ALALC, en Diciembre de 1966, así como la conveniencia de que los Estados de la Región revisen sus reglamentos de circulación de moneda.

33. La Asamblea coincidió en que este tipo de acuerdos pueden contribuir en forma importante al incremento del transporte aéreo regional, por lo que decidió adoptar la siguiente recomendación:

RECOMENDACION A2-5

LIBRE TRANSITO DE PERSONAS Y CIRCULACION DE MONEDA

CONSIDERANDO Que el Protocolo sobre Tránsito de Personas, que ha sido firmado en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en Diciembre de 1966 otorga facilidades de tránsito de personas lo cual podrá contribuir al incremento del transporte aéreo regional, sobre todo si se tiene en cuenta las crecientes dificultades para los viajes turísticos a países de moneda fuerte.

CONSIDERANDO Que parece ser evidente que esa libertad de tránsito de personas, para producir los efectos deseados, debería conjugarse con las regulaciones de cambio de moneda.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) RECOMIENDA a los Estados miembros que examinen las ventajas de proceder a la adhesión y/o ratificación del Protocolo sobre Tránsito de Personas firmado en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio -ALALC, el 12 de Diciembre de 1966.
- 2) RECOMIENDA a los Estados miembros el reexamen de los reglamentos de circulación de monedas, con miras a un mayor desarrollo del transporte aéreo regional.

Cuestión 11 del

Orden del Día: Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978

CLAC/A2-NE/3

34. La Asamblea examinó el programa de trabajo propuesto en la nota de estudio CLAC/A2-NE/3 y en relación con los asuntos que se incluyen en el citado programa adoptó la decisión que en cada caso se especifica a continuación.

1. Examen de la situación del transporte aéreo internacional en la Región Latinoamericana

CLAC/A2-NE/4

35. Al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/4 la Asamblea tomó nota del resultado negativo de las gestiones realizadas por el Comité Ejecutivo y la Secretaría ante el PNUD y otros organismos y entidades regionales, con el objeto de obtener la cooperación financiera de los mismos para la realización de los estudios sobre la situación del transporte aéreo internacional en la Región Latinoamericana.

36. La Asamblea apreció que sería muy difícil obtener la ayuda del PNUD en los años 1977, 1978 y aún en 1979, teniendo en cuenta que por falta de suficientes recursos el PNUD había decidido suprimir de sus programas de asistencia técnica para los próximos años la consideración de nuevos proyectos regionales, dando prioridad exclusivamente a los proyectos nacionales.

37. La Asamblea tomó nota del contenido de los documentos de proyecto preparados por la Secretaría en coordinación con la OACI y también con la CEPAL, para poner en marcha el programa de estudios recomendado por la Primera Asamblea* y decidió iniciar en 1977 la primera parte de estos estudios utilizando los servicios de la Secretaría y la ayuda de un grupo de expertos. Asimismo y en relación con la Sección 2 de estos estudios la Asamblea tomó nota del contenido general de las tablas estadísticas que aparecen en la nota de información NI/6 y en donde se muestran algunos ejemplos de la forma en que se efectuaría el análisis de la información estadística que aparece en los compendios de la OACI "Tráfico por Etapas" y de la CLAC "Origen y Destino".

38. La Asamblea también tomó nota con satisfacción que la OACI, en cumplimiento de su programa regular de trabajo había iniciado la preparación de un estudio de carácter general sobre el transporte aéreo de pasajeros y carga en Latinoamérica y el Caribe, que tiene previsto finalizarlo antes de la celebración de la Tercera Asamblea de la CLAC. La Asamblea fue debidamente informada que los estudios a emprender por la CLAC sólo incluyen aquellas cuestiones recomendadas por la Primera Asamblea que no están comprendidas en el estudio de la OACI o que no están desarrolladas en el mismo con el grado de detalle que requiere la CLAC.

2. Estadísticas de Transporte Aéreo

CLAC/A2-NE/15

39. La Asamblea tomó nota que en relación con la puesta en ejecución de un programa de estadísticas de origen y destino conforme se establece en

* Sección 1 - Políticas y regulaciones existentes en Latinoamérica relativas a la explotación de los servicios aéreos internacionales.
Sección 2 - Participación de las líneas aéreas latinoamericanas en la explotación de los servicios internacionales regulares.
Sección 3 - Definición de una metodología para el análisis de los costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas latinoamericanas.

el párrafo 3 de la Recomendación Al-1, el mismo había comenzado a implementarse en la Región Sudamericana. La Asamblea expresó su satisfacción al observar que todos los Estados miembros de la CLAC pertenecientes a dicha Región estaban recopilando y enviando regularmente a la Secretaría de la CLAC los datos de origen y destino de los servicios regulares y que ya se habían publicado dos compendios correspondientes al tercer y cuarto trimestre de 1975.

40. La Asamblea coincidió en que los párrafos 3 y 4 de la Recomendación Al-1 debían ser modificados a fin de establecer de una manera regular el programa que ya se había iniciado y por otra parte había que enfatizar la necesidad que tienen los Estados de la CLAC de disponer de los datos de origen y destino de todos los Estados de la Región sin excepción. En consecuencia, la Asamblea decidió modificar los párrafos 3 y 4 de la Recomendación Al-1 en la siguiente forma:

- "3) Encarga al Comité Ejecutivo que establezca de una manera regular el programa de estadísticas de origen y destino de los servicios internacionales regulares y no regulares ya iniciado por la CLAC.
- 4) Recomienda a los Estados miembros que aún no participan del programa mencionado en el párrafo 3), que lo hagan a la brevedad posible, y que para ello soliciten la cooperación de las líneas aéreas que operan en sus respectivos territorios."

3. Aspectos metodológicos relativos a los costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas

CLAC/A2-NE/4

41. La Asamblea había tomado nota que esta cuestión estaba incluida en la sección 3 del documento de proyecto enviado al PNUD que se menciona en el párrafo 37 del presente informe y no obstante la actual situación financiera del PNUD decidió retener este asunto en el programa de trabajo para el caso eventual de que pudiera disponerse de la ayuda del PNUD o de otras entidades para realizar este estudio.

4. Planificación del transporte aéreo

CLAC/A2-NE/15

42. La Asamblea decidió mantener vigente la Recomendación Al-2 y en consecuencia, este asunto continúa dentro del programa de trabajo de la CLAC.

5. Coordinación de las actividades de transporte aéreo y turismo

CLAC/A2-NE/18

43. La Asamblea tomó nota de las reuniones regionales de turismo realizadas en 1975 y 1976 y del establecimiento de la Organización Mundial de Turismo (OMT) y decidió encomendar al Comité Ejecutivo que instruya a la Secretaría para que continúe manteniendo estrechas relaciones con las organizaciones regionales de turismo, y en particular con la Secretaría Regional para las Américas de la OMT. Asimismo la Asamblea decidió mantener vigente la Recomendación A1-3 "Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo".

6. Aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta

CLAC/A2-NE/5

44. La Asamblea tomó nota que dentro de la Región se aplicaban diversos principios y criterios en relación con la imposición de derechos en los aeropuertos y al respecto decidió encargar al Comité Ejecutivo la elaboración de recomendaciones tendientes a armonizar los principios y criterios mencionados sobre la base de las recomendaciones formuladas por la OACI en esta materia.

45. Asimismo la Asamblea coincidió en la necesidad de examinar los métodos contables utilizados por las administraciones de los aeropuertos latinoamericanos para la determinación y asignación de los costos aeroportuarios y de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, y de definir una metodología que permita determinar y asignar dichos costos de una manera ágil y eficaz. Finalmente la Asamblea apreció que para mejorar y perfeccionar la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en materia de contabilidad de aeropuertos y de servicios de navegación aérea en ruta, podrían desarrollarse seminarios y cursos sobre la materia.

46. La Asamblea decidió incluir todos estos asuntos en el programa de trabajo para los años 1977-1978.

7. Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados de la CLAC en el campo de la economía del transporte aéreo

CLAC/A2-NE/10 y NI/3

47. Al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/10 la Asamblea tomó nota que dentro de la Región se estaban realizando cursos sobre economía de transporte aéreo y también de derecho aéreo, a los que habían concurrido un número apreciable de funcionarios de las Administraciones de Aviación

Civil de los Estados de la Región y también de las líneas aéreas. La Asamblea también tomó nota de las necesidades de los Estados de la CLAC en materia de capacitación en estadísticas de aviación civil y los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea en ruta.

48. La Asamblea también tomó nota que bajo los auspicios del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Espacial se venían realizando en Madrid, de una manera regular, cursos para técnicos de la aviación comercial, los que estaban abiertos para los funcionarios de los Gobiernos y las líneas aéreas latinoamericanas.

49. La Asamblea coincidió en que sobre la base de los cursos disponibles en la Región y otros que pudieran organizarse podría establecerse un programa regular de capacitación del personal en el campo del transporte aéreo y también del derecho aéreo, para lo cual decidió adoptar la siguiente recomendación:

RECOMENDACION A2-6

PERFECCIONAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC EN LOS CAMPOS DE LA ECONOMIA DEL TRANSPORTE AEREO Y EL DERECHO AEREO

- CONSIDERANDO Que es evidente la necesidad que tienen los Estados miembros de la CLAC de perfeccionar su capacidad en los campos de la economía del transporte aéreo y el derecho aéreo.
- CONSIDERANDO Que dentro de la Región se están impartiendo cursos de economía del transporte aéreo y de derecho aéreo, en la ciudad de Buenos Aires, el primero dentro del Proyecto PNUD/OACI-ARG/71/549 "Instrucción y Perfeccionamiento del Personal Aeronáutico Terrestre" y el segundo, de una manera regular, en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial dependiente de la Fuerza Aérea Argentina.
- CONSIDERANDO Que en materia de adiestramiento en estadísticas de aviación civil y con motivo de una encuesta realizada recientemente por el OACI, el Gobierno Argentino ha ofrecido también su cooperación para impartir instrucción en esta especialidad a nacionales de los países latinoamericanos.
- CONSIDERANDO Que en lo relativo a los aspectos económicos de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta se aprecia que en el futuro deberían organizarse cursos específicos sobre esta materia con una amplitud mucho mayor que la contemplada actualmente en los cursos de economía del transporte aéreo mencionados en el segundo considerando de la presente Recomendación.

CONSIDERANDO Que es conveniente establecer de una manera regular un programa de capacitación del personal perteneciente a las administraciones nacionales de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC en materia de economía del transporte aéreo, estadísticas de aviación civil, economía de aeropuertos y derecho aéreo, sobre la base de los cursos que se están impartiendo actualmente en la Región.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) **ENCARGA** al Comité Ejecutivo que disponga que la Secretaría de la CLAC, en coordinación con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, haga arreglos con el Comando de Regiones Aéreas de Argentina con el objeto de establecer de una manera regular un programa de capacitación del personal perteneciente a las administraciones nacionales de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC en materia de economía del transporte aéreo, estadísticas de aviación civil, economía de aeropuertos y derecho aéreo, y que para la ejecución de dicho programa se gestione la cooperación del PNUD.
- 2) **RECOMIENDA** a los Estados miembros que, una vez establecido el programa mencionado en 1), incluyan en los proyectos nacionales para el desarrollo de la aviación civil financiados por el PNUD y/o en sus respectivos presupuestos nacionales, un número suficiente de becas para cada una de las especialidades contenidas en dicho programa.

8. Facilitación del transporte aéreo internacional

CLAC/A2-NE/5

50. La Asamblea coincidió en que todavía existían en la Región problemas de facilitación de distinta naturaleza y que los mismos debían ser examinados y discutidos en profundidad en foros específicos, y al respecto decidió encomendar al Comité Ejecutivo que mantenga a través de la Secretaría una estrecha relación y cooperación continua con las organizaciones regionales vinculadas o interesadas en cuestiones específicas de facilitación, propiciando la discusión de dichos problemas en las reuniones de las citadas organizaciones.

51. Asimismo la Asamblea decidió mantener en el programa de trabajo el examen continuo del grado de aplicación de los Estados miembros, de las disposiciones del Anexo 9 y otras recomendaciones de la OACI en la esfera de la facilitación.

9. Interferencia ilícita en la aviación civil internacional

CLAC/A2-NE/5

52. La Asamblea tomó nota que ningún Estado de la Región había notificado diferencias a la OACI respecto del Anexo 17 (Seguridad), pero expresó sus dudas de que todos los Estados de la Región estén aplicando en la actualidad ciertas disposiciones, como las relativas a la organización de la seguridad (preparación de un programa nacional de seguridad para la aviación civil y establecimiento de un comité de seguridad nacional y de comités y servicios de seguridad de aeródromo).

53. La Asamblea también consideró apropiado que el Comité Ejecutivo, a través de la Secretaría y en coordinación con la OACI, solicite a los Estados miembros que informen a la CLAC sobre las medidas que han adoptado o piensan adoptar en relación con la aplicación del Anexo 17 y también con respecto a sus necesidades en materia de capacitación del personal en cuestiones relativas a la seguridad, ya sea a través de cursos o seminarios de alcance regional.

10. Contribución de la CLAC para la mejor implementación del Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones del Caribe y Sudamérica

CLAC/A2-NE/20 y NE/21

Medidas para contribuir a la actualización y ejecución del Plan Regional

54. La Asamblea consideró la nota de estudio NE/20 que contiene información sobre las medidas tomadas por la Reunión Regional de Navegación aérea Caribe/Sudamérica, celebrada por la OACI en Lima del 5 al 28 de Octubre de 1976. Tomó nota que la mencionada Reunión había llevado a cabo una revisión completa del Plan de Navegación Aérea para las dos Regiones, formulando las recomendaciones pertinentes para su actualización. La Asamblea apreció con satisfacción que la mencionada Reunión, enfatizando la importancia de mantener los planes de navegación aérea de las Regiones CAR y SAM razonablemente actualizados, había propuesto medidas para facilitar el logro de este objetivo. Notando que las Recomendaciones de la Reunión deberán aún ser consideradas por la Comisión de Aeronavegación y el Consejo de la OACI antes de entrar en efecto, la Asamblea decidió recomendar a los Estados miembros a que colaboren con la OACI en la aplicación de los procedimientos que el Consejo apruebe para mantener el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM debidamente actualizado en forma continua.

55. Con referencia a las medidas que habrá de tomar la OACI para facilitar la ejecución del Plan revisado de Navegación Aérea para las Regiones CAR y SAM, la Asamblea tomó nota de los procedimientos establecidos por el Consejo de la OACI para la preparación de un programa coordinado de ejecución en consulta con los Estados concernientes, y decidió recomendar que los Estados miembros den su más efectivo apoyo a las tareas relativas al logro de este objetivo.

56. La Asamblea coincidió con los puntos de vista expresados por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM en cuanto a la importancia que tienen los proyectos regionales de cooperación técnica PNUD/OACI para la ejecución coordinada de elementos esenciales del Plan Regional. Expresó su seria preocupación con respecto a la terminación de la mayoría de los proyectos regionales PNUD/OACI en Latinoamérica y la dificultad de obtener su reactivación debido a la situación financiera por la que atraviesa el PNUD. En coincidencia con lo propuesto por la Reunión Regional CAR/SAM para resolver este problema acordó recomendar que los Estados miembros dispongan dentro de sus programas nacionales PNUD la asignación de partidas para contribuir a la financiación de proyectos multinacionales que no puedan ser aprobados dentro de los recursos regionales del PNUD.

57. Sobre la base de las consideraciones previas y el examen de la Recomendación Al-6 de la Primera Asamblea de la CLAC, la Asamblea adoptó la siguiente Recomendación, la que sustituye y deja sin efecto la Recomendación Al-6:

RECOMENDACION A2-7

MEDIDAS PARA CONTRIBUIR A LA ACTUALIZACION

Y EJECUCION DEL PLAN REGIONAL

- CONSIDERANDO Que es de particular interés de los Estados Latinoamericanos que la OACI mantenga debidamente actualizado el Plan de Navegación Aérea para las Regiones CAR y SAM a fin de que el Plan vigente refleje en todo momento los requerimientos de instalaciones y servicios que deberían ser proporcionados por los Estados Latinoamericanos.
- CONSIDERANDO Que la OACI habrá de preparar en consulta con los Estados concernientes, un programa coordinado de ejecución, subsiguientemente a la aprobación por el Consejo del Plan Actualizado de Navegación Aérea para las Regiones CAR y SAM y que los Estados Latinoamericanos deberían prestar su más decidida colaboración en el desarrollo de esta tarea.
- CONSIDERANDO Que es de suma importancia que los Estados Latinoamericanos tomen medidas apropiadas para la ejecución oportuna y coordinada de las partes que les corresponden del Plan de Navegación Aérea de la OACI, disponiendo de la asignación de los recursos requeridos para este fin en sus presupuestos y que presten su cooperación en las medidas que la OACI determine para coordinar la ejecución del Plan.
- CONSIDERANDO Que es conveniente que los Estados Latinoamericanos, para facilitar la planificación y ejecución de sus programas para la expansión y mejora de las instalaciones y servicios de navegación aérea, recurran en la medida necesaria a la ayuda

que puedan obtener del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo utilizando los servicios de la OACI para la formulación de los correspondientes proyectos nacionales de cooperación técnica, o en su defecto, los Estados que cuenten con fondos propios para tal fin, desarrollen proyectos de cooperación técnica similares bajo arreglos de fondos en fideicomiso con la OACI.

