



COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

TERCERA ASAMBLEA ORDINARIA

(Santiago de Chile, 28 Noviembre - 1º Diciembre de 1978)

INFORME DEL PRESIDENTE
DE LA CLAC A LA ASAMBLEA

INDICE

	<u>Página</u>
El desarrollo del tráfico	1
La participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos interregionales	2
Nuevas rutas y servicios	3
Resultados financieros de las líneas aéreas latino- americanas	3
El Programa de Trabajo de la CLAC	5
Examen de la situación del transporte aéreo internacional en la Región Latinoamericana	5
Estadísticas de origen y destino de la CLAC	6
Aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea en ruta	7
Facilitación del transporte aéreo internacional	8
Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados de la CLAC en el campo de la economía del trans- porte aéreo y del derecho aéreo	8
Adiestramiento de personal técnico aeronáutico	9
Implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI	10
El presupuesto de gastos directos de la CLAC	10
Estado de aprobación del Estatuto de la CLAC	11
Relaciones con la OACI y otros Organismos	11
Convocatoria de la Tercera Asamblea de la CLAC	12
Desarrollo de la Reunión	13
Conclusión	13

- Adjunto 1: Tráfico de las líneas aéreas regulares matriculadas en los Estados de la CLAC año 1977 - Operaciones totales
- Adjunto 2: Tráfico de las líneas aéreas regulares matriculadas en los Estados de la CLAC año 1977 - Operaciones internacionales
- Adjunto 3: Evolución del tráfico de origen y destino dentro de Latinoamérica (1976-1977)
- Adjunto 4: Evolución del tráfico de origen y destino entre Sudamérica y Europa (1976-1977)
- Adjunto 5: Evolución del tráfico de origen y destino entre Sudamérica y Estados Unidos (1976-1977)
- Adjunto 6: Participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el tráfico de pasajeros entre América del Sur y Europa
- Adjunto 7: Participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el tráfico de pasajeros entre América del Sur y Estados Unidos
- Adjunto 8: Resultados financieros de las líneas aéreas internacionales regulares de los Estados de la CLAC
- Adjunto 9: Presupuesto y gastos definitivos de la CLAC - Año 1977
- Adjunto 10: Presupuesto y estimación de gastos de la CLAC - Año 1978

TERCERA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, 28 de Noviembre - 1° de Diciembre de 1978)

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

El desarrollo del tráfico

1. En 1977 las líneas aéreas matriculadas en los Estados de la CLAC transportaron aproximadamente 4 629 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, es decir, un 14.5% más que en 1976, tasa muy superior a la mundial que fue del 7.8% (ver Adjunto 1). De dicho total el 58.3% correspondió a los servicios internacionales regulares (2 699 millones de toneladas-kilómetros), cuyo índice de crecimiento en el último año considerado (1977) fue del 15.8%, también superior a la tasa mundial (11%) (ver Adjunto 2). En cuanto a los servicios internacionales regulares de carga aérea, cabe destacar que aquí se ha manifestado un verdadero récord, ya que el crecimiento alcanzado en 1977 con respecto a 1976 fue del 29.3%, mientras que el crecimiento mundial fue del 13.5%.
2. El coeficiente de carga del peso alcanzado en 1977 (pasajeros y mercancías) en los servicios internacionales regulares fue del 56.4%, algo superior al promedio mundial (55.1%). Si bien este coeficiente de carga puede considerarse aceptable en comparación con el promedio mundial, no debemos perder de vista que el mayor problema con que se enfrenta el transporte aéreo regular en la actualidad es el de la supercapacidad o exceso de capacidad que se viene observando en la mayoría de las rutas internacionales desde el advenimiento de los aviones de gran capacidad. Como se sabe, este desaprovechamiento de la capacidad se debe fundamentalmente a un mal endémico que afecta al transporte aéreo regular: las variaciones estacionales y direccionales de la demanda. Los gráficos que aparecen en los adjuntos 3, 4 y 5 de esta nota y a los que nos vamos a referir a continuación, muestran claramente los efectos de estas variaciones de la demanda en el tráfico de pasajeros.

3. Es importante destacar que por primera vez podemos examinar la evolución del tráfico de pasajeros hacia, desde y dentro de la Región Sudamericana a través de datos estadísticos de origen y destino obtenidos mediante el programa de estadísticas de la CLAC que iniciamos a mediados de 1975.