CONSIDERANDO Que es altamente deseable que los Estados Latinoamericanos dispongan en forma periódica y coordinada de asesoramiento de corta duración en campos técnicos especializados para la ejecución de elementos esenciales del Plan Regional de Navegación Aérea y, tomando en cuenta las dificultades que confronta el PNUD para aprobar proyectos regionales de cooperación técnica, asignen partidas de sus programas nacionales PNUD para contribuir a la financiación de los proyectos multinacionales que se requieran.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) RECOMIENDA a los Estados miembros que presten su más decidida colaboración a la OACI en la aplicación de las medidas formuladas por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, conforme éstas sean aprobadas por el Consejo de la OACI, con el propósito de mantener el Plan Regional de Navegación Aérea razonablemente actualizado en forma continua, mediante la formulación de propuestas de enmienda al Plan, y que para este fin cooperen con las Oficinas Regionales concernientes de la OACI, informándolas sobre los cambios en las operaciones aéreas que requieran modificación en el Plan Regional, con bastante anticipación a la introducción de esos cambios.
- 2) RECOMIENDA a los Estados miembros que una vez aprobado el Plan revisado y tan pronto como les sea posible, determinen sus posibilidades y planes para proporcionar las instalaciones y servicios requeridos y comuniquen dicha información a las Oficinas Regionales concernientes de la OACI y que subsiguientemente presten su más decidida colaboración en la elaboración del programa coordinado de ejecución que habrá de preparar la OACI en consulta con los Estados.
- 3) RECOMIENDA a los Estados miembros que para lograr la ejecución oportuna y coordinada de las partes del Plan de Navegación Aérea revisado que estén pendientes de ejecución, tomen las medidas del caso asegurando la asignación de los recursos necesarios en sus respectivos presupuestos y a que participen y presten su cooperación en el desarrollo de las medidas especiales que se determinen dentro de la esfera de la OACI para coordinar la ejecución del Plan.

- 4) RECOMIENDA a los Estados miembros que para el planeamiento y ejecución de sus programas de mejora y expansión de instalaciones y servicios de navegación aérea utilicen, en la medida que sea necesaria, la ayuda que puedan obtener del PNUD y que, para la determinación del tipo de ayuda requerida y la formulación de los proyectos nacionales de cooperación técnica respectivos, soliciten el asesoramiento de la OACI. Asimismo, a que los Estados que requieran de cooperación técnica de este tipo y que cuenten con fondos propios que pudieran destinarse para el mismo fin, efectúen arreglos de fondos en fideicomiso con la OACI para desarrollar los proyectos de cooperación técnica requeridos.
- 5) RECOMIENDA a los Estados miembros que asignen, dentro de sus programas nacionales PNUD, partidas para contribuir a la financiación requerida, a fin de asegurar la activación de proyectos multinacionales para proporcionar cooperación técnica en la ejecución de los elementos esenciales del Plan Regional de Navegación Aérea que no puedan ser aprobados por el PNUD dentro de sus recursos regionales.
- 6) ENCARGA al Comité Ejecutivo que más adelante, subsiguientemente a la aprobación por el Consejo de la OACI del Plan Regional de Navegación Aérea revisado y a la luz de los resultados del Programa Coordinado de Ejecución que habrá de preparar la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados de las Regiones CAR y SAM, tome las medidas que fueran necesarias para ayudar a que los Estados miembros presten su cooperación más decidida en la ejecución oportuna y coordinada de los elementos correspondientes del Plan.

Adiestramiento de Personal Aeronáutico

58. La Asamblea consideró la nota de estudio NE/19 que contiene información sobre la labor realizada por la OACI en la esfera del adiestramiento de personal aeronáutico, así como también sobre las medidas y recomendaciones formuladas sobre esta materia por la Reunión Regional CAR/SAM. La Asamblea apreció con satisfacción la labor que viene realizando la OACI para completar el estudio sobre las necesidades de personal aeronáutico y los requerimientos de instrucción en las Regiones CAR y SAM para el período 1977-1981, y coincidiendo con los puntos de vista de la Reunión Regional CAR/SAM acordó recomendar que los Estados miembros revisen periódicamente sus planes de potencial humano e instrucción para que la OACI pueda mantener los estudios regionales debidamente actualizados.

59. La Asamblea consideró además que la importancia de los aspectos de instrucción de personal aeronáutico en relación con la ejecución de las instalaciones y servicios de navegación aérea recomendados en el Plan Regional, indicaban claramente la necesidad de contar con asesoramiento en este campo en forma continuada y en este sentido, coincidiendo con la opinión de la Reunión Regional CAR/SAM, acordó solicitar a la OACI que considere la

posibilidad, tan pronto como sea practicable, de dotar de este complemento experto en las Oficinas Regionales concernientes.

60. La Asamblea tomó nota con satisfacción de los esfuerzos realizados por los Estados Latinoamericanos en el establecimiento y mejora de centros nacionales de adiestramiento y expresó, en particular, su aprecio por la efectiva labor desarrollada por la Argentina con la cooperación del PNUD/OACI para la mejora y ampliación de las facilidades de instrucción del Centro Regional INAC/CIPE de Buenos Aires. Notó, sin embargo, que la Reunión Regional CAR/SAM había observado que en muchos casos se requería mejorar la estructura orgánica de estos centros de instrucción, dotándolos de plantas permanentes de instructores y de presupuestos apropiados. Asimismo, pudo apreciar la necesidad de desarrollar la capacidad de instrucción de los centros regionales para atender los requerimientos de los Estados Latinoamericanos para instrucción en el exterior. Observó, sin embargo, que la sustancial reducción en la cooperación técnica proporcionada por el PNUD dificultará grandemente el logro de este objetivo, y expresó su preocupación por la repercusión que esta situación tendrá en la ejecución del Plan Regional. Además, en conocimiento de que el PNUD no aprobará proyectos regionales de becas, la Asamblea reconoció la necesidad de que los Estados deberían tomar medidas para que se disponga de recursos financieros de otras fuentes para atender sus necesidades de instrucción en el exterior.

61. A la luz de las consideraciones anteriores y del examen de la Recomendación Al-4 de la Primera Asamblea de la CLAC, la Asamblea adoptó la siguiente Recomendación, la que sustituye y deja sin efecto la Recomendación Al-4:

RECOMENDACION A2-8

ADIESTRAMIENTO DE PERSONAL AERONAUTICO

- CONSIDERANDO La importancia que tiene el que los Estados Latinoamericanos efectúen periódicamente la evaluación de sus necesidades de adiestramiento para que la OACI pueda mantener actualizado el estudio regional de las necesidades de instrucción, particularmente con respecto a los requerimientos de instrucción en el exterior los que son esenciales para el desarrollo adecuado de los Centros Regionales de Instrucción.
- CONSIDERANDO Que la importancia de los aspectos de adiestramiento y especialización de personal aeronáutico en relación con la ejecución del Plan Regional hace evidente que se requiere del apoyo y asistencia de las Oficinas Regionales concernientes de la OACI en el campo de potencial humano e instrucción aeronáuticos en forma continuada.
- CONSIDERANDO Que se hace necesario en muchos casos mejorar la estructura orgánica de los centros de instrucción aeronáutica de los Estados Latinoamericanos y que, asimismo, se requiere desarrollar

la capacidad de instrucción de los centros regionales para lo cual se hace necesario contar con la ayuda de la cooperación técnica PNUD/OACI.

CONSIDERANDO Que como no se contará en el transcurso de los próximos años con becas de proyectos regionales PNUD/OACI se hace necesario que los Estados Latinoamericanos tomen medidas para asegurar que dispongan de recursos financieros propios o de otras fuentes para atender sus necesidades de instrucción en el exterior.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) RECOMIENDA a los Estados miembros que preparen y actualicen en forma periódica sus planes sobre potencial humano y requerimientos de instrucción de personal aeronáutico y cooperen con las Oficinas Regionales concernientes de la OACI en la elaboración y actualización del estudio regional sobre requerimientos de instrucción.
- 2) ENCARGA al Comité Ejecutivo que se dirija al Secretario General de la OACI solicitándole que haga los trámites del caso a fin de que las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México cuenten con el elemento experto que les permita proporcionar apoyo y asesoramiento de potencial humano e instrucción de personal aeronáutico en forma continua.
- 3) RECOMIENDA a los Estados miembros que operan centros de instrucción aeronáutica, y que aún no lo hubieren hecho, que tomen medidas para mejorar la estructura orgánica de sus centros de instrucción y dotarlos de plantas de instructores a tiempo completo y de partidas presupuestarias adecuadas.
- 4) RECOMIENDA a los Estados miembros que tomen medidas urgentes para poner en conocimiento de la Administración del PNUD; a través de sus respectivas autoridades de planificación y coordinación de cooperación técnica, su decidido apoyo con respecto a la ayuda de la cooperación técnica PNUD/OACI a los centros regionales de instrucción aeronáutica concernientes y su seria preocupación por la reducción de la cooperación técnica regional en los proyectos PNUD/OACI de asistencia al CATI en Trinidad y Tobago y al INAC/CIPE en Buenos Aires.
- 5) RECOMIENDA a los Estados miembros que dispongan que se cuente con recursos financieros en sus propios presupuestos para atender sus necesidades de instrucción y perfeccionamiento de personal aeronáutico en el exterior y que en caso de que no puedan asegurar la disponibilidad de estos recursos traten de obtener la inclusión de las becas requeridas en el programa del país del PNUD o en programas de otras fuentes de ayuda multilateral o bilateral.

11. Examen del estado de adhesión dentro de la Región Latinoamericana de los convenios internacionales de derecho aéreo

CLAC/A2-NE/15

62. Al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/15 (Apéndice al Adjunto 4) la Asamblea tuvo oportunidad de observar el estado de adhesión o ratificación de los convenios internacionales de derecho aéreo por parte de los Estados de la CLAC. La Asamblea notó que la situación no había variado mucho con respecto al examen que realizó la Primera Asamblea y que con respecto a la enmienda del Artículo 50 a) del Convenio de Chicago (aumento del Consejo a 33 miembros) solamente 3 Estados de los 19 Estados de la CLAC la habían aprobado. En consecuencia la Asamblea decidió mantener vigente la Recomendación Al-8 de la Primera Asamblea por la que se solicitaba a los Estados miembros que aún no son parte en los convenios internacionales de derecho aéreo y que todavía no han aceptado las diversas enmiendas al Convenio de Chicago, que consideren tan pronto como sea posible, su adhesión a los mismos.

63. Asimismo la Asamblea consideró apropiado incluir dentro del programa de trabajo de la CLAC el examen del Convenio de Varsovia y sus Protocolos, como así también del Convenio de Roma, ya que estas cuestiones figuraban en el programa de trabajo y de reuniones de la OACI en el campo jurídico para 1977 y 1978 y era conveniente que los Estados de la CLAC adoptaran una política común en relación con la posible revisión de estos convenios.

12. Recopilación y publicación de los Códigos y Leyes de Aeronáutica Civil de los Estados Latinoamericanos

CLAC/A2-NE/15

64. La Asamblea tomó nota que se habían hecho arreglos con el Instituto de Cultura Hispánica para obtener la provisión de 120 ejemplares de la obra Códigos y Leyes de Aeronáutica Civil de Iberoamérica a efectos de ser distribuidos entre los Estados de la CLAC y que también se habían iniciado conversaciones con dicho Instituto con respecto a una eventual publicación de los últimos códigos y enmiendas vigentes en la Región.

Programas de trabajo y de reuniones de la CLAC para 1977-78

65. Finalmente y en base a la decisión adoptada con respecto a cada una de las cuestiones examinadas precedentemente la Asamblea decidió aprobar el programa de trabajo y el programa de reuniones que figuran en los Adjuntos A y B a este informe.

66. Con respecto al programa de reuniones la Asamblea decidió solicitar al Comité Ejecutivo que vea la conveniencia de incluir en la agenda de trabajo del grupo de expertos que examinará el Convenio de Varsovia y sus Protocolos y el Convenio de Roma, la cuestión de la responsabilidad por daños causados por el ruido y el estampido sónico que también está siendo examinada por la OACI.

Cuestión 12 del

Orden del Día: Vigencia de las Recomendaciones adoptadas por la Primera Asamblea de la CLAC

Resolución Al-1: Aprobación del Estatuto y Pago de Contribuciones

CLAC/A2-NE/14

67. La Asamblea decidió modificar esta Resolución en sus dos primeros considerandos (ver párrafo 10 de este informe).

Resolución Al-2: Homenaje al Profesor Doctor Enrique A. Ferreira

CLAC/A2-NE/15

68. La Asamblea tomó nota que en cumplimiento de la Resolución Al-2, el entonces Comandante de Regiones Aéreas de Argentina, Brigadier Mayor José María Klíx y Presidente de la CLAC, había entregado al Profesor Doctor Enrique A. Ferreira en un acto solemne realizado en la Escuela de Aviación Militar en la ciudad de Córdoba, un pergamino conteniendo la citada Resolución y una medalla de oro, en reconocimiento a la valiosa labor cumplida en el campo del transporte aéreo por el prestigioso jurista argentino. En consecuencia, la Asamblea decidió declarar no vigente la Resolución Al-2.

Recomendación Al-1: Estadísticas de transporte aéreo

CLAC/A2-NE/15

69. La Asamblea decidió modificar los párrafos 3 y 4 de esta Recomendación (ver párrafo 40 de este informe).

Recomendación Al-2: Planificación del transporte aéreo

CLAC/A2-NE/15

70. La Asamblea decidió declarar vigente esta Recomendación (ver párrafo 42 de este informe).

Recomendación Al-3: Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo

CLAC/A2-NE/18

71. La Asamblea decidió declarar vigente esta Recomendación (ver párrafo 43 de este informe).

Recomendación A1-4: Adiestramiento del Personal Aeronáutico

CLAC/A2-NE/19

72. La Asamblea decidió sustituir esta Recomendación por la Recomendación A2-8 (ver párrafo 61 de este informe).

Recomendación A1-5: Arreglos de cooperación entre las líneas aéreas

CLAC/A2-NE/16

73. Al examinar la nota CLAC/A2-NE/16, la Asamblea decidió:
- a) Declarar vigente la Recomendación A1-5 "ARREGLOS DE COOPERACION ENTRE LAS LINEAS AEREAS".
 - b) Tomar nota de los acuerdos de cooperación celebrados recientemente entre las líneas aéreas latinoamericanas.
 - c) Tomar nota de los Estatutos de la Asociación Andina de Líneas Aéreas (AALA) y del Consorcio Técnico de Líneas Aéreas Latinoamericanas (COTELA).
 - d) Encomendar al Comité Ejecutivo que se dirija a las mencionadas asociaciones transmitiéndoles la satisfacción de la CLAC por la constitución de las mismas, y los deseos de mantener relaciones de estrecha colaboración conforme se establece en el párrafo 2 de la Recomendación A1-5.

Recomendación A1-6: Medidas para contribuir a la implementación del Plan Regional de la OACI

CLAC/A2-NE/20

74. La Asamblea decidió sustituir esta Recomendación por la Recomendación A2-7 (ver párrafo 57 de este informe).

Recomendación A1-7: Apoyo para el desarrollo de un nuevo Proyecto PNUD/OACI de Instalaciones de VHF de Alcance Ampliado

CLAC/A2-NE/21

75. Al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/2, la Asamblea tomó nota que en relación con el párrafo 1 de la Recomendación A1-7, el Comité Ejecutivo se había dirigido oportunamente a la Administración del PNUD comunicándole el apoyo de la CLAC para el desarrollo del nuevo proyecto regional PNUD/OACI preparado por la OACI de acuerdo con lo solicitado en el párrafo 2 de dicha Recomendación. El PNUD notificó después de algún tiempo que por razones financieras no estaba en situación de aprobar este proyecto.

Considerando que la Reunión Regional CAR/SAM ha efectuado una revisión del Plan del Servicio Móvil Aeronáutico VHF recomendando nuevas instalaciones de VHF de alcance ampliado, la Asamblea apreció que la OACI estudiaría en consulta con los Estados interesados la necesidad actual de un nuevo proyecto PNUD/OACI en este campo y consideró que la medida propuesta en el párrafo 6 de la Recomendación A2-7 (Medidas para contribuir a la actualización y ejecución del Plan Regional) permitirá determinar en una fecha futura si se requiere de alguna acción especial sobre esta materia por parte de la CLAC. Sobre la base de estas consideraciones, la Asamblea decidió declarar no vigente la Recomendación A1-7.

Recomendación A1-8: Adhesión a los convenios de derecho aéreo

CLAC/A2-NE/15

76. La Asamblea decidió declarar vigente esta Recomendación (ver párrafo 62 de este informe).

Recomendación A1-9: Cooperación en el desarrollo de la infraestructura

CLAC/A2-NE/15

77. La Asamblea tomó nota que oportunamente la Secretaría se había dirigido al Banco Mundial y al Banco Interamericano de Desarrollo, para hacerles conocer el contenido de la Recomendación A1-9. Al respecto la Asamblea tomó nota que el Banco Mundial había informado que ya se estaban ejecutando en la Región una serie de proyectos de infraestructura aeronáutica, y otros se encontraban bajo estudio, con la participación del Banco, y en lo que concierne al BID; que en general el desarrollo de proyectos de infraestructura de los sistemas de transporte estaban contemplados dentro de las políticas del Banco y en consecuencia nada obstaba a que los Gobiernos Latinoamericanos incluyeran dentro de sus requerimientos al BID, este tipo de proyectos. Asimismo, tanto el Banco Mundial como el BID habían informado que los procedimientos que debían seguir los Estados para obtener esta clase de cooperación eran perfectamente conocidos de todos los Organos Gubernamentales de Planificación.

78. En consecuencia la Asamblea decidió declarar no vigente la Recomendación A1-9.

Cuestión 13 del

Orden del Día: Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978

CLAC/A2-NE/13

79. La Asamblea aprobó el presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978 que figura en el Adjunto C del presente informe.

80. La Asamblea examinó el estado de pago de las contribuciones pagaderas por los Estados de la CLAC con respecto a los presupuestos de la Comisión para el período 1974-1976 inclusive, en base a la información contenida en la carta circular del Secretario General de la OACI A1-64-76/100 de fecha 26 de Mayo de 1976, y la cual continuaba siendo válida a la fecha. Como resultado de este examen la Asamblea decidió:

- 1) INSTAR a los Estados miembros a que se pongan al día en el pago de sus contribuciones a la brevedad posible; y
- 2) ENCARGAR al Comité Ejecutivo a que mantenga el asunto del pago de contribuciones bajo examen continuo, proporcionando a los Estados miembros concernientes la información que requieran con respecto al pago de sus contribuciones.

81. Asimismo y al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/7 (párrafos 22 y 23 y Adjunto 2) la Asamblea tomó nota de los gastos incurridos por la CLAC durante 1974, 1975 y 1976* y observó con satisfacción que los mismos estaban por debajo de lo presupuestado por la Primera Asamblea de la CLAC.

Cuestión 14 del

Orden del Día: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

82. La Asamblea eligió unánimemente a Uruguay para ocupar la Presidencia de la CLAC para el período de dos años que se inicia a partir de la clausura de esta Primera Asamblea. Para ocupar los cargos de Vicepresidentes de la CLAC, la Asamblea eligió también por unanimidad a Brasil, Chile y Honduras.

83. La Asamblea, mediante la Resolución que se reproduce más abajo propuesta por la Delegación de Colombia, expresó su reconocimiento al Brigadier Enrique Blas Desimoni, Presidente saliente de la CLAC, a los Asesores de la OACI y al personal de la Secretaría, por la eficiente labor cumplida y felicitó al Coronel Pedro R. Rivero, Director General de Aviación Civil de Uruguay y a los miembros de la Comisión Organizadora de la Segunda Asamblea de la CLAC por la magnífica preparación, organización y funcionamiento de este evento.

84. Finalmente la Asamblea decidió expresar también su agradecimiento al Brigadier Mayor José María Klíx por la habilidad y acierto con que había dirigido el trabajo de la CLAC durante el período comprendido entre la clausura de la Primera Asamblea (28 de Agosto de 1974) y su alejamiento de la CLAC por haber sido designado Ministro de Defensa de Argentina (10 de Mayo de 1976).

RESOLUCION A2-1

FELICITACION Y AGRADECIMIENTO AL SR. BRIGADIER ENRIQUE BLAS DESIMONI, PRESIDENTE DE LA CLAC, AL SR. CORONEL PEDRO R. RIVERO, DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL DE URUGUAY Y MIEMBROS DE LA COMISION ORGANIZADORA DE LA SEGUNDA ASAMBLEA, A LOS SEÑORES ASESORES DE LA OACI Y AL PERSONAL DE LA SECRETARIA QUE PARTICIPARON EN LA MISMA

- CONSIDERANDO Que el Sr. Brigadier Enrique Blas Desimoni, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y sus colaboradores en esta Asamblea, han demostrado con su esfuerzo y dedicación que la CLAC constituye realmente el organismo indicado para la consolidación de los ideales de la aviación civil latinoamericana.
- CONSIDERANDO Que en la Segunda Asamblea se han fortalecido los objetivos para los cuales se creó la CLAC y se ha demostrado en esta reunión que las alas de la aviación civil latinoamericana no encontrarán fronteras sino lazos de amistad entre los países hermanos del continente.
- CONSIDERANDO Que el Sr. Coronel Pedro R. Rivero, Director General de Aviación Civil de Uruguay y la Comisión Organizadora de la Segunda Asamblea, han hecho posible que esta reunión haya llegado a feliz término dentro de los ideales de hospitalidad y fraternidad propios del Gobierno y del Pueblo Uruguayos.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE
- 1) Felicitar sinceramente al Sr. Brigadier Enrique Blas Desimoni, Presidente de la CLAC, a los señores Asesores de la OACI y al personal de la Secretaría, por la eficiente labor que cumplieron con abnegación, mística y entusiasmo.
 - 2) Felicitar al Sr. Coronel Pedro R. Rivero, Director General de Aviación Civil de Uruguay y a los miembros de la Comisión Organizadora de la Segunda Asamblea de la CLAC por la calurosa acogida, atenciones dispensadas y demás detalles en la preparación, funcionamiento y magnífica organización de este evento internacional.
 - 3) Solicitar a los miembros del Comité Ejecutivo que en nota de estilo transmitan esta Resolución al Sr. Brigadier General Orlando Ramón Agosti, Comandante de la Fuerza Aérea Argentina, a los Sres. Walter Rabenna, Ministro de Defensa Nacional de Uruguay y Brigadier Dante Paladini, Comandante de la Fuerza Aérea de Uruguay y al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Assad Kotaite.

Cuestión 15 del

Orden del Día: Lugar y fecha de la Tercera Asamblea Ordinaria de la CLAC

85. La Asamblea aceptó por unanimidad la invitación formulada por el Jefe de la Delegación de Chile para que la Tercera Asamblea de la CLAC se realice en Santiago de Chile en el último trimestre de 1978.

Cuestión 16 del

Orden del Día: Otras cuestiones

86. El Jefe de la Delegación de Honduras informó a la Asamblea que el 1° de Octubre de 1976 el Presidente del Consejo de la OACI había hecho entrega a COCESNA del premio Edward Warner y agradeció a todos los Estados miembros de la CLAC por el apoyo recibido para lograr esta distinción para COCESNA.

87. La Delegación de Venezuela puso de relieve la valiosa contribución del pionero de la aviación uruguaya, General Tideo Larre Borges al desarrollo de la aviación civil internacional y propuso a la Asamblea la adopción de la siguiente Resolución que fue aprobada por unanimidad.

RESOLUCION A2-2

HOMENAJE AL GENERAL TIDEO LARRE BORGES

CONSIDERANDO Que en la Resolución A1-2 de la Primera Asamblea de la CLAC se expresó que era un deber ineludible reconocer la contribución que los hombres de Latinoamérica han prestado al desarrollo de la aviación internacional en general.

CONSIDERANDO Que entre los pioneros en la realización de vuelos internacionales que permitieron la conexión entre Europa y América por el Atlántico Sur se encuentra el distinguido nacional uruguayo, General Tideo Larre Borges.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE
- 1) Reconocer públicamente la valiosa contribución del General Tideo Larre Borges al desarrollo de la aviación internacional.
 - 2) Rendir un cálido homenaje de admiración, respeto y aprecio al ilustre nacional uruguayo.
 - 3) Rogar a la Honorable Delegación de la República Oriental del Uruguay hacer llegar esta Resolución a manos del General Larre Borges.

88. Finalmente la Delegación de Uruguay manifestó que consideraba un deber ineludible destacar la extraordinaria contribución del Ingeniero Walter Binaghi al desarrollo de la aviación civil internacional y expresar el profundo agradecimiento de la CLAC al ilustre nacional argentino por haber acompañado permanentemente a los Gobiernos Latinoamericanos en sus inquietudes y deseos de promover la mayor cooperación y entendimiento entre los Estados de la Región a través de un Organismo como la CLAC. A propuesta de la citada Delegación la Asamblea adoptó por unanimidad la siguiente Resolución.

RESOLUCION A2-3

HOMENAJE AL INGENIERO WALTER BINAGHI

- CONSIDERANDO Que en la Resolución Al-2 de la Primera Asamblea de la CLAC se expresó que era un deber ineludible reconocer la contribución que los hombres de Latinoamérica han prestado al desarrollo de la aviación civil internacional.
- CONSIDERANDO Que el Ing. Walter Binaghi, primero como miembro de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, luego como Presidente de la misma durante ocho años, y finalmente como Presidente del Consejo de la OACI, cargo que desempeñó en forma ininterrumpida durante 19 años hasta su retiro voluntario en 1976, ha dedicado 29 años de su vida, con devoción, mística y abnegación, al servicio de la aviación civil internacional.
- CONSIDERANDO Que los países de Latinoamérica se sienten orgullosos de que uno de sus hijos haya merecido el reconocimiento, respeto y admiración de todos los países del mundo, por la objetividad, integridad e imparcialidad con que ha conducido los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional durante los últimos 19 años.
- CONSIDERANDO Que el Ing. Walter Binaghi ha acompañado permanentemente a los Gobiernos Latinoamericanos en sus inquietudes y deseos de promover la mayor cooperación y entendimiento entre los Estados de la Región a través de un organismo como la CLAC.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE
- 1) Reconocer públicamente la extraordinaria contribución del Ing. Walter Binaghi al desarrollo de la aviación civil internacional.
 - 2) Rendir un cálido homenaje de agradecimiento, admiración y respeto al ilustre nacional argentino.
 - 3) Encomendar al Comité Ejecutivo de la CLAC que en un acto solemne haga llegar esta Resolución a manos del Ing. Walter Binaghi.

Cuestión 17 del
Orden del Día: Clausura de la Asamblea

89. A invitación del Presidente saliente, el Coronel Pedro R. Rivero, Director General de Aviación Civil del Uruguay, asumió la Presidencia de la CLAC, y después de pronunciar un discurso que se reproduce en el Apéndice 5 de este informe, procedió a declarar clausurada la Segunda Asamblea de la CLAC.

PROGRAMA DE TRABAJO DE LA CLAC

(para el período comprendido entre el 1° de Enero de 1977
y el 31 de Diciembre de 1978)

1. Examen de la situación del transporte aéreo internacional en la Región Latinoamericana.

- i) Políticas, regulaciones y acuerdos* existentes en Latinoamérica relativos a la explotación de los servicios internacionales regulares y no regulares.
- ii) La cuestión de la parada-estancia.
- iii) Impuestos que gravan el transporte aéreo en la Región.

Método: Secretaría con la ayuda de un Grupo de Expertos.

Método

alternativo: Estudio a cargo de consultores, en el caso de que eventualmente se cuente con la cooperación del PNUD.

Prioridad: A

- iv) Participación de las líneas aéreas latinoamericanas en la explotación de los servicios intrarregionales e interregionales regulares.

Método: Un análisis de la información estadística que aparece en los Compendios de la OACI "Tráfico por Etapas" y de la CLAC "Origen y Destino". A cargo de la Secretaría.

Prioridad: A

- v) Desarrollo de los servicios internacionales no regulares en la Región Latinoamericana.

Método: Una evaluación preliminar de los servicios internacionales no regulares (pasajeros y carga) que operan en la Región. A cargo de la Secretaría**.

Prioridad: A

* Incluye los acuerdos y arreglos de cooperación celebrados por las líneas aéreas latinoamericanas.

** No se ejecutará si la OACI publica un nuevo estudio sobre la situación del transporte aéreo en Latinoamérica, antes de la celebración de la Tercera Asamblea de la CLAC.

- vi) Costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas latinoamericanas.

Método: Un análisis de la información estadística que aparece en los Compendios de la OACI "Datos Financieros" y de las respuestas de los Estados de la CLAC a los cuestionarios de la OACI sobre costos e ingresos de explotación. A cargo de la Secretaría*.

Prioridad: A - B

- vii) Tarifas de los servicios aéreos regulares y de fletamento de las líneas aéreas regulares en las rutas internacionales hacia, desde y dentro de la Región Latinoamericana.

Método: Un análisis de los estudios realizados por la OACI sobre tarifas y de la información que aparece en el "ABC World Airways Guide" y el "ABC Air Cargo Guide". A cargo de la Secretaría*.

Prioridad: A - B

2. Estadísticas de Transporte Aéreo

- i) Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC para recopilar, preparar y notificar estadísticas de aviación civil, en particular los datos requeridos por la OACI y la CLAC.

Método:

- Cursos de Estadísticas de Aviación Civil
- Seminarios (OACI)
- Expertos regionales (PNUD)**

Prioridad: A

- ii) Programa Regular de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC.

Método: Recopilación y notificación de los datos a cargo de los Estados de la CLAC. Preparación y publicación de los datos a cargo de la Secretaría.

Prioridad: A

- iii) Posibilidad de recopilar estadísticas sobre el origen real de los pasajeros.

Método: Secretaría.

Prioridad: A - B

* No se ejecutará si la OACI publica un nuevo estudio sobre la situación del transporte aéreo en Latinoamérica, antes de la celebración de la Tercera Asamblea de la CLAC.

** En el caso de que eventualmente pueda contarse con la cooperación del PNUD

3. Aspectos metodológicos relativos a los costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas.

- i) Examen de los métodos utilizados por las líneas aéreas latinoamericanas para el análisis de costos e ingresos de explotación.
- ii) Definición de una metodología que permita tanto a los Gobiernos como a las líneas aéreas latinoamericanas analizar de una manera ágil y eficaz los costos e ingresos de explotación de los servicios internacionales, por ruta y tramo de ruta.

Método: Estudio a cargo de consultores*.

Prioridad: A - B

4. Planificación del transporte aéreo

Recopilación y divulgación de metodologías sobre:

- i) Estructura general para el planeamiento nacional del transporte aéreo.
- ii) Organización de un Centro de Información y Control de las Actividades de Aviación Civil.
- iii) Empleo de modelos de simulación operativo-económicos.
- iv) Sistemas estadísticos de control de gestión.
- v) Contabilidad analítica de líneas aéreas.
- vi) Pronosticación.
- vii) Selección y dimensionamiento de flotas.

Método: - Secretaría
- Cursos de Economía del Transporte Aéreo
- Seminarios de Pronosticación (OACI)

Prioridad: A - B

5. Coordinación de las actividades de transporte aéreo y turismo

Seguir de cerca los trabajos de otros organismos internacionales y regionales vinculados al turismo cuyas actividades puedan caer dentro de la esfera del transporte aéreo y mantener un adecuado enlace con los mismos a fin de evitar la superposición de actividades y la duplicación de esfuerzos.

Método: Secretaría.

Prioridad: A - B

* En el caso de que eventualmente pueda contarse con la cooperación del PNUD.

6. Aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.

- i) Examen de los principios y criterios adoptados por los Estados de la CLAC para la imposición de derechos.
- ii) Elaboración de recomendaciones tendientes a armonizar los principios y criterios mencionados en i) sobre la base de la aplicación de los principios y criterios recomendados por la OACI.

Método: Secretaría.

Prioridad: A

- iii) Examen de los métodos contables utilizados por las administraciones de los aeropuertos latinoamericanos para la determinación y asignación de los costos aeroportuarios y de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.
- iv) Definición de una metodología que permita determinar y asignar de una manera ágil y eficaz los costos aeroportuarios y de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.

Método: Estudio a cargo de consultores*.

Prioridad: A - B

- v) Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en materia de contabilidad de aeropuertos y de servicios de navegación aérea en ruta.

Método:
- Seminarios (OACI)
- Cursos de Economía de Aeropuertos

Prioridad: A - B

7. Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados de la CLAC en el campo de la economía del transporte aéreo.

Método:
- Cursos de Economía del Transporte Aéreo
- Expertos regionales (PNUD)*

Prioridad: A

8. Facilitación del Transporte Aéreo Internacional

- i) Medidas para dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 9.
 - Examen del grado de aplicación en los Estados miembros de la CLAC de las diversas disposiciones del Anexo 9.

* En el caso de que eventualmente pueda contarse con la cooperación del PNUD.

- Elaboración de recomendaciones tendientes a la mejor aplicación de las disposiciones del Anexo 9.
- ii) Medidas ulteriores con respecto a otros objetivos establecidos por la OACI en la esfera de la facilitación.
 - Recopilación y análisis de la información relativa al grado en que los otros objetivos FAL son observados por los Estados miembros de la CLAC.
- iii) Cooperación continua y enlace con otras organizaciones internacionales en cuestiones de facilitación.

Método:

 - Secretaría de la CLAC en coordinación con la Secretaría de la OACI.
 - Reuniones de otras organizaciones regionales dedicadas a actividades que guardan relación con la facilitación del transporte aéreo internacional.

Prioridad: A - B

9. Interferencia ilícita en la aviación civil internacional

- i) Examen del grado de aplicación en los Estados miembros de la CLAC de las Resoluciones adoptadas en materia de seguridad por la OACI y en particular de las disposiciones y recomendaciones contenidas en el Anexo 17 y otros Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional y en el Manual de Seguridad de la OACI.
- ii) Elaboración de recomendaciones tendientes a la mejor aplicación de las Resoluciones y demás disposiciones adoptadas por la OACI en materia de seguridad.

Método: Secretaría de la CLAC en coordinación con la Secretaría de la OACI.

Prioridad: A - B
- iii) Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en cuestiones relativas a la seguridad.

Método:

 - Cursos de Seguridad
 - Seminarios de Seguridad (OACI)
 - Expertos regionales (PNUD)*

Prioridad: A - B

* En el caso de que eventualmente se pueda contar con la cooperación del PNUD.

10. Contribución de la CLAC para la mejor implementación del Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones del Caribe y Sudamérica.

- i) Examen de los alcances del Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones del Caribe y Sudamérica y determinación de los aspectos sobre los que la CLAC podría adoptar medidas para su mejor implementación.
- ii) Elaboración de recomendaciones tendientes a celebrar acuerdos y a establecer programas de cooperación regional en el campo de la navegación aérea a fin de contribuir a la mejor implementación del Plan.

Método: Secretaría en coordinación con las Oficinas Regionales de la OACI de Lima y México.

Prioridad: A

11. Examen del estado de adhesión dentro de la Región Latinoamericana de los convenios internacionales de derecho aéreo.

- i) Preparación de tablas actualizadas conteniendo el estado de adhesión o ratificación de los convenios internacionales por parte de los Estados de la CLAC.

Método: Secretaría.

Prioridad: A

- ii) Medidas a adoptar para lograr la mayor participación posible de los Estados de la CLAC en los convenios internacionales sobre derecho aéreo.

Método: - Cursos de Derecho Aeronáutico
- Seminarios de familiarización académica

Prioridad: A - B

- iii) Examen del Convenio de Varsovia y sus Protocolos y del Convenio de Roma.

Método: Grupo de Expertos.

Prioridad: A

12. Recopilación y Publicación de los Códigos y Leyes de Aeronáutica Civil de los Estados Latinoamericanos.

Método: Secretaría de la CLAC en coordinación con el Instituto de Cultura Hispánica.

Prioridad: A

Nota: Las cuestiones con prioridad A son de ejecución inmediata y las cuestiones con prioridad A - B son susceptibles de ser postergadas por diversas circunstancias. Las cuestiones con prioridad B no son de ejecución inmediata y requieren la aprobación expresa del Comité Ejecutivo para ponerlas en ejecución.