4. En el Adjunto 3 se puede observar que en 1977 el tráfico intralatinoamericano* tuvo un incremento de 9.7% con respecto a 1976, pero mientras que en algunas rutas el incremento llegó al 76% (Buenos Aires-Punta del Este), en otras bajó un 43%, lo cual pone en evidencia que el comportamiento del mercado de viajes dentro de la Región no es homogéneo. De todas maneras y en relación con el problema de las variaciones de la demanda, es justamente dentro de la Región donde se manifiestan los picos de tráfico más pronunciados. En el mes de Junio de 1977 el tráfico intralatinoamericano* alcanzó su nivel más bajo del año (92 000 pasajeros, de acuerdo con la muestra obtenida), para repuntar bruscamente en Julio del mismo año, alcanzando su nivel más alto (152 000 pasajeros), es decir, un 65.2% más que el mes anterior. Como se sabe, el mes de Julio coincide con las vacaciones de mitad de año.

5. Esta tendencia también se manifiesta en los tráficos entre Sudamérica-Europa y Sudamérica-Estados Unidos (ver Adjuntos 4 y 5). Es interesante destacar que frente a una variación media del 19.4% alcanzada en 1977 respecto de 1976, el tráfico entre Buenos Aires y Europa tuvo un incremento del 55.2%, lo cual creemos sin exagerar, que constituye un verdadero récord mundial.

La participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos interregionales

6. En 1977 y sin experimentar grandes cambios con respecto al año anterior, la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos entre Sudamérica-Europa y Sudamérica-Estados Unidos alcanzó niveles inferiores al nivel deseable del 50%. En el Adjunto 6 puede verse que la participación de las líneas latinoamericanas en el tráfico con Europa osciló entre un 43.6% (alcanzado en el mes pico de baja temporada) y un 42.5% (alcanzado en el mes pico de alta temporada). Cabe destacar que la participación más alta se alcanzó en el mes de Febrero, en las rutas entre Río de Janeiro y Europa (54.1%) y la más baja entre Lima y Europa (6.5%), también en el mes de Febrero.

7. En cuanto al tráfico con los Estados Unidos (Adjunto 7), la participación de las líneas latinoamericanas osciló entre un 42.1% (Febrero) y un 45.4% (Julio). La participación más alta se alcanzó en el mes de Julio entre Guayaquil y los Estados Unidos (68.1%), y la más baja en el mes de Febrero en las rutas entre Panamá y los Estados Unidos (17.1%).

* Pasajeros embarcados en aeropuertos de Sudamérica (incluyendo Panamá) con destino a los países de la CLAC.

Nuevas rutas y servicios

8. El crecimiento del transporte aéreo en la Región no se manifestó solamente en términos de pasajeros y toneladas-kilómetros efectuados, sino que debe destacarse que las líneas aéreas latinoamericanas continuaron su expansión inaugurando nuevos servicios, ampliando los ya existentes e incorporando nuevas aeronaves, algunas de ellas de fuselaje ancho.

9. Entre los nuevos servicios interregionales inaugurados por las líneas aéreas latinoamericanas, pueden citarse los servicios del Lloyd Aéreo Boliviano a Miami, de Ecuatoriana a Nueva York, de Varig a Lagos (Nigeria), de Aerolíneas Argentinas a Montreal, de Avianca a Roma, la inclusión de las Islas Fiji en la ruta de LAN Chile a las islas de Pascua y Papeete, y los recientemente inaugurados servicios de Líneas Aéreas Paraguayas a Miami. Dentro de la Región, Ecuatoriana inauguró un nuevo servicio a Santiago de Chile y Buenos Aires, Aeroméxico a Bogotá y a Caracas, Mexicana a San José y a Guatemala, AeroPerú a La Paz y a Quito, este último pool con Ecuatoriana, Avianca de Bogotá a Río, LAN Chile y Viasa inauguraron un nuevo servicio de pool entre Santiago y Caracas y LADECO inauguró recientemente un servicio entre Santiago, Asunción y Sao Paulo. Cabe destacar que últimamente se han celebrado varios acuerdos de pool entre líneas aéreas latinoamericanas para explotar los siguientes servicios: Aeroméxico y Viasa en la ruta México-Caracas, AeroPerú y Viasa en la ruta Lima-Caracas, Avianca y Viasa en la ruta Cali-Bogotá-Caracas, Ecuatoriana y Viasa en la ruta Guayaquil-Quito-Caracas y Viasa, Avianca y Ecuatoriana en la ruta Caracas-Bogotá-Cali-Quito. Todos estos acuerdos demuestran claramente el amplio espíritu de cooperación y entendimiento que se está manifestando entre las líneas aéreas de la Región para la explotación de sus tráficos de tercera y cuarta libertades.