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC

(para el período comprendido entre el
1° de Enero de 1977 y el 31 de Diciembre de 1978)

1977

1. Séptima Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC
Lugar: A determinar.
Fecha: Primer trimestre.
2. Reunión del Grupo de Expertos para examinar el Convenio de Varsovia y sus Protocolos y el Convenio de Roma*
Lugar: Lima
Fecha: Primer semestre.
3. Seminario sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta**
Lugar: México
Fecha: Primer semestre.
4. Primera Reunión del Grupo de Expertos para la realización de un estudio sobre las políticas, regulaciones y acuerdos existentes en Latinoamérica relativos a la explotación de los servicios internacionales regulares y no regulares y sobre la cuestión de la parada-estancia.
Lugar: Lima
Fecha: A determinar.
5. Seminario de Seguridad (interferencia ilícita)***
Lugar: Lima o México
Fecha: Cuarto Trimestre.

* El Comité Ejecutivo examinará la conveniencia de incluir también la cuestión de la responsabilidad por daños causados por el ruido y el estampido sónico.

** A convocar por la OACI.

*** A convocar por la OACI (sujeto a confirmación).

6. Octava Reunión del Comité Ejecutivo

Lugar: A determinar.

Fecha: Cuarto trimestre.

1978

1. Seminario de Estadística*

Lugar: Lima

Fecha: Primer trimestre.

2. Seminario de Estadística*

Lugar: México

Fecha: Primer trimestre.

3. Novena Reunión del Comité Ejecutivo

Lugar: A determinar.

Fecha: Segundo trimestre.

4. Segunda Reunión del Grupo de Expertos para la realización de un estudio sobre las políticas, regulaciones y acuerdos existentes en Latinoamérica relativos a la explotación de los servicios internacionales regulares y no regulares.

Lugar: Lima

Fecha: A determinar.

5. Décima Reunión del Comité Ejecutivo

Lugar: A determinar.

Fecha: Cuarto trimestre.

6. Tercera Asamblea de la CLAC

Lugar: A determinar.

Fecha: Cuarto trimestre.

* A convocar por la OACI.

PRESUPUESTO DE GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC

(en dólares E.U.A.)

<u>PARTIDA</u>	<u>AÑO 1977</u>	<u>AÑO 1978</u>
<u>Personal de plantilla</u>		
Sueldos y salarios	9.050	10.500
1 Asistente de Transporte Aéreo (G-5)	6.000 (7.000)	
1 Ayudante de Impresión (G-2)	3.050 (3.500)	
<u>Horas extraordinarias</u>	1.000	1.500
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios	800	1.200
<u>Consultores</u>	-	-
<u>Agasajos</u>	800	800
<u>Teléfono, telegramas y demás comunicaciones</u>	1.000	1.500
<u>Servicios de distribución (franqueo postal)</u>	600	1.000
<u>Suministros para impresión interna</u>	1.000	1.500
<u>Impresión externa</u>	400	500
<u>Viajes por asuntos oficiales*</u>	6.900	4.300
<u>Artículos de escritorio y suministros de oficina</u>	550	700
<u>Servicios de traducción</u>	2.000	2.500
<u>Suministros y servicios varios</u>	1.000	1.000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	1.200	-
<u>Otros equipos</u>	1.200	-
Total	27.500	27.000

* Incluye sólo viáticos. Además de los viáticos del personal de la Secretaría incluye los viáticos de aproximadamente el 50% de los expertos que designen los Estados para realizar el estudio mencionado en el párrafo 1 i) del Programa de Trabajo de la CLAC para 1977 y 1978 y los gastos de estadía en Buenos Aires de 5 becarios para el curso de economía del transporte aéreo en 1977.

SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Segunda Asamblea de la CLAC por el Presidente.
2. Discurso de bienvenida de la autoridad invitante.
3. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI.
4. Discurso del Presidente de la CLAC.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Establecimiento de los órganos subordinados que la Asamblea considere necesarios.
7. Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados.
8. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC.
9. Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC.
10. Examen preliminar de los principales problemas asociados con el desarrollo del transporte aéreo en la Región Latinoamericana.
 - 10.1 Cuestiones que serán examinadas durante la Conferencia Especial de Transporte Aéreo a celebrarse en Montreal en Abril de 1977.
 - a) Criterios referentes al transporte aéreo internacional no regular.
 - b) Regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional.
 - c) Cumplimiento de las tarifas.
 - d) Mecanismo de fijación de las tarifas de pasajeros y carga en el transporte aéreo internacional.
 - 10.2 Otras cuestiones relativas a problemas que afectan la situación económica del transporte aéreo o a otros aspectos de la aviación civil en la Región, que los Estados de la CLAC deseen considerar.
11. Programa de trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978.

12. Vigencia de las Recomendaciones adoptadas por la Primera Asamblea de la CLAC.
13. Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978.
14. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
15. Lugar y fecha de la Tercera Asamblea Ordinaria de la CLAC.
16. Otras cuestiones.
17. Clausura de la Asamblea.

SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

<u>Argentina</u>	Enrique Blas Desimoni Horacio Humberto Larghi Juan Carlos Pellegrini Rodolfo Francisco Arens	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado
<u>Bolivia</u>	Javier Cerruto Calderón Eduardo Aramayo Solares Enrique Díaz-Romero	Delegado Jefe Delegado Delegado
<u>Brasil</u>	Alfredo H. de Berenguer Cesar Waldir Pinto da Fonseca Fausto Fernando Rocha Cardona João Baptista Andrade José Carlos de Noronha	Delegado Jefe Delegado Delegado Asesor Asesor
<u>Chile</u>	Sergio Leigh Guzmán Manuel Sánchez Navarro Juan Pablo Langlois Vicuña Hugo Silva Slaterry Germán Urzúa	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Delegado
<u>Colombia</u>	Fernando Navas de Brigard Luis Enrique Morillo Alvarez Leonardo Ronderos Lobo	Delegado Jefe Delegado Delegado
<u>Costa Rica</u>	Rodrigo Cuesta Rodolfo Monge Pacheco	Delegado Jefe Delegado
<u>Ecuador</u>	Marco Andrade B. Alfredo Campuzano P. Luis René Salazar Max Naranjo	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado
<u>Guatemala</u>	Marco Antonio Vargas Aguirre Mario Juárez Toledo	Delegado Jefe Delegado
<u>Honduras</u>	Manuel E. Leiva Vivas Efraín Moncada Silva	Delegado Jefe Delegado
<u>Nicaragua</u>	Francisco Ulloa Aráuz Sergio García Quintero	Delegado Jefe Delegado
<u>Panamá</u>	Miguel Von Seidlitz Julio Altafulla	Delegado Jefe Delegado

Apéndice 2

- 2 -

<u>Paraguay</u>	Blas Marín Cantero Arnaldo Soler José Rogelio Etcheverry	Delegado Jefe Delegado Asesor
<u>Perú</u>	César Olivera Fernández Juan Salvatierra Carlín Norma Angeles de Marsano	Delegado Jefe Delegado Delegada
<u>Uruguay</u>	Pedro R. Rivero Atilio Bonelli Vicente Miranda Saúl da Silveira Joaquín Reyes Rius Eduardo Gaggero Yamandú Sobrero Yamandú Laguarda Enrique Ferreira Roberto Puceiro	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Delegado Delegado Delegado Delegado Delegado
<u>Venezuela</u>	Edgar Suárez Mier y Terán Mariano Tirado S. Casto Valero Rios Alfredo Monque Díaz Marielly Tinter Noguera	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Secretaria

OBSERVADORES

Estados no miembros y territorios dependientes

<u>Trinidad y Tobago</u>	James Milton Ahwai
<u>Canadá</u>	Jean-Paul Vaillancourt
<u>España</u>	Arturo Montel Manuel García Benito José María Arbeloa
<u>Estados Unidos de América</u>	Betty C. Dillon Charles E. Rains
<u>Francia</u>	Elizabeth Dallo Michel Folliot
<u>Antillas Holandesas</u>	Celso Cathalina

Organizaciones Internacionales

Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)

Horacio Salduna

Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas (CEPAL)

René Eduardo Ortuño

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)

Rodolfo Vargas

Instituto para la Integración de América Latina (INTAL)

Jorge Iturriza

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

Carlos del Castillo

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Rafael Romaní del Val

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

Mario O. Folchi
Manuel Augusto Ferrer

Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

Luis Tapia Salinas
Agustín Rodríguez Jurado
Fernando Murillo Rubiera
Enrique Mapelli
Alvaro Bauza Araujo
Osvaldo Bias Simone

Instituto de Transporte Aéreo (ITA)

Christiane Payen

Líneas Aéreas

Aerolíneas Argentinas

Juan Carlos Pellegrini

Aerocóndor

Ramiro Zambrano

Aeroméxico

Igor Svetogorsky

Aeroperú

Federico Meinel

Avianca

Ernesto Vásquez Rocha

Cruzeiro

LAN, Chile

Latincarga

Líneas Aéreas Paraguayas

PLUNA

Varig

Viasa

José Carlos de Noronha

Germán Urzúa

Raúl Rincón

José Rogelio Etcheverry

Eugenio Sclavo Marini
Roberto Langón Balparda
Aramis Gómez Berisso

João B. Andrade

Alan Riesco

SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

LISTA DE DOCUMENTOS

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentado por</u>
A. NOTAS DE ESTUDIO			
CLAC/A2-NE/1	5	Orden del Día Provisional.	Secretaría
CLAC/A2-NE/2	10	Examen preliminar de los principales problemas asociados con el desarrollo del transporte aéreo en la Región Latinoamericana.	Secretaría
CLAC/A2-NE/3	11	Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978.	Secretaría
CLAC/A2-NE/4	11	Programa de Trabajo: 1. Examen de la situación del transporte aéreo internacional de la Región Latinoamericana. 3. Aspectos metodológicos relativos a los costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas.	Secretaría
CLAC/A2-NE/5	11	Programa de Trabajo: 6. Aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta. 8. Facilitación del Transporte Aéreo Internacional. 9. Interferencia ilícita en la aviación civil internacional. 12. Recopilación y publicación de los Códigos y Leyes de Aeronáutica Civil de los Estados Latinoamericanos.	Secretaría

CLAC/A2-NE/6	10.1 b)	Regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional.	Argentina
CLAC/A2-NE/7	8	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC.	Secretaría
CLAC/A2-NE/8 y Adendo	10.2	Posibilidad de recopilar estadísticas sobre el origen real de los pasajeros.	Secretaría
CLAC/A2-NE/9	10.1 b)	Posibilidad de suspender circunstan_ cialmente las restricciones de tráfico en épocas de gran demanda.	Panamá
CLAC/A2-NE/10	10.2	Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en los campos de la economía del transporte aéreo y el derecho aéreo.	Secretaría
CLAC/A2-NE/11	10.2	Los acuerdos de transporte aéreo y los "permisos de operación".	Brasil
CLAC/A2-NE/12	10.2	Eliminación de gravámenes.	Brasil
CLAC/A2-NE/13	13	Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1977 al 31 de Diciembre de 1978.	Secretaría
CLAC/A2-NE/14	9	Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC (Resolución Al-1).	Secretaría
CLAC/A2-NE/15	12	Vigencia de las Recomendaciones adoptadas por la Primera Asamblea de la CLAC (Resolución Al-2 y Recomendaciones Al-1, Al-2, Al-8 y Al-9).	Secretaría
CLAC/A2-NE/16	12	Vigencia de la Recomendación Al-5 "Arreglos de cooperación entre las líneas aéreas".	Secretaría
CLAC/A2-NE/17	11	La cuestión de la parada-estancia	Honduras
CLAC/A2-NE/18	12	Vigencia de la Recomendación Al-3 "Coordinación entre el Transporte Aéreo y el Turismo".	Secretaría

CLAC/A2-NE/19	12	Vigencia de la Recomendación Al-4 "Adiestramiento de Personal Aeronáutico".	Secretaría
CLAC/A2-NE/20	12	Vigencia de la Recomendación Al-6 "Medidas para contribuir a la implementación del Plan Regional de la OACI".	Secretaría
CLAC/A2-NE/21	12	Vigencia de la Recomendación Al-7 "Apoyo para el desarrollo de un nuevo Proyecto PNUD/OACI de Instalaciones de VHF de Alcance Ampliado".	Secretaría
CLAC/A2-NE/22	10.2	Libre tránsito de personas.	Brasil.
CLAC/A2-NE/23 y Adendo y Corrigendo	10	Informe del Comité I.	Presidente Comité I
CLAC/A2-NE/24 y Adendo y Corrigendo	11, 12 y 13	Informe del Comité II.	Presidente Comité II
CLAC/A2-NE/25	16	Resolución de homenaje al General Tideo Larre Borges.	Venezuela
CLAC/A2-NE/26	16	Resolución de felicitación y agradecimiento a la mesa y a la comisión organizadora de la Segunda Asamblea de la CLAC.	Colombia
CLAC/A2-NE/27	16	Resolución de homenaje al Ingeniero Walter Binaghi.	Uruguay

NOTAS DE INFORMACION

CLAC/A2-NI/1	10.1 a)	Criterios referentes al transporte aéreo internacional no regular.	Brasil
CLAC/A2-NI/2	10.1 b)	Regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional.	ITA
CLAC/A2-NI/3	10.2	Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en los campos de la economía del transporte aéreo y el derecho aéreo.	Secretaría

CLAC/A2-NI/4	- 7	Traslado de las Cuestiones del Orden del Día a los Organos Subordinados.	Secretaría
CLAC/A2-NI/5	-	Declaración de la Delegación Española.	España
CLAC/A2-NI/6	6	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC (Tablas Estadísticas).	Secretaría
CLAC/A2-NI/7	-	Lista de Participantes (Provisional).	Secretaría
CLAC/A2-NI/8	10.1 b)	Regulación de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional.	Brasil
CLAC/A2-NI/9	10.1 a)	Criterios referentes al transporte aéreo internacional no regular.	Secretaría
CLAC/A2-NI/10	-	Lista de Participantes.	Secretaría
CLAC/A2-NI/11	-	Lista de Documentos.	Secretaría
CLAC/A2-NI/12 y Corrigendo	-	Cargos y direcciones de los participantes.	Secretaría

SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

(CLAC/A2-NE/7)

Introducción

1. En 1975 se puso en marcha el programa inicial de trabajo de la CLAC establecido por la Primera Asamblea y en consecuencia las relaciones de la CLAC con las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros se han ampliado y profundizado. El hecho más significativo lo constituyó la vigencia definitiva del Estatuto de la CLAC a partir del 21 de Octubre de 1975, fecha en que se depositó el 12º instrumento de aprobación. Al momento de celebrarse esta Asamblea, 15 de los 19 Estados signatarios han aprobado el Estatuto, lo cual creo que constituye un verdadero éxito y representa un firme respaldo de los Gobiernos Latinoamericanos a las actividades de la CLAC.

Comentarios generales sobre la situación del Transporte Aéreo en la Región

2. En los últimos cinco años (1971-1975) el transporte aéreo en la Región Latinoamericana ha crecido a un ritmo tal, que no sólo prueba la vitalidad actual de la industria, sino que todo hace pensar que pueden esperarse progresos muy significativos en el futuro, siempre que este desarrollo pueda ser encauzado dentro de condiciones favorables de explotación. En 1975 las líneas aéreas latinoamericanas y del Caribe transportaron aproximadamente 4.000 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, es decir 68% más que en 1971. La tasa de crecimiento en este último año transcurrido (1975) fue del orden del 11,2% muy superior a la tasa mundial (4,6%). Por lo que respecta al total de toneladas-kilómetros realizados en los servicios internacionales regulares, el índice de crecimiento en el último año considerado (1975) fue del 9,7% superior a la tasa mundial (5,6%).

3. En cuanto a los servicios regulares de carga aérea cabe destacar que el desarrollo de este tráfico, en lo que concierne a las líneas aéreas matriculadas en la Región, ha experimentado en los últimos años una tasa de crecimiento superior al promedio mundial. En el período 1971-1975 el incremento fue del 74%. En el mismo período el crecimiento mundial fue del 45%.

4. La distribución regional del tráfico aéreo, en porcentajes de toneladas-kilómetros efectuadas por los servicios regulares internacionales de los Estados Contratantes de la OACI en 1975, indica que las líneas aéreas matriculadas en la Región Latinoamericana y del Caribe transportaron el 6,8% del total mundial. No se dispone de datos sobre la participación que les corresponde a las líneas aéreas latinoamericanas y del Caribe con respecto al volumen del tráfico transportado hacia, desde y dentro de la Región. Esta es una cuestión que será objeto de especial análisis en los estudios proyectados, ya que el desarrollo futuro de las líneas aéreas latinoamericanas deberá guardar una íntima relación con las reales necesidades de la demanda

del transporte aéreo en la Región y con la parte de esa demanda que les corresponde absorber a los transportadores latinoamericanos. No obstante y a título informativo, la Secretaría ha preparado algunas tablas provisionales sobre esta participación, que aparecen en la nota de información CLAC/A2-NI/6.

5. En cuanto a los coeficientes de carga del peso (pasajeros y mercancías) en los servicios internacionales regulares, se observa que en 1975 las líneas aéreas latinoamericanas y del Caribe alcanzaron un 53%, es decir igual al promedio mundial. El factor medio de ocupación de asientos alcanzado en 1975 fue del 56% (también igual al promedio mundial). En 1971 este factor había sido del 51%. Si bien estos coeficientes de carga pueden considerarse aceptables en comparación con el promedio mundial, no debe perderse de vista que en una Región en vías de desarrollo como Latinoamérica, para lograr servicios eficientes con un costo económico de explotación deben obtenerse altos coeficientes de carga. De allí que en los estudios proyectados también se analizarán los efectos de las variaciones estacionales y direccionales de la demanda y se tratará de encontrar las medidas adecuadas para corregir los efectos negativos que estas variaciones tienen en los resultados de explotación de las líneas aéreas latinoamericanas.

6. En relación con los resultados económicos de la explotación, las cifras dadas por la OACI prueban que la situación todavía no es satisfactoria en varias líneas aéreas latinoamericanas, a pesar de que en los últimos años se ha experimentado una sensible mejora debido fundamentalmente a la renovación de los equipos, a una mejor administración y a los acuerdos de "pool" celebrados por las líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios de largo recorrido. Cabe mencionar que la situación actual del combustible junto con las repercusiones de la inflación general de los costos y una probable disminución en el índice de crecimiento de la demanda (de carácter mundial), permite vaticinar perspectivas poco halagueñas para la industria del transporte aéreo y obligará a las líneas aéreas latinoamericanas a reexaminar detenidamente sus planes a corto y medio plazo.

7. En cuanto a los problemas económicos con que se enfrentan actualmente los Gobiernos Latinoamericanos en el campo del transporte aéreo podemos expresar que en general éstos son de la misma naturaleza que los que confronta la industria del transporte aéreo a nivel mundial v.g.: problemas relativos a la regulación de la capacidad, la reglamentación de las operaciones no regulares, los costos de explotación y las tarifas de pasajeros y carga, la cooperación entre las líneas aéreas, el cumplimiento de las tarifas, la facilitación del transporte aéreo internacional, los aspectos económicos de los aeropuertos, la planificación del transporte aéreo, las variaciones en la demanda y en los niveles de tráfico, los impuestos y otras medidas que repercuten negativamente en el desarrollo del transporte aéreo. El simple enunciado que le cabe a la CLAC en la búsqueda de soluciones adecuadas para lograr el desarrollo ordenado y económico del transporte aéreo en la Región.

El Programa de Trabajo de la CLAC

Reuniones de la CLAC en 1975 y 1976

8. El Comité Ejecutivo celebró dos reuniones en 1975 y dos en 1976. El Comité creó el Grupo de Trabajo STAOD para elaborar el programa de estadísticas de origen y destino de la CLAC, que celebró una reunión a comienzos de 1975. Además se realizaron cuatro reuniones informales convocadas por la OACI a requerimiento de la CLAC: dos reuniones de facilitación realizadas en Lima y en México y dos seminarios, uno sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en ruta y el otro sobre pronósticos de la aviación civil, que tuvieron lugar en Lima. En el Anexo 1 a este informe se proporcionan más detalles sobre estas reuniones.

Estudios sobre la situación del transporte aéreo en la Región Latinoamericana

9. Conforme fuera establecido por la Primera Asamblea, el Comité Ejecutivo dio una gran prioridad a la preparación de un documento de proyecto para poner en marcha el programa de estudios de la CLAC. El documento respectivo fue minuciosamente preparado por la Secretaría en coordinación con la OACI y la CEPAL y fue presentado a consideración del PNUD a fines de 1975. El proyecto consta de dos partes: la primera abarca un estudio sobre la política y regulaciones existentes en Latinoamérica relativos a la explotación de los servicios aéreos internacionales (Sección 1), la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en la explotación de los servicios internacionales regulares (Sección 2) y la definición de una metodología para el análisis de los costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas latinoamericanas. La segunda parte comprende un estudio sobre los resultados económicos de explotación de las líneas aéreas latinoamericanas en los servicios internacionales, por ruta y sector de ruta. La Asamblea tendrá oportunidad de conocer el contenido de estos documentos al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/4 (Adjuntos 1 y 2).

10. Lamentablemente y como es de público conocimiento el PNUD no pudo financiar ni comprometer la financiación de ninguno de estos estudios por falta de recursos y, según lo informado por el Director de la Oficina Regional del PNUD para Latinoamérica, es muy difícil que los mismos puedan iniciarse en 1978 ó 1979. Como método alternativo y en el caso de que no se pueda contar con la cooperación del PNUD se ha previsto realizar las secciones 1 y 2 de la primera parte de estos estudios con medios propios de la CLAC (CLAC/A2-NE/3) y para ello ya se ha iniciado la recopilación de la información básica necesaria.

11. Asimismo es importante destacar que la OACI dentro de su programa regular de trabajo, recientemente ha iniciado la preparación de un estudio de carácter general sobre el transporte aéreo de pasajeros y carga en Latinoamérica y el Caribe y tiene previsto finalizarlo antes de la celebración de la Tercera Asamblea de la CLAC. Conforme se ha expresado anteriormente se han hecho arreglos entre la OACI y la CLAC de manera tal de incluir en los estudios de la CLAC sólo aquellas cuestiones recomendadas por la Primera Asamblea que no estén comprendidas en el estudio de la OACI o que no estén desarrolladas en el mismo con el grado de detalle que requiere la CLAC.

Estadísticas de origen y destino de la CLAC

12. En cumplimiento de la Recomendación A1-1 de la Asamblea, hemos iniciado el programa de estadísticas de origen y destino de la CLAC para la Región Sudamericana. Los señores delegados podrán tener una evidencia concreta del alcance de este programa al examinar el Segundo Compendio preparado por nuestra Secretaría, que corresponde al último trimestre del año 1975 y que acaba de ser distribuido entre los señores delegados. La importancia de este tipo de información es indiscutible y creo que podemos estar orgullosos de ser la primera Región en el mundo que puede disponer de una información de esta naturaleza de una manera regular. Sólo les pido a los Estados que ya participan en este programa, que no dejen de enviar a la Secretaría los datos requeridos en la oportunidad establecida, y a los Estados que, por diversas razones aún no participan del mismo, que hagan esfuerzos para incorporarse a dicho programa lo antes posible.

Facilitación del transporte aéreo internacional

13. Las dos reuniones informales de Facilitación realizadas en la Región (Lima, Octubre de 1975 y México, Setiembre de 1976) pusieron claramente en evidencia que existen diversos problemas de facilitación de distinta naturaleza en la mayoría de los aeropuertos latinoamericanos, y que esos problemas deberían ser examinados y discutidos en profundidad en foros específicos.

14. En el campo aduanero, existe una muy buena programación de reuniones de Expertos Aduaneros y de Directores de Aduanas de la ALALC, a los que concurre regularmente nuestro Secretario en representación de la OACI y de la CLAC. Le hemos dado instrucciones a nuestro Secretario para que transmita a la Secretaría de la ALALC las inquietudes particulares de la CLAC en el campo de la facilitación aduanera del transporte aéreo y que también tome contacto con la ODECA para auspiciar una acción similar entre los Estados Centroamericanos.

15. En lo relativo a la entrada y salida de personas, estamos tratando de desarrollar una acción conjunta con los Organismos Regionales de Turismo, ya que no existen en la Región organismos que traten específicamente cuestiones de naturaleza migratoria a nivel regional.

Aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea en ruta

16. Como se ha mencionado anteriormente del 7 al 11 de Junio de 1976 tuvo lugar en Lima un seminario sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea en ruta que fue organizado por la OACI a requerimiento de la CLAC. Entre otras conclusiones y en lo que interesa fundamentalmente a la CLAC la reunión sirvió para poner en evidencia:

- a) el interés creciente de los Estados de la Región en las cuestiones relacionadas con la explotación de los aeropuertos,
- b) la conveniencia de armonizar los principios y criterios adoptados por los Estados de la CLAC en materia de imposición de derechos,

- c) la necesidad de definir una metodología para orientación de los Estados, que permita determinar y asignar de una manera ágil y eficaz los costos aeroportuarios y de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, y
- d) la necesidad de perfeccionar la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en materia de contabilidad de aeropuertos y de servicios de navegación aérea en ruta.

17. Estos tres últimos aspectos han sido evaluados por el Comité Ejecutivo, y los modos de acción para alcanzar los propósitos enunciados precedentemente se proponen a la Asamblea en la nota de estudio CLAC/A2-NE/5.

Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en el campo de la economía del transporte aéreo

18. En 1975 y 1976 se realizaron por primera vez en la Región dos cursos de economía del transporte aéreo con la cooperación del PNUD y la OACI* y se espera realizar un tercer curso en 1977. En dichos cursos participó un apreciable número de funcionarios de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados de la Región y también de las líneas aéreas, y el gran interés despertado, aconseja la conveniencia de establecer estos cursos, junto con otros sobre estadísticas y los aspectos económicos de los aeropuertos, de una manera regular. La Asamblea tendrá oportunidad de analizar en detalle este asunto al examinar la cuestión 10.2 del Orden del Día.

Adiestramiento del Personal Técnico Aeronáutico

19. De conformidad con lo solicitado por la Primera Asamblea de la CLAC, la OACI realizó en Abril de 1975 en Lima una Reunión Informal CAR/SAM sobre Instrucción del Personal Aeronáutico y dio comienzo en Agosto de 1975 a un Proyecto Especial de Ejecución para la evaluación de las necesidades de personal aeronáutico y los requerimientos de instrucción en las Regiones del Caribe y Sudamérica. Esta cuestión fue examinada durante la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM realizada recientemente en Lima y la Asamblea tendrá oportunidad de conocer las medidas recomendadas por dicha Reunión, al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/19.

Implementación del Plan Regional de la OACI

20. Los Estados Latinoamericanos han continuado prestando su cooperación en la ejecución de medidas determinadas por la OACI para mejorar la implementación del Plan de Navegación Aérea para las Regiones CAR y SAM utilizando, en la medida que les ha sido posible, la cooperación técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Sin embargo, la difícil situación

* Proyecto PNUD/OACI - ARG/71/549 "Instrucción y Perfeccionamiento del Personal Aeronáutico Terrestre".

financiera por la que atraviesa el PNUD ha resultado en 1976 en una reducción significativa de la ayuda de este tipo de proyectos en el ámbito de la aviación civil.

21. En lo concerniente a las instalaciones y servicios de navegación aérea especificados en el Plan Regional, la OACI, como ya se ha mencionado, celebró la Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica en Lima, del 5 al 28 de Octubre de 1976, en cuya sesión inaugural participó el Comité Ejecutivo de la CLAC en pleno. Dicha reunión llevó a cabo una revisión completa del Plan de Navegación Aérea para las dos Regiones, formulando las recomendaciones pertinentes para la actualización del mismo. La Asamblea tendrá oportunidad de conocer en mayor detalle el resultado de esta Reunión, así como las medidas que se proponen para contribuir a la implementación del Plan Regional revisado, al examinar la nota de estudio CLAC/A2-NE/20.

El Presupuesto de Gastos Directos de la CLAC

22. La Primera Asamblea había destinado la cantidad de U\$S 34.150 para atender los gastos directos de la CLAC durante el período 1° de Setiembre de 1974 al 31 de Diciembre de 1976. El gasto realizado asciende a U\$S 25.557*, resultando una economía de U\$S 8.593. Esta economía se debe fundamentalmente a que el puesto de Asistente de Transporte Aéreo se cubrió en forma temporal. En el Anexo 2 a este informe aparece un detalle de estos gastos junto con la asignación que le corresponde a cada Estado miembro y que de conformidad con lo convenido oportunamente con la OACI deben ser reembolsados a dicha Organización.

23. En lo que concierne al próximo ejercicio (1977-78) el presupuesto total estimado por el Comité Ejecutivo asciende a U\$S 47.500 (CLAC/A2-NE/13). A partir de 1977 la plantilla de personal de la Secretaría de la CLAC estará constituida por el Secretario y una mecanógrafa (puestos cubiertos actualmente por la OACI), un Asistente de Transporte Aéreo y un Ayudante de Impresión. Atendiendo al volumen de trabajo previsto para el próximo bienio, se aprecia que esta plantilla sigue siendo reducida, ya que el Secretario debe atender también sus obligaciones como Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. No obstante, no se ha previsto la designación de personal adicional, como podría ser otro Oficial de Transporte Aéreo ya que esta cuestión debe ser coordinada previamente con la OACI.

Relaciones con la OACI y otras Organizaciones

24. Como se desprende de la ejecución del programa de trabajo, las relaciones entre la CLAC y la OACI han sido muy estrechas, desarrollándose dentro de un espíritu de mutuo entendimiento y amplia cooperación. La OACI continúa prestando los servicios de Secretaría a través de la Oficina Regional Sudamericana y de conformidad con lo establecido en el Estatuto, anticipa los fondos necesarios para atender los gastos directos de la CLAC que luego le son reembolsados por los Estados miembros como contribución complementaria a la que normalmente pagan para cubrir los gastos de la OACI.

* Datos provisionales.

25. Asimismo y de conformidad con el Artículo 7 del Estatuto se ha continuado manteniendo relaciones con las siguientes Organizaciones: OEA, CEPAL, ALALC, Junta del Acuerdo de Cartagena, ODECA, COCESNA, INTAL, CEAC, CAFAC, IATA (Dirección Regional para América Latina), ITA, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, ALADA, y recientemente con la OMT (Secretaría Regional para las Américas), AALA y COTELA.

Convocatoria de la Segunda Asamblea de la CLAC

Orden del Día

26. Al preparar el Orden del Día Provisional para esta Asamblea, el Comité Ejecutivo tuvo en cuenta que si bien aún no se disponía de los estudios encomendados por la Primera Asamblea, existían ciertas cuestiones relacionadas con los asuntos que la OACI discutirá próximamente a nivel mundial que hacían conveniente su examen por parte de la Segunda Asamblea. Estas cuestiones se examinarán bajo el punto 10.1 del Orden del Día.

27. Asimismo el Comité Ejecutivo apreció que además de las cuestiones mencionadas anteriormente, la Asamblea podría examinar otros asuntos relativos a problemas que afectan la situación económica del transporte aéreo o a otros aspectos de la aviación civil, que aunque estuvieran comprendidos dentro del programa regular de trabajo de la CLAC, podrían analizarse con mayor detenimiento, y llegado el caso, definir los objetivos hacia los cuales tendrían que orientarse las actividades pertinentes previstas en el programa de trabajo. Estas cuestiones se examinarán bajo el punto 10.2 del Orden del Día.

28. Como se puede apreciar muchas de estas cuestiones han sido presentadas para su examen por los propios Estados, lo cual demuestra el interés evidenciado por esta reunión. Desde ya descuento que al examinar estos asuntos lo haremos dentro de un amplio espíritu de entendimiento y animados del firme propósito de lograr en esta etapa coincidencias de carácter general que sirvan de base para alcanzar en el más breve plazo posible los objetivos de coordinación y cooperación regional establecidos en el Estatuto de la CLAC.

Desarrollo de la Reunión

29. Ante una invitación formulada por la Delegación del Uruguay que asistió a la Primera Asamblea de la CLAC, esta Asamblea tiene lugar en la Ciudad de Montevideo. El Gobierno Uruguayo se ha hecho cargo de todos los gastos que ocasiona la misma, gesto este que merece el reconocimiento de todos los Estados de la CLAC.

30. En lo relativo a las modalidades de trabajo de la Asamblea y con el propósito de reducir en lo posible la duración de la reunión, se ha previsto constituir dos Comités de Trabajo, uno para examinar las cuestiones 10.1 y 10.2, y el otro Comité para examinar las cuestiones 11, 12 y 13. Ambos Comités de Trabajo se reunirán simultáneamente. La Plenaria podría examinar directamente las cuestiones que no requieren un estudio previo (cuestiones 9, 14 y 15).

Conclusión

31. Este resumen sucinto de las actividades realizadas por la CLAC en 1975 y 1976 indica, en nuestra opinión, que con las limitaciones que son propias de un Organismo de este tipo, los objetivos establecidos por la Primera Asamblea General se han cumplido.

32. En lo que concierne al futuro programa de trabajo los señores Delegados coincidirán conmigo en que el éxito de la CLAC dependerá del grado de atención y cooperación que los Estados miembros presten al mismo. Es por ello que hemos preferido presentar un programa realista y moderado, resistiendo la tentación de incluir temas que pueden resultar conflictivos o de dudosa implementación. Al respecto y para finalizar, considero conveniente recordar las palabras pronunciadas por mi distinguido antecesor, Brigadier Mayor José María Klix, en oportunidad de despedirse de los actuales miembros del Comité Ejecutivo: "Sólo me permito recomendar a los actuales Miembros del Comité Ejecutivo y a aquellos que continuarán sus tareas, que impriman a nuestro programa de trabajo un ritmo adecuado, sin pausa pero sin prisa, ya que el cumplimiento de los altos objetivos de la CLAC sólo se lograrán a través de una labor sistemática y persistente, pero a la vez prudente, evitando fijar metas demasiado ambiciosas que en la práctica resultan difíciles de cumplir y pueden desgastar innecesariamente la imagen de la CLAC".

REUNIONES DE LA CLAC DURANTE 1975 Y 1976

REUNIONES DEL COMITE EJECUTIVO

1. Tercera Reunión (Lima, 31 de Marzo - 1 de Abril de 1975)
Participantes: Argentina, Panamá y Perú
2. Cuarta Reunión (Lima, 11 y 12 de Diciembre de 1975)
Participantes: Panamá, Perú y Venezuela
3. Quinta Reunión (Montevideo, 12 y 13 de Marzo de 1976)
Participantes: Argentina, Panamá y Perú. También participó Uruguay especialmente invitado por el Comité Ejecutivo.
4. Sexta Reunión (Lima, 4 y 5 de Octubre de 1976)
Participantes: Argentina, Panamá, Perú y Venezuela. También participaron, especialmente invitados por el Comité Ejecutivo, Honduras y Uruguay.

REUNIONES DE GRUPOS DE TRABAJO

1. Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre Estadísticas de Origen y Destino (Lima, 20 al 23 de Enero de 1975)
Participantes: Argentina, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela. Aerolíneas Argentinas, LAN-Chile, Aeroperú y Viasa.

REUNIONES CONVOCADAS POR LA OACI A REQUERIMIENTO DE LA CLAC

1. Reunión Informal de Facilitación de Area (Lima, 13 al 17 de Octubre de 1975)
Estados miembros participantes: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.
2. Seminario sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos y de las Instalaciones y Servicios en Ruta (Lima, 7 al 11 de Junio de 1976)
Estados miembros participantes: Argentina, Colombia, Chile, Paraguay, Perú y Venezuela.
3. Seminario sobre Pronósticos de la Aviación Civil (Lima, 14 al 18 de Junio de 1976)
Estados miembros y líneas aéreas de la Región participantes: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Panamá, Perú y Venezuela. Aerolíneas Argentinas, LAB, LAN-Chile, Aerocóndor y Aeroperú.
4. Reunión Informal de Facilitación de Area (México, 6 al 10 de Setiembre de 1976)
Estados miembros participantes: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y México.

PRESUPUESTO Y GASTOS DEFINITIVOS DE LA CLAC

(en dólares E.U.A.)

AÑO 1974

	<u>Partida</u>	<u>Presupuesto</u>	<u>Gasto</u>
I.	<u>Personal de Secretaría</u>		
	1. Horas extraordinarias	100	98
II.	<u>Reuniones</u>		
	1. Reuniones del Comité Ejecutivo	100	-
	2. Otras Reuniones	200	-
III.	<u>Viajes</u>		
	1. Viajes del personal de Secretaría	400	-
IV.	<u>Consultores</u>	-	-
V.	<u>Hospitalidad</u>	250	-
VI.	<u>Comunicaciones</u>	200	208
VII.	<u>Franqueo Postal</u>	200	231
VIII.	<u>Gastos de Impresión</u>	100	71
IX.	<u>Papelería y Suministros de Oficina</u>	300	131
X.	<u>Traducciones</u>	500	-
XI.	<u>Otros Equipos - Adquisiciones</u>	800	-
XII.	<u>Varios</u>	100	-
		<u>\$ 3.250</u>	<u>\$ 739</u>
	<u>Economía resultante</u>	\$ 2.511	
	Traspaso para 1975	\$ 800	

PRESUPUESTO Y GASTOS DEFINITIVOS DE LA CLAC

(en dólares E.U.A.)

	<u>Partida</u>	<u>Presupuesto</u>	<u>Gasto</u>
	<u>Personal de Secretaría</u>		
	1. Asistente de Transporte Aéreo (G-7)*	7.000	2.768
	2. Horas extraordinarias	600	131
	<u>Reuniones</u>		
	1. Reuniones del Comité Ejecutivo	200	-
	2. Otras Reuniones	600	-
III.	<u>Viajes</u>		
	1. Viajes del personal de Secretaría	1.200	960
IV.	<u>Consultores</u>	-	-
V.	<u>Hospitalidad</u>	800	485
VI.	<u>Comunicaciones</u>	500	212
VII.	<u>Franqueo Postal</u>	700	119
VIII.	<u>Gastos de Impresión</u>	200	421
IX.	<u>Papelería y Suministros de Oficina</u>	600	247
X.	<u>Traducciones</u>	1.000	200
XI.	<u>Otros Equipos - Adquisiciones</u>	1.000	-
XII.	<u>Varios</u>	200	275
		<u>\$ 14.600</u>	<u>\$ 5.818</u>
	(Traspaso 1974)	800	
		<u>\$ 15.400</u>	
	Economía resultante	<u>\$ 9.582</u>	

* Puesto cubierto desde el 8 de Setiembre al 31 de Diciembre de 1975.

PRESUPUESTO Y ESTIMACION DE GASTOS DE LA CLAC

(en dólares E.U.A.)

AÑO 1976

	<u>Partida</u>	<u>Presupuesto</u>	<u>Gasto Estimado</u>
I.	<u>Personal de Secretaría</u>		
	1. Un Auxiliar de Estadísticas*	7.000	1.400
	2. Horas extraordinarias	600	600
II.	<u>Reuniones</u>		
	1. Reuniones del Comité Ejecutivo	200	-
	2. Otras Reuniones	600	2.400
III.	<u>Viajes</u>		
	1. Viajes del personal de Secretaría	2.000	4.000
IV.	<u>Consultores</u>	-	-
V.	<u>Hospitalidad</u>	800	800
VI.	<u>Comunicaciones</u>	800	1.200
VII.	<u>Franqueo Postal</u>	900	900
VIII.	<u>Gastos de Impresión</u>	300	2.500
IX.	<u>Papelería y Suministros de Oficina</u>	900	500
X.	<u>Traducciones</u>	2.000	2.000
XI.	<u>Otros Equipos - Adquisiciones</u>	-	-
XII.	<u>Varios**</u>	200	2.700
		<u>\$ 16.300</u>	<u>\$ 19.000</u>
	(Traspaso 1975)	9.500	
	Total disponible	<u><u>\$ 25.800</u></u>	

* Puesto temporal. Los gastos estimados incluyen el pago de 15 días del Asistente de Transporte Aéreo (1° al 15 de Enero) y los gastos de indemnización y retroactividad por reajuste de salarios, correspondientes a este puesto.

** Incluye \$ 1.500 para gastos imprevistos.

COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

Cantidades que han de pagarse con respecto a los reembolsos de la CLAC a la OACI en 1974, 1975 y 1976 al 30 Abril 1976

	1 9 7 4			1 9 7 5			1 9 7 6			
	Escalas de cuotas			Reparto			Reparto			Parte propor- cional de las previsiones
	OACI	CLAC	\$E.U.	OACI	CLAC	\$E.U.	OACI	CLAC	\$E.U.	
%	%	(4)	%	%	(7)	%	%	(10)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
Argentina	.85	17.11	126.00	.83	18.84	1 096.00	.82	18.64	3 541.60	
Bolivia	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Brasil	.87	17.51	129.00	.96	21.78	1 267.00	.96	21.82	4 145.80	
Chile	.21	4.23	31.00	.17	3.86	224.00	.17	3.87	735.30	
Colombia	.27	5.44	40.00	.26	5.91	343.00	.25	5.68	1 079.20	
Costa Rica	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Cuba				.04*	0.91	52.00	.08	1.82	345.80	
Rep. Dominicana	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Ecuador	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
El Salvador	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Guatemala	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Honduras	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Jamaica**	.10	2.01	15.00	.07	1.60	93.00	.07	1.60	304.00	
México	.89	17.91	132.00	.90	20.43	1 189.00	.89	20.23	3 843.70	
Nicaragua	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Panamá	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Paraguay	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Perú	.16	3.22	24.00	.07	1.60	93.00	.07	1.60	304.00	
Trinidad y Tobago**	.10	2.01	15.00	.07	1.60	93.00	.07	1.60	304.00	
Uruguay	.10	2.01	15.00	.06	1.37	80.00	.06	1.36	258.40	
Venezuela	.42	8.45	62.00	.37	8.40	488.00	.36	8.18	1 554.20	
	4.97	100.00	739.00	4.40	100.00	5 818.00	4.40	100.00	19 000.00***	

* Se ha tomado el 50% de la escala por haberse incorporado a la CLAC a mediados de año.
** No son Estados Miembros pero aceptaron contribuir voluntariamente.

SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTAS DE LAS SESIONES PLENARIAS

PRIMERA SESION PLENARIA

(Miércoles 1° de Diciembre de 1976)

Sesión de la Mañana (10:30 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Segunda Asamblea de la CLAC por el Presidente
2. Cuestión 2 del Orden del Día: Discurso de bienvenida de la autoridad invitante
3. Cuestión 3 del Orden del Día: Discurso del Presidente del Consejo de la OACI
4. Cuestión 4 del Orden del Día: Discurso del Presidente de la CLAC

RESUMEN DE LOS DEBATES

Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Segunda Asamblea de la CLAC por el Presidente

1. El Presidente declaró inaugurada la Segunda Asamblea de la CLAC e invitó al Ministro Interino de Defensa Nacional del Uruguay y al Presidente del Consejo de la OACI a que hicieran uso de la palabra.

Cuestión 2 del Orden del Día: Discurso de bienvenida de la autoridad invitante

2. (Ver Anexo A).

Cuestión 3 del Orden del Día: Discurso del Presidente del Consejo de la OACI

3. (Ver Anexo B).

Cuestión 4 del
Orden del Día: Discurso del Presidente de la CLAC

4. (Ver Anexo C).

Declaración de la Delegación de España

5. La Delegación de España presentó por escrito la declaración que se reproduce en la nota de información CLAC/A2-NI/5.

6. La sesión de la mañana se levantó a las 12:00 horas.

Sesión de la tarde (16:00 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Cuestión 5 del
Orden del Día: Adopción del Orden del Día
2. Cuestión 6 del
Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados que la Asamblea considere necesarios
3. Cuestión 7 del
Orden del Día: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados
4. Cuestión 8 del
Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC
5. Cuestión 9 del
Orden del Día: Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC

RESUMEN DE LOS DEBATES

Cuestión 5 del
Orden del Día: Adopción del Orden del Día

CLAC/A2-NE/1

7. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A2-NE/1. La Asamblea aprobó por unanimidad el Orden del Día propuesto por el Comité Ejecutivo.

Cuestión 6 del Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados que la Asamblea considere necesarios

CLAC/A2-NI/4

8. El Presidente presentó a consideración de la Asamblea la nota CLAC/A2-NI/4, con una propuesta para la creación de dos Comités (I y II) a efectos de examinar las diferentes cuestiones del Orden del Día. La Asamblea aprobó por unanimidad la propuesta presentada por el Presidente.

9. El Presidente pidió candidatos para los puestos de Presidentes y Vicepresidentes de los Comités. A propuesta del delegado de Argentina y apoyado por el delegado de Honduras la Asamblea eligió por unanimidad al Tnte. Crnel. Marco Andrade, Jefe de la Delegación de Ecuador, como Presidente del Comité I y al Sr. Rodrigo Cuesta, Jefe de la Delegación de Costa Rica, como Vicepresidente de dicho Comité; al Cap. Miguel Von Seidlitz, Jefe de la Delegación de Panamá, como Presidente del Comité II y al Brig. Alfredo de Berenguer Cesar, Jefe de la Delegación del Brasil, como Vicepresidente del mismo.

Cuestión 7 del Orden del Día: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados

CLAC/A2-NI/4

10. A propuesta del Presidente la Asamblea aprobó el traslado de las cuestiones del Orden del Día a los Comités I y II, de tal forma que la Plenaria examine las cuestiones 5, 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16 y 17 del Orden del Día, el Comité I las cuestiones 10, 10.1 y 10.2 y el Comité II las cuestiones 11, 12 y 13.

Cuestión 8 del Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC

CLAC/A2-NE/7 y NI/6

11. La Asamblea tomó nota del Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota de estudio CLAC/A2-NE/7 y en la nota de información CLAC/A2-NI/6.

Cuestión 9 del Orden del Día: Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC

CLAC/A2-NE/14

12. El Presidente informó a la Asamblea sobre el número de Estados que habían firmado el Estatuto de la CLAC y sobre el número de Estados que

habían notificado su aprobación. Tomando en cuenta que el Estatuto había entrado en vigor en forma definitiva a partir del 21 de Octubre de 1975, la Asamblea, a propuesta del Comité Ejecutivo, decidió mantener vigente la parte resolutive de la Resolución Al-1 y el tercer considerando de la misma y reemplazar los dos primeros considerandos por los siguientes, a efectos de reflejar la situación actual:

"CONSIDERANDO Que es importante que todos los Estados signatarios del Estatuto de la CLAC presten su aprobación al mismo lo antes posible.

CONSIDERANDO Que de conformidad con los fines y objetivos de la CLAC es conveniente que todos los Estados definidos en el Artículo 2 de su Estatuto sean miembros de la misma."

La Asamblea aprobó por unanimidad la modificación propuesta por el Comité Ejecutivo a la Resolución Al-1.

13. La sesión se levantó a las 17:00 horas.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL MINISTRO INTERINO DE DEFENSA NACIONAL
DEL URUGUAY, DOCTOR ARMANDO CHIARINO AGUIRRE, EN EL ACTO DE APERTURA
DE LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señores Ministros de Estado,
Autoridades Nacionales y Departamentales,
Civiles y Militares
- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil,
Brigadier Enrique Blas Desimoni
- Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil
Internacional, Dr. Assad Kotaite
- Señores Embajadores y Representantes Diplomáticos de los Países Amigos
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoritas y Señores

Al procederse a la inauguración formal de la Segunda Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, quiero dispensar la más cálida y cordial bienvenida a los señores representantes de las direcciones de aeronáutica de las naciones hermanas, así como a los demás delegados y observadores que hoy nos honran con su presencia.

No podemos ocultar nuestra íntima satisfacción con el gran honor que representa para el País el haber sido designado Sede de esta Segunda Asamblea, cuyo temario incluye puntos de real interés para el desarrollo y fortalecimiento de la actividad aeronáutica latinoamericana en sus distintos aspectos, así como para la administración de la Comisión en sí misma.

Temas tan importantes como el mejoramiento de los reglamentos de transporte aéreo internacional no regular, el examen y análisis de las medidas tomadas por los distintos Gobiernos para el respeto de las tarifas acordadas y aprobadas, mecanismos de fijación de las tarifas de pasajeros y carga en el transporte aéreo internacional, regulación de la capacidad de los servicios de transporte, así como la consideración del programa de trabajo de la CLAC para los años 1977 y 1978, la elección de autoridades (Presidente y Vicepresidentes), consideración del presupuesto y determinación del lugar y fecha en

Apéndice 5

Acta I

Anexo A

- 6 -

que se realizará la Tercera Asamblea, serán objeto de profundas deliberaciones que, en un clima de absoluta libertad, respeto y mutua comprensión, permitirán llegar a decisiones y recomendaciones de trascendental importancia para las relaciones aeronáuticas latinoamericanas, al impulso del elevado deseo de superar todo aquello que pueda dificultar el mejor entendimiento entre países hermanos.

Confiamos plenamente en el progreso y perfeccionamiento constantes de la aviación civil, vínculo de conocimientos y acercamiento entre los pueblos, nexo de intercambio social, cultural y comercial, que además proyectará al exterior el reflejo fiel y absoluto de la realidad nacional de este nuevo Uruguay que, como un ejemplo para América, resurge fortalecido por la lucha y el dolor, del caos en que lo había sumido la sedición,

En nombre del Poder Ejecutivo, agradezco a todas las delegaciones extranjeras su presencia en nuestro país, y formulo los más sinceros votos para una muy feliz estadía.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. ASSAD KOTAITE, PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI), EN EL ACTO

DE APERTURA DE LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Ministro Interino de Defensa Nacional del Uruguay, Doctor Armando Chiarino Aguirre
- Señores Ministros de Estado y señores Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas
- Señor Presidente de la CLAC, Brigadier Enrique Bias Desimoni
- Señores Embajadores y Miembros del Cuerpo Diplomático
- Autoridades Nacionales y Departamentales
- Distinguidos Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Es para mí un honor y un privilegio dirigirles la palabra en nombre de la Organización de Aviación Civil Internacional en la sesión de apertura de la Segunda Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Tuve el placer de asistir, también en representación de la OACI, a la Primera Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica, celebrada en México en Diciembre de 1973, a raíz de la cual se creó la CLAC. Han transcurrido ya tres años desde aquella fecha, y hoy me siento sumamente complacido de asistir a esta Asamblea, porque la CLAC constituye un magno ejemplo de colaboración regional eficiente y constructiva en el campo de la aviación civil. Nadie puede dejar de admirar a los Estados Latinoamericanos que han logrado, en tan poco tiempo, convertir su Comisión Regional de Aviación Civil en un organismo cabal con un programa de trabajo que responde a las dificultades básicas de la Región en materia de transporte aéreo, de una manera equilibrada y realista.

La CLAC y la OACI tienen un objetivo común. Los esfuerzos desplegados por ustedes a nivel regional y los nuestros a escala mundial, tanto en el terreno económico como en el técnico, están orientados a satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico. Los acuerdos gracias a los cuales las actividades de la CLAC y de la OACI están estrechamente vinculadas, han demostrado ser un medio excelente de coordinar los programas de trabajo de nuestras dos organizaciones. Esta estrecha coordinación constituye también la base de las relaciones existentes entre la OACI y la Comisión Africana de Aviación Civil y la Comisión Europea de Aviación Civil. La OACI sigue firme en esta política de cooperación entre la CLAC y nuestra Organización -que, por supuesto, es también de ustedes- y está dispuesta a facilitar la ayuda y el asesoramiento necesarios, como lo ha venido haciendo hasta ahora.

Apéndice 5

Acta I

Anexo B

- 8 -

Estarán ustedes sin duda de acuerdo conmigo en que los problemas mundiales de la aviación civil internacional repercuten también a nivel regional, ya que ambos aspectos son interdependientes; a este respecto creo apropiado mencionar algunas estadísticas relativas a la expansión del transporte aéreo en todo el mundo y en Latinoamérica, en 1975.

Durante los últimos diez años, el número de toneladas-kilómetros realizadas por los servicios aéreos regulares de todo el mundo ha registrado un índice de crecimiento medio anual del 11%. Pese a la situación económica desfavorable, durante los últimos dos años el transporte aéreo mundial continuó creciendo a un ritmo del 6,5% y del 4,6%, respectivamente, mientras que en Latinoamérica y el Caribe el incremento fue muy acusado, el índice de aumento fue aproximadamente tres veces superior al promedio mundial.

Debido a la importante y creciente influencia tangible del transporte aéreo en el mundo moderno, los Estados tienen el deber de hacer todo lo posible, tanto individual como colectivamente, para garantizar que la aviación civil se desarrolle de una manera segura, ordenada y económica. Naturalmente, es esencial garantizar un alto grado de seguridad, y éste, en el transcurso de los años, ha sido el objetivo primordial de la labor técnica, a gran escala, llevada a cabo por los Estados dentro del marco de la OACI. Los resultados son muy notables: en 1975, el índice de accidentes del transporte aéreo regular fue el más bajo desde la creación de la OACI, hace casi treinta años. En realidad, el número de víctimas debido a accidentes de aviación descendió a la cifra extremadamente reducida de 0,07 por 100 millones de pasajeros-kilómetros. En otras palabras, un pasajero tendría que volar un promedio de 35 000 veces alrededor de la tierra siguiendo su círculo máximo, antes de sufrir un accidente.

No obstante, desde el punto de vista económico, la situación de la industria del transporte aéreo ha estado lejos de ser satisfactoria. Frente a resultados mediocres, los Estados comprenden que tendrán que esforzarse más que nunca, a escala internacional, a fin de mitigar los problemas económicos y crear un clima más propicio a la continua expansión del transporte aéreo internacional, tanto regular como no regular. El programa de trabajo de la OACI refleja este cambio de actitud que ha evolucionado durante los últimos años.

En la Resolución A21-25, la Asamblea de la OACI de 1974 decidió que la Organización debía desempeñar un papel más eficaz y continuo en la búsqueda de soluciones a los principales problemas del transporte aéreo y que, al tratar de dichos problemas debía tener en cuenta los resultados alcanzados por los organismos regionales. Sobre esta base, el Consejo ha decidido convocar una Conferencia Especial de Transporte Aéreo, que se celebrará en Montreal, en Abril de 1977, para examinar cuatro cuestiones:

- Cumplimiento de las tarifas
- Criterios referentes al transporte aéreo internacional no regular
- Regulación de la capacidad, y
- Mecanismo de fijación de las tarifas de pasajeros y carga

La Secretaría de la OACI ha preparado notas de información que servirán de documentación básica para las tres primeras cuestiones. Se confía en que el informe del Grupo de expertos sobre mecanismo de fijación de las tarifas internacionales de pasajeros y carga, que celebrará su primera reunión en Montreal dentro de unos días, servirá de base para los debates de la Conferencia sobre la cuarta cuestión. Las conclusiones a que llegue el Consejo, a raíz del examen de este asunto por el Grupo de expertos y por la Conferencia Especial de Transporte Aéreo, se presentarán a la Asamblea en Setiembre de 1977.

Quisiera hacer hincapié en el hecho de que el Consejo de la OACI concede una gran importancia a esta Conferencia, y confiamos en que los países latinoamericanos y la CLAC participarán activamente en la misma. Me complace observar que durante esta Asamblea, se proponen ustedes tener un cambio general de opiniones sobre los asuntos de que se ocupará la Conferencia de la OACI.

Además de la próxima Conferencia de Transporte Aéreo, pueden verse ejemplos de la creciente atención que se está prestando a los problemas económicos, en el programa de estudios económicos, que comprenden los estudios sobre el transporte aéreo regional y sobre los pronósticos en la aviación, y los estudios en materia de tarifas del transporte aéreo internacional.

Con respecto a las actividades de Asistencia Técnica en América Latina, y considerando las limitaciones financieras del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), los proyectos de los países totalizan en 1976 la suma de \$ 4 millones y los proyectos financiados con recursos regionales \$ 2 millones.

Para 1977, aún cuando las cifras finales no han sido establecidas, en los programas de los países se espera alcanzar los \$ 5,0 millones, y en cuanto a los proyectos regionales, restringidos solamente a los dos centros regionales de entrenamiento, Buenos Aires y Trinidad, se espera que la sede del PNUD asigne alrededor de \$ 1 millón para mantener un mínimo de actividad en ambos centros.

Por lo que respecta al estudio regional de la situación del transporte aéreo internacional en América Latina, lamento muchísimo que los problemas financieros del PNUD hayan demorado el estudio que la CLAC desea emprender para complementar y ampliar el estudio regional de la OACI para la Región América Latina/Caribe. No obstante, me complace comunicarles que hemos iniciado ya el estudio sobre el desarrollo del transporte aéreo de pasajeros y mercancías en América Latina y el Caribe. Uno de nuestros principales economistas, el Sr. Richard Smithies, se encuentra actualmente en la Región recopilando datos para realizar este estudio, y asistirá a esta Asamblea para seguir de cerca la labor de la misma y discutir oficiosamente los problemas de transporte aéreo con los miembros de las delegaciones que están presentes. Estoy persuadido de que, una vez terminado, este estudio- complementado con la labor adicional realizada por la CLAC- constituirá una base útil para que la CLAC pueda tomar medidas a fin de superar las dificultades con que tropieza el futuro desarrollo del transporte aéreo en esta región.

Apéndice 5

Acta I

Anexo B

- 10 -

Los estudios sobre las tarifas internacionales de pasajeros y carga, así como el mecanismo de fijación de las mismas, constituyen una nueva responsabilidad de gran importancia. Me complace observar que los Estados Latinoamericanos han hecho una excelente aportación a estos estudios económicos, proporcionando información muy completa en respuesta a los cuestionarios que se enviaron a principios del año en curso. Los resultados de dichos estudios deberían ayudar a los Estados a garantizar que el nivel general de las tarifas aéreas en su región sea razonable. El análisis de los factores económicos que repercuten en el nivel de las tarifas debería también dar una indicación del tipo de medidas necesarias para que las mismas se mantengan lo más reducidas posible en el futuro.

Entre las actividades de carácter económico en las que la OACI y la CLAC colaboran muy especialmente, mencionaré por último los programas de reuniones oficiosas; entre ellas las reuniones FAL de área, seminarios sobre aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta, seminarios de estadística y seminarios sobre pronósticos y planificación de aviación civil. En los últimos catorce meses hemos celebrado, en Latinoamérica, dos reuniones FAL de área, un seminario sobre aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta, y otro sobre pronósticos y planificación. Está previsto celebrar otro seminario sobre aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta, que tendrá lugar en México durante la primera mitad de 1977. A juzgar por sus informes, las citadas reuniones han alcanzado un gran éxito, y existe el deseo de que se repitan en el futuro, cosa que nos proponemos hacer.

Sr. Presidente, en las palabras que acabo de pronunciar he tratado de destacar los principales asuntos y las cuestiones más importantes que son de interés mutuo para la CLAC y la OACI. Como lo he manifestado, confiamos en que nuestra política de estrecha coordinación y colaboración seguirá contribuyendo en gran medida al desarrollo de la aviación civil internacional, no solamente en esta región, sino también en todos los Estados del mundo.

Tienen ustedes que tratar una amplia gama de asuntos dentro de su orden del día y, pese a que disponen de un tiempo limitado, estoy seguro de que sus deliberaciones serán fructíferas.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE DE LA CLAC
BRIGADIER ENRIQUE BLAS DESIMONI, EN EL ACTO DE APERTURA
DE LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Ministro Interino de Defensa Nacional del Uruguay, Doctor Armando Chiarino Aguirre
- Señores Ministros de Estado y señores Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas
- Señor Presidente del Consejo de la OACI, Doctor Assad Kotaite
- Señores Embajadores y Miembros del Cuerpo Diplomático
- Autoridades Nacionales y Departamentales
- Distinguidos Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Es para mí un alto honor y un especial privilegio en mi carácter de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y en nombre de los señores delegados, agradecer profundamente al Gobierno Uruguayo la cordial y generosa invitación formulada para celebrar en esta hospitalaria ciudad de Montevideo, la Segunda Asamblea general de nuestra Comisión.

Me honra además agradecer al señor Ministro Interino de Defensa Nacional, Doctor Armando Chiarino Aguirre, las cálidas palabras de bienvenida que nos acaba de dirigir y los esfuerzos y eficiente preparación realizados por la Dirección General de Aviación Civil, para hacer posible esta magna y fraternal reunión de los hombres que en la Región Latinoamericana tenemos la responsabilidad de dirigir las actividades de la aviación civil.

La presencia del Presidente de la Organización de Aviación Civil Internacional, Doctor Assad Kotaite, y el estímulo de sus conceptos sobre la marcha y futuro de la CLAC que acaba de expresarnos, es un hecho significativo que me resulta muy grato destacar. Somos conscientes del inestimable apoyo y colaboración que la Organización que preside presta a nuestra Comisión en particular y al desenvolvimiento sano y técnicamente actualizado del medio aeronáutico en general.

Esta Segunda Asamblea marca el cierre del primer ciclo del que hacer del organismo, ya mayoritariamente constituido, ciclo influido fundamentalmente por la necesidad imperiosa de definir y abordar problemas estructurales en la Región y por la urgencia en recuperar el tiempo perdido en largos años de esfuerzos individuales.

Todos comprendemos que en muchos aspectos, la unión en pos de objetivos e intereses comunes nos permitirá alcanzar metas de otra manera vedadas a las potencialidades aisladas de nuestros respectivos países.

Otras regiones del mundo, aún económicamente más adelantadas, lo han comprendido antes y han sumado esfuerzos con miras al entendimiento mutuo, al progreso de la actividad específica y en última instancia al bienestar de sus pueblos.

Es indudable que a pesar de la enorme ventaja de la homogeneidad de innumerables caracteres, que identifica a las naciones de nuestra Región, existen diversidad de intereses. Es lógico que así suceda en tan vasto ámbito y no pretendemos ignorarlos ni silenciarlos, mientras sean legítimos. De la exposición firme y honesta de estos problemas y de su conocimiento, surgirá sin duda el entendimiento fructífero individual y colectivo.

Creemos oportuno entonces formular un claro y respetuoso llamado a la colaboración de todos los miembros de la CLAC dado que entendemos que sólo mediante el aporte productivo, pleno y consciente de cada uno, será posible abordar con integridad y seriedad los problemas que aquejan a la aviación civil en Latinoamérica.

El período transcurrido no ha sido particularmente pródigo para el desarrollo de la aviación civil, como tampoco lo fue para la CLAC, que debió postergar ambiciosos programas para épocas más favorables. No obstante no nos hemos sentado a esperar y hemos avanzado aún en campos en que nuestras organizaciones hermanas más antiguas, sin ánimo de establecer comparaciones, no lo han hecho. Tal es el caso de los primeros compendios de estadísticas de origen y destino que hemos ya distribuido.

Dentro de las responsabilidades de la CLAC el transporte aéreo constituye evidentemente el área donde su intervención puede proporcionar los mayores beneficios en la medida en que los problemas latinoamericanos se enfoquen con un amplio espíritu de cooperación.

Propendemos al desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo, finalidad que inicialmente reunió a los Estados y motivó la creación de la OACI de la cual pasó a constituir su razón de ser como organismo internacional.

Pero si bien es cierto que ordenar no significa necesariamente trabar, no es menos cierto que desarrollo tampoco significa desorden ni supone - en el caso del crecimiento del transporte aéreo comercial- que éste se produzca fuera de todo cauce y no acompañe, en cierta medida al desarrollo socio-económico de la Región.

Tan pernicioso sería uno como el otro extremo.

Los intereses aerocomerciales -de cada uno de los Estados miembros y los resultantes de la Región Latinoamericana- son la más importante preocupación de la CLAC, como lo ha sido con anterioridad, para otras organizaciones regionales.

La nuestra nacida en momentos en los que el transporte aéreo comercial entraba en su etapa crucial, ha debido entenderse con todos los factores de este problema a la vez, sin poder enjuiciar prioridades dado el riesgo que supondría la pérdida de la oportunidad.

Una prueba cabal de la importancia que los Estados de la Región confieren a esos intereses, lo constituye el número de notas de estudio relacionadas con la cuestión 10 del Orden del Día de la Asamblea.

De ninguna manera puede pretenderse ignorar hoy la conciencia ya afianzada en todos los Estados de la Región acerca de sus derechos en el tráfico aerocomercial propio y en la regulación de la intervención de otras líneas aéreas para preservarse del deterioro que el exceso de oferta, entre otros factores, ha producido en el mundo y mantener armónicamente balanceada la situación de privilegio que resulta de un crecimiento porcentualmente mayor del tráfico internacional transportado por las líneas aéreas latinoamericanas (9,1% respecto al promedio mundial de 5,5 % en el período 1974-75).

Creo imprescindible efectuar una breve referencia a otro aspecto que para la Región es prioritario, como es el del adiestramiento y capacitación.

Nuestra legítima ambición de alcanzar, en materia de aviación civil un desarrollo homogéneo en relación con los niveles de progreso de la Región, sin frustraciones ni abandono de nuestros derechos frente a otros intereses de países económica o técnicamente más desarrollados, sólo será realizable disponiendo de un material humano, preparado intelectual y profesionalmente, con una clara concepción mental de los objetivos a lograr en cada tarea, por modesta que ésta sea.

El camino para ello es el de afianzar, ampliar y perfeccionar nuestro nivel de formación y especialización facilitando el acceso de nuestra gente a las fuentes de instrucción, con recursos propios y de las Naciones Unidas y sus Agencias para el desarrollo, que habrán de ver a través de este tipo de apoyo, el de la capacitación del personal, la forma más genuina de ayuda internacional.

Cábeme dejar constancia de mi reconocimiento y el de los miembros del Comité Ejecutivo, por el importante apoyo prestado a la Secretaría por el Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Sr. Pol, así como la muy valiosa labor y preocupación de nuestro Secretario, Sr. Ferrari, quien ha sabido cumplir con la mayor eficiencia una difícil tarea de coordinación y entendimiento con el órgano de administración y dirección, cuyos cuatro miembros se encuentran físicamente alejados entre sí dentro del continente.

Apéndice 5

Acta I

Anexo C

- 14 -

Frente al compromiso que el Comité Ejecutivo asumió ante la Comisión, creo oportuno señalar que se ha puesto el mayor esfuerzo para no defraudarla venciendo dificultades de distancias, presupuestarias, de información insuficiente y la falta de medios propios necesarios para encarar más ambiciosos proyectos.

Si no obstante ello, no hemos estado a la altura de las circunstancias, rogamos a la honorable Asamblea tolerancia y comprensión.

Señores delegados:

La positiva realidad que representa hoy en día la CLAC y la circunstancia propicia de esta Asamblea, a la que hemos concurrido, sin lugar a dudas inspirados en el más alto espíritu de cooperación, marcan una oportunidad excepcional para alcanzar las metas que la Comisión a través de su Estatuto se ha fijado.

Si en el intercambio de opiniones a que dará lugar el tratamiento de nuestra Agenda de trabajo, aún en los momentos en que debemos defender el interés de nuestros países tenemos presente el interés general de la Región, habremos dado un paso positivo en pos del progreso y de la hermandad latinoamericana.

Muchas gracias.

SEGUNDA SESION PLENARIA

(Lunes 6 de Diciembre de 1976, a las 16:30 hs.)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Examen del Informe del Comité I
2. Examen del Informe del Comité II
3. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria
4. Otras cuestiones

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A2-NE/23, Adendo y Corrigendo al Adjunto
Corrigendo al Informe del Comité I

1. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité I, Tnte. Crnel. Marco Andrade, Jefe de la Delegación del Ecuador, que presentara a la consideración de la Plenaria el Informe del Comité I. El Presidente del Comité I hizo la presentación del informe contenido en la nota de estudio NE/23 y su Adendo y Corrigendo al Adjunto.
2. Al examinar la cuestión 10.1 c) del Orden del Día, el delegado de Argentina, apoyado por el delegado de Colombia, propuso a la consideración de la Plenaria que se introdujera a continuación del párrafo 5) de la Recomendación titulada "Cumplimiento de las tarifas en los servicios aéreos internacionales dentro de la Región", una nueva cláusula resolutive y presentó la nota de estudio NE/23, Corrigendo al Informe del Comité I, que estaba patrocinada por los delegados de Argentina, Brasil y Venezuela. El delegado de Ecuador, apoyado por el delegado de Chile, propuso una enmienda al texto de la cláusula, la misma que fue aceptada por los delegados de Argentina, Brasil, Venezuela y Colombia, por lo que la Plenaria adoptó una nueva cláusula resolutive en la Recomendación antes mencionada, que dice lo siguiente:

"6) Apoyen de conformidad con los términos del párrafo 3 de la Resolución A18-18 de la OACI, las actividades relativas a la aplicación de las tarifas por parte de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, con respecto a los miembros de dicha Asociación."

3. La Plenaria adoptó el resto del Informe del Comité I y el Presidente de la CLAC felicitó al Presidente del Comité I por la manera eficaz en que dirigió los trabajos de dicho Comité. El Presidente del Comité I agradeció las palabras del Presidente de la CLAC y las hizo extensivas para todos los miembros del Comité I y del Secretario del mismo.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A2-NE/24, Adendo y Corrigiendo y Adendo al Adjunto

4. El Presidente del Comité II, Cap. Miguel Von Seidlitz, Jefe de la Delegación de Panamá, presentó a consideración de la Plenaria el Informe del Comité II contenido en la nota de estudio CLAC/A2-NE/24, Adendo y Corrigiendo y Adendo al Adjunto. Al hacer su presentación agradeció a los miembros del Comité II y al Secretario la colaboración y asistencia prestadas durante las sesiones de trabajo.

5. Durante el examen de la cuestión 11 del Orden del Día, párrafo 29 del Adjunto a la nota de estudio NE/24, el delegado de Venezuela propuso que se incluyera al final de dicho párrafo la cuestión de la responsabilidad por daños causados por el ruido y el estampido sónico. El delegado de Panamá apoyó la moción del delegado de Venezuela. El delegado de Bolivia indicó que en su opinión dicha cuestión estaba debidamente cubierta en el párrafo 32 del Adjunto y el Secretario informó a la Plenaria las razones para incluir esta cuestión en el párrafo 32. El delegado de Uruguay, apoyado por el delegado de Chile, propuso adoptar esa parte del Informe tal como estaba. El delegado de Venezuela con el consentimiento del delegado de Panamá, retiró su moción pero manifestó que en su opinión la mención de la cuestión sobre el ruido y el estampido sónico estaba mal ubicada en el Informe.

6. La Plenaria adoptó el Informe del Comité II en la forma que aparece en la nota de estudio NE/24, Adendo y Corrigiendo y Adendo al Adjunto, y el Presidente de la CLAC felicitó al Presidente del Comité II por el trabajo realizado.

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

7. La Plenaria aprobó el Acta de la Primera Sesión Plenaria sin ningún comentario ni enmienda.

Otras cuestiones

8. El delegado de Venezuela, apoyado por el delegado de Chile, presentó a consideración de la Plenaria un proyecto de Resolución contenido en la nota de estudio NE/25, para reconocer públicamente la valiosa contribución del General Tydeo Larre Borges al desarrollo de la aviación internacional. La Plenaria adoptó por unanimidad la siguiente Resolución, que fue agradecida en nombre del Gobierno de Uruguay por el delegado de Uruguay:

RESOLUCION A2-2

HOMENAJE AL GENERAL TYDEO LARRE BORGES

CONSIDERANDO Que en la Resolución A1-2 de la Primera Asamblea de la CLAC se expresó que era un deber ineludible reconocer la contribución que los hombres de Latinoamérica han prestado al desarrollo de la aviación internacional en general.

CONSIDERANDO Que entre los pioneros en la realización de vuelos internacionales que permitieron la conexión entre Europa y América por el Atlántico Sur, se encuentra el distinguido nacional uruguayo, General Tydeo Larre Borges.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE
- 1) Reconocer públicamente la valiosa contribución del General Tydeo Larre Borges al desarrollo de la aviación internacional.
 - 2) Rendir un cálido homenaje de admiración, respeto y aprecio al ilustre nacional uruguayo.
 - 3) Rogar a la Honorable Delegación de la República Oriental del Uruguay hacer llegar esta Resolución a manos del General Larre Borges.

9. El Presidente de la CLAC informó a la Plenaria que de conformidad con el Artículo 8, párrafo 2), del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, había revisado las credenciales de los delegados y observadores a la Segunda Asamblea y las había encontrado en orden. La Plenaria tomó nota de lo anterior.

10. La sesión se levantó a las 18:00 horas.

TERCERA SESION PLENARIA

(Martes 7 de Diciembre de 1976, a las 11:00 hs.)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Aprobación del Acta de la Segunda Sesión Plenaria
2. Cuestión 14 del Orden del Día: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC
3. Cuestión 15 del Orden del Día: Lugar y fecha de la Tercera Asamblea Ordinaria de la CLAC
4. Cuestión 16 del Orden del Día: Otras cuestiones
5. Cuestión 17 del Orden del Día: Clausura de la Asamblea

RESUMEN DE LOS DEBATES

Aprobación del Acta de la Segunda Sesión Plenaria

1. El Presidente de la CLAC abrió la Tercera Sesión Plenaria y el Secretario procedió a leer el Acta de la Segunda Sesión. La Plenaria aprobó dicha Acta sin ningún comentario ni modificaciones.

Cuestión 14 del

Orden del Día: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

2. El delegado de Argentina informó a la Plenaria que no sólo como una cuestión de costumbre sino fundamentalmente por la perfecta organización y hospitalidad fraterna del Gobierno del Uruguay, proponía al Uruguay, para ocupar el cargo de Presidente de la CLAC. La Plenaria adoptó por aclamación la propuesta del delegado de Argentina.

3. El delegado de Ecuador propuso a Brasil para ocupar el cargo de Vicepresidente de la CLAC; el delegado de Bolivia propuso a Chile para la siguiente Vicepresidencia de la CLAC y el delegado de Paraguay propuso a Honduras para la restante Vicepresidencia. El delegado de Panamá apoyó las propuestas de los anteriores delegados y la Asamblea eligió por unanimidad a los tres Vicepresidentes de la CLAC.

Cuestión 15 del

Orden del Día: Lugar y fecha de la Tercera Asamblea Ordinaria de la CLAC

4. El delegado de Chile ofreció a la Plenaria la ciudad de Santiago de Chile para Sede de la Tercera Asamblea Ordinaria de la CLAC. El delegado de Colombia expresó su agradecimiento al delegado de Chile por su generosa oferta y propuso a la Plenaria que aceptara la invitación. La Plenaria aceptó por unanimidad la invitación del delegado de Chile y decidió que la Tercera Asamblea Ordinaria se realice en el último trimestre de 1978 en una fecha que determinará el Comité Ejecutivo en su oportunidad.

Cuestión 16 del

Orden del Día: Otras cuestiones

CLAC/A2-NE/26 y NE/27

5. El delegado de Honduras informó que el 1° de Octubre de 1976 el Presidente del Consejo de la OACI hizo entrega a COCESNA del premio Edward Warner y agradeció a todos los países latinoamericanos que de una y otra forma apoyaron la candidatura de COCESNA.

6. El delegado de Colombia presentó a la Plenaria un proyecto de Resolución contenido en la nota de estudio NE/26, el que fue aprobado por unanimidad y se reproduce a continuación:

RESOLUCION A2-1

FELICITACION Y AGRADECIMIENTO AL SR. BRIGADIER ENRIQUE BLAS DESIMONI, PRESIDENTE DE LA CLAC, AL SR. CORONEL PEDRO R. RIVERO, DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL DE URUGUAY Y MIEMBROS DE LA COMISION ORGANIZADORA DE LA SEGUNDA ASAMBLEA, A LOS SEÑORES ASESORES DE LA OACI Y AL PERSONAL DE LA SECRETARIA QUE PARTICIPARON EN LA MISMA

CONSIDERANDO Que el Sr. Brigadier Enrique Blas Desimoni, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y sus colaboradores en esta Asamblea, han demostrado con su esfuerzo y dedicación que la CLAC constituye realmente el organismo indicado para la consolidación de los ideales de la aviación civil latinoamericana.

CONSIDERANDO Que en la Segunda Asamblea se han fortalecido los objetivos para los cuales se creó la CLAC y se ha demostrado en esta reunión que las alas de la aviación civil latinoamericana no encontrarán fronteras sino lazos de amistad entre los países hermanos del continente.

CONSIDERANDO Que el Sr. Coronel Pedro R. Rivero, Director General de Aviación Civil de Uruguay y la Comisión Organizadora de la Segunda Asamblea, han hecho posible que esta reunión haya llegado a feliz término dentro de los ideales de hospitalidad y fraternidad propios del Gobierno y del Pueblo Uruguayos.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE 1) Felicitar sinceramente al Sr. Brigadier Enrique Blas Desimoni, Presidente de la CLAC, a los señores Asesores de la OACI y al personal de la Secretaría, por la eficiente labor que cumplieron con abnegación, mística y entusiasmo.
- 2) Felicitar al Sr. Coronel Pedro R. Rivero, Director General de Aviación Civil de Uruguay y a los miembros de la Comisión Organizadora de la Segunda Asamblea de la CLAC por la calurosa acogida, atenciones dispensadas y demás detalles en la preparación, funcionamiento y magnífica organización de este evento internacional.
- 3) Solicitar a los miembros del Comité Ejecutivo que en nota de estilo transmitan esta Resolución al Sr. Brigadier General Orlando Ramón Agosti, Comandante de la Fuerza Aérea Argentina, a los Sres. Walter Rabenna, Ministro de Defensa Nacional de Uruguay y Brigadier Dante Paladini, Comandante de la Fuerza Aérea de Uruguay y al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Assad Kotaite.

7. El delegado de Uruguay manifestó que consideraba un deber ineludible destacar la extraordinaria contribución del Ingeniero Walter Binaghi al desarrollo de la aviación civil internacional y expresar el profundo agradecimiento de la CLAC al ilustre nacional argentino por haber acompañado permanentemente a los Gobiernos Latinoamericanos en sus inquietudes y deseos de promover la mayor cooperación y entendimiento entre los Estados de la Región a través de un Organismo como la CLAC. A tal fin presentó a consideración de la Plenaria un proyecto de Resolución incluido en la nota de estudio NE/27 el cual fue apoyado por los delegados de Perú, Guatemala, y Ecuador y aprobado por unanimidad por la Plenaria. Esta Resolución se reproduce a continuación:

RESOLUCION A2-3

HOMENAJE AL INGENIERO WALTER BINAGHI

CONSIDERANDO Que en la Resolución A1-2 de la Primera Asamblea de la CLAC se expresó que era un deber ineludible reconocer la contribución que los hombres de Latinoamérica han prestado al desarrollo de la aviación civil internacional.

CONSIDERANDO Que el Ing. Walter Binaghi, primero como miembro de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, luego como Presidente de la misma durante ocho años, y finalmente como Presidente del Consejo de la OACI, cargo que desempeñó en forma ininterrumpida durante 19 años hasta su retiro voluntario en 1976, ha dedicado 29 años de su vida, con devoción, mística y abnegación, al servicio de la aviación civil internacional.

CONSIDERANDO Que los países de Latinoamérica se sienten orgullosos de que uno de sus hijos haya merecido el reconocimiento, respeto y admiración de todos los países del mundo, por la objetividad, integridad e imparcialidad con que ha conducido los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional durante los últimos 19 años.

CONSIDERANDO Que el Ing. Walter Binaghi ha acompañado permanentemente a los Gobiernos Latinoamericanos en sus inquietudes y deseos de promover la mayor cooperación y entendimiento entre los Estados de la Región a través de un organismo como la CLAC.

LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE
- 1) Reconocer públicamente la extraordinaria contribución del Ing. Walter Binaghi al desarrollo de la aviación civil internacional.
 - 2) Rendir un cálido homenaje de agradecimiento, admiración y respeto al ilustre nacional argentino.
 - 3) Encomendar al Comité Ejecutivo de la CLAC que en un acto solemne haga llegar esta Resolución a manos del Ing. Walter Binaghi.

8. El delegado de Panamá pidió que se enviara una nota de agradecimiento al Brigadier Mayor José María Klix, por la habilidad y acierto con que había dirigido el trabajo de la CLAC durante el período comprendido entre la clausura de la Primera Asamblea (28 de Agosto de 1974) y su alejamiento de la CLAC por haber sido designado Ministro de Defensa de Argentina (10 de Mayo de 1976).

9. El observador del Instituto Iberoamericano de Derecho Aéreo y de la Aviación Comercial agradeció a la CLAC y al Gobierno de Uruguay por todas las atenciones recibidas. El Presidente agradeció la cooperación recibida del personal de las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México y en especial el trabajo realizado por el Secretario de la CLAC. El Representante de la OACI para Sudamérica agradeció en nombre de la OACI las atenciones recibidas por parte del Gobierno de Uruguay y destacó la comprensión y tolerancia del Presidente y de los Delegados que participaron en esta Segunda Asamblea de la CLAC.

10. El Presidente invitó al nuevo Comité Ejecutivo para que ocupara la mesa y el Presidente entrante dio las gracias por la distinción otorgada al Uruguay al elegirlo como nuevo Presidente de la CLAC y pronunció un discurso en donde esbozó la acción que piensa seguir para cumplir sus obligaciones al frente de la CLAC (Ver Anexo D).

11. El nuevo Presidente clausuró la Segunda Asamblea Ordinaria de la CLAC a las 12:00 horas.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL DEL URUGUAYCORONEL PEDRO R. RIVERO, EN EL ACTO DE CLAUSURADE LA SEGUNDA ASAMBLEA DE LA CLAC

Nuestra delegación, en nombre de la República Oriental del Uruguay, agradece el honor con que ha sido distinguida, al otorgársele la Presidencia de esta Organización.

Y este agradecimiento quiere llegar a todas las delegaciones aquí presentes, colectiva pero también individualmente. Por ello permítase nos mencionarlas a cada una de ellas, para que su nombre resuene en este ámbito y la palabra reafirme una presencia física que se perpetúa en nuestro espíritu.

Argentina	Guatemala
Bolivia	Honduras
Brasil	Nicaragua
Chile	Panamá
Colombia	Paraguay
Costa Rica	Perú
Ecuador	Venezuela

Señores, aceptamos la designación de que hemos sido objeto, como un honor y un desafío.

Honor, porque ha emanado de vosotros.

Desafío, porque es una inmensa responsabilidad retribuir a tan alto honor.

Al Uruguay le ha tocado vivir un intenso proceso, comprendido por muchos, pero que puede ser ininteligible para quienes han sido ajenos a esa experiencia.

Nuestros objetivos son lógicos y naturales: la realización de nuestra Nación en múltiples facetas, pero sobre todo, la realización integral del ser humano.

Enfrentamos aún dificultades, pero en clima de serenidad, paz y sencillez, que vosotros mismos habéis podido percibir en nuestra gente, en nuestras calles, y en todos los ámbitos de nuestra tierra, abierta a los seres de buena voluntad.

Apéndice 5

Acta III

Anexo D

- 24 -

En estas circunstancias, la designación con que se nos ha enaltecido, adquiere un sabor especial, redimensionado, que no escapa a la fina percepción de los aquí presentes.

Por otra parte la vocación integracionista del Uruguay en materia aeronáutica ha sido siempre firme y constante, desde aquellos lejanos antecedentes de las Conferencias Regionales de Aviación Civil, en las que esta misma ciudad fue sede.

Nuestro nuevo compromiso en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, nos ha urgido entonces a extraer algunas reflexiones que tenemos planteadas en nuestros papeles de trabajo.

En determinado momento histórico, las unidades políticas sintieron la necesidad de replegarse sobre sí mismas para crecer fortalecidas, protegidas de influencias distorsionantes. Los Estados surgen así a la vida en todo su esplendor.

Pero a poco de marchar, advierten que para continuar en determinados sectores, es necesario mancomunar esfuerzos. Nacen entonces los organismos internacionales.

La existencia de nuevos campos y objetivos llevan a la colaboración efectiva y constante de los Estados, para alcanzar metas comunes. Y esta limitación que se imponen colectivamente y en interés propio, es para afianzar realmente sus individualidades soberanas.

Dentro de este marco nace la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Para una materia muy particular: las actividades de la aviación civil. Los Estados latinoamericanos se reúnen en un organismo con fines de coordinación y cooperación, recogiendo el ideal de un destino común, anhelado por nuestros héroes.

Pero nuestra Comisión también se inserta en estos momentos en una realidad regional y mundial que no escapa a los fenómenos que la interpenetran.

Y dos interrogantes se plantean:

¿Cuál es su destino?

¿Es real y viable la unidad latinoamericana?

Un inexorable reto pende sobre los organismos internacionales.

Dijimos que dichas organizaciones eran el camino común que los Estados habían elegido para recorrer ciertos trechos.

Más si el camino lo transitamos separados, serán entonces rutas paralelas, y la senda común es un engaño. Y ya no habrá tampoco metas comunes, sino eternos horizontes postergándose sin fin. En esta situación,

llegará un momento crítico e inevitable, en que agobiados, solos y sin metas, valientemente, deberemos despedirnos para tomar nuevos rumbos o emprender un real camino común.

Asimismo la acción que desarrollamos dentro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, es una respuesta y un reto a la unidad latinoamericana.

Un pensador uruguayo, pero hijo de América, José Enrique Rodó, escribía ya en 1900: "Todo el que se consagre a propagar y defender en la América contemporánea, un ideal desinteresado del espíritu, debe educar su voluntad en el culto perseverante del porvenir. El pasado perteneció todo entero al brazo que combate; el presente pertenece, casi por completo también al tosco brazo que nivela y construye; el porvenir -un porvenir tanto más cercano cuanto más enérgicos sean la voluntad y el pensamiento de los que le ansían- ofrecerá, para el desenvolvimiento de superiores facultades del alma, la estabilidad, el escenario y el ambiente".

Si anhelamos acercar nuestro porvenir, debemos concentrar nuestro pensamiento y voluntad, en esos cuatro verbos que conjugan la preciosa imagen de esta organización nuestra. Cuatro verbos que encierran su vida: discutir, planear, cooperar y coordinar.

Discutir, es conocernos.

Planear, es crear.

Cooperar, es dar y recibir.

Coordinar, es unir.

Quien de nosotros perciba que se ha agrietado alguno de estos perfiles, debe alertar y accionar con el resto, pues en ese mismo instante, en nuestra organización se habrá abierto un escape de nuestra sangre inmaterial, de nuestra vida.

Esta recomendación que nos permitimos hacer, marcará también nuestra línea de acción, que por ello impulsará todo lo que contribuya a enriquecer la imagen de nuestra Comisión, que refleja la nuestra propia.

En lo técnico, en lo jurídico, en lo político, como en todos los órdenes de la vida, es peligroso volar demasiado alto, pero también lo es hacerlo demasiado bajo. Marchemos al nivel de nuestras realidades con decisión y empuje. La paralización supone la caída.

Están en nuestros manos la vida y los intereses de la aviación civil latinoamericana.

También está la posibilidad de demostrar si nuestra unidad es un mito o una realidad.

Apéndice 5

Acta III

Anexo D

- 26 -

El marco de las actividades aeronáuticas es uno de los campos prácticos donde se jugarán nuestros destinos.

Como el pensador uruguayo que antes citáramos, todos solemos embriagarnos con el sueño del día, en que las cosas reales harán pensar que la Cordillera que se yergue sobre el suelo de América, ha sido tallada para ser el pedestal definitivo de la imagen de la razón, el sentimiento superior, el sublime instinto de perfectibilidad; el coronamiento de la obra de la naturaleza, que termina el proceso de ascensión de las formas organizadas.

Muchas gracias.

ESTADO DE FIRMAS Y APROBACIONES DEL ESTATUTO DE LA CLAC

Estados comprendidos en el Artículo 2 del Estatuto	Estados que firmaron el Estatuto en México	Estados que firmaron el Estatuto posteriormente	Estados que aprobaron el Estatuto
ARGENTINA	X		X
BAHAMAS			
BARBADOS			
BOLIVIA		X	X
BRASIL	X		X
COLOMBIA	X		X
COSTA RICA	X		
CUBA		X	X
CHILE		X	X
ECUADOR		X	
EL SALVADOR	X		
GUATEMALA	X		X
GRENADA			
GUYANA			
HAITI			
HONDURAS	X		X
JAMAICA			
MEXICO	X		X
NICARAGUA	X		X
PANAMA	X		X
PARAGUAY		X	X
PERU		X	
REP. DOMINICANA	X		X
SURINAM			
TRINIDAD Y TOBAGO			
URUGUAY	X		X
VENEZUELA	X		X