10. En lo relativo a la renovación de las flotas, debe mencionarse que con la incorporación del Boeing 747 por Aerolíneas Argentinas y por Avianca, y el Airbus A 300 B por Aerocóndor, y en estos próximos días el Lockheed L-1011 por AeroPerú, suman siete las líneas aéreas latinoamericanas que ya disponen de aviones de cabina ensanchada para la explotación de sus servicios aéreos internacionales. También debe mencionarse que varias líneas aéreas latinoamericanas que estaban operando con turbo hélice ya han incorporado aviones Jet a sus servicios internacionales (v.g. Líneas Aéreas Paraguayas y PLUNA).

Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas

11. En general, se puede decir que la situación financiera de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC refleja la de la industria de las líneas aéreas de todo el mundo, ya que en 1976, 22 líneas aéreas regulares que cumplen servicios internacionales tuvieron 1 867.5 millones de dólares de ingresos de explotación en todos sus servicios (internacionales y domésticos), y 1 804.8 millones de dólares de gastos de explotación (ver Adjunto 8). Esto arrojó una ganancia de explotación de 62.7 millones de dólares, es decir un margen del

3.4% sobre el total de los ingresos de explotación, algo menor que el promedio mundial (3.9%). Sin embargo, cabe mencionar que en 1977 los resultados de explotación de 21 líneas aéreas latinoamericanas equivalieron al 6.5% de los ingresos totales de explotación, es decir un margen superior al promedio mundial que fue del 5.9%*.

12. Asimismo, debe destacarse que las seis líneas aéreas más grandes** obtuvieron el 73.4% del total de los ingresos de explotación, con un margen positivo del 7.4%, lo cual pone en evidencia un notable mejoramiento en los resultados de explotación de estas líneas aéreas, si se los compara con el promedio mundial. Estos resultados son tanto más elocuentes si se tiene en cuenta el tremendo proceso inflacionario que vive el mundo, y en particular la Región, y sobre todo el hecho de que en los últimos años se ha acentuado el desfasaje existente entre el nivel general de precios al consumidor y el precio de las tarifas aéreas.

13. En relación con el rendimiento de la inversión, los resultados obtenidos, al igual que las demás líneas aéreas del mundo, no fueron del todo satisfactorios, ya que en 1976 las grandes líneas aéreas de la Región sólo lograron un rendimiento del 2.7% sobre un activo bruto de 1 700 millones de dólares, y del 3.4% sobre un activo neto de 1 300 millones de dólares. Este bajo rendimiento de la inversión obliga necesariamente a las líneas aéreas a gestionar fondos externos en forma de préstamos bancarios o de otras instituciones crediticias, para poder adquirir nuevo equipo, problema que es común a todas las líneas aéreas de la Región ante la necesidad que tienen de renovar sus flotas; las más pequeñas, para sustituir sus aviones turbo hélice por reactores de fuselaje angosto, y las líneas aéreas más grandes, por reactores de fuselaje ancho.

14. Para tener una idea de los problemas financieros que deben enfrentar las líneas aéreas del mundo en el futuro, cabe mencionar que según las previsiones efectuadas por la IATA a fines de 1977, para poder atender progresivamente las necesidades del tráfico al año 1986 las líneas aéreas de dicha Asociación necesitan disponer de cerca de 70 000 millones de dólares, como mínimo, para poder adquirir nuevas aeronaves, las piezas de recambio y otros activos. En proporción a la capacidad disponible en 1977 por las líneas aéreas de los Estados de la CIAC que son miembros de la IATA, éstas deberían disponer de alrededor de 2 800 millones de dólares durante los próximos diez años para renovar y ampliar sus flotas y otros activos.

15. Se aprecia que las líneas aéreas de los Estados de la CIAC deben mejorar sus resultados de explotación, para lo cual se requiere estudiar todas las formas posibles, incluyendo la introducción de cambios estructurales,

* Datos estimados por la OACI.

** Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Avianca, Mexicana, Varig y Viasa.

como ser un reajuste de la capacidad de conformidad con las reales necesidades de la demanda, la racionalización de ciertas rutas y la celebración de un mayor número de acuerdos de cooperación técnica y comercial entre las líneas aéreas latinoamericanas y, cuando se disponga de la organización y los medios adecuados, debería recurrirse también a la explotación de ciertas actividades subsidiarias, como ser servicios de rampa, duty free, aprovisionamiento de a bordo, organización y promoción de viajes, etc.

El Programa de Trabajo de la CLAC

Reuniones de la CLAC en 1977 y 1978

16. El Comité Ejecutivo celebró dos reuniones en 1977 y dos en 1978. El Comité creó el Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo que celebró su primera reunión en Agosto de 1978, sobre cuyos resultados nos referiremos más adelante. A requerimiento de la CLAC la OACI convocó dos reuniones informales, una sobre los aspectos económicos de los aeropuertos que tuvo lugar en México en Abril de 1977 y la otra sobre estadísticas que se realizó en Lima a principios de Agosto de 1978. Además, la Oficina Regional de la OACI de México organizó un seminario de estadísticas para los países de América Central, que tuvo lugar en San José de Costa Rica en Mayo de 1978.

17. Asimismo, cabe mencionar que tanto durante la celebración de la Conferencia Especial de Transporte Aéreo que tuvo lugar en Montreal en Abril de 1977, como en oportunidad de celebrarse el 22° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Setiembre-Octubre de 1977) y también durante la Conferencia Diplomática para la Revisión del Convenio de Roma (Setiembre de 1978), los delegados de los Estados miembros de la CLAC que participaron en dichas reuniones tuvieron ocasión de reunirse extraoficialmente y de intercambiar puntos de vista respecto de los temas que se estaban examinando y que eran de interés común. Esto deseo destacarlo con énfasis, ya que es muy halagüeño que la CLAC pueda llevar posiciones comunes al seno de las conferencias mundiales de transporte aéreo, no con espíritu de bloque, sino para contribuir sobre una base de entendimiento regional a la solución de los grandes problemas que afectan en la actualidad al transporte aéreo mundial.

18. Finalmente, deseo mencionar que como es ya habitual, los señores Directores Generales de Aviación Civil de los Estados Centroamericanos continuaron reuniéndose todos los años. Estas reuniones están previstas en el Artículo 17 de nuestro Estatuto y son de gran importancia para la CLAC, porque permiten conocer y tomar acción a nivel regional, cuando corresponda, respecto de los problemas particulares que se presentan en cada una de las subregiones que integran la Región Latinoamericana.

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

19. Esta tarea se desarrolló con la ayuda de un Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo designados por los Estados, la que tuvo su primera reunión en Lima en Agosto de este año. Sobre la base de suficiente documentación preparada por la Secretaría y de las respuestas enviadas por los

Estados de la CIAC a dos cuestionarios sobre la regulación de la capacidad y sobre los impuestos y derechos que gravan el transporte aéreo en la Región, el Grupo examinó las políticas, regulaciones y acuerdos existentes en Latinoamérica relativos a la explotación de los servicios internacionales regulares y no regulares y llegó a conclusiones muy importantes que la Asamblea tendrá ocasión de discutir al examinar las siguientes notas de estudio:

- a) Derechos de sobrevuelo y de parada-técnica (NE/5).
- b) Reajuste de la capacidad en épocas de gran demanda (NE/6).
- c) Parada-estancia (NE/8).
- d) Criterios básicos a tener en cuenta para la determinación y repartición de la capacidad (NE/9).
- e) Eliminación de los impuestos o derechos de aduana que gravan la importación de los documentos de las líneas aéreas (NE/11).
- f) Exención recíproca de impuestos que gravan las actividades de las líneas aéreas internacionales (NE/12).
- g) Eliminación o disminución de los impuestos que se aplican a los billetes y otros impuestos o depósitos asociados con la salida al exterior de los residentes (NE/13).
- h) Eliminación de los derechos consulares u otras exigencias que se aplican a la entrada de las aeronaves comerciales (NE/14).
- i) Fijación y cumplimiento de las tarifas (NE/15).

20. Personalmente considero que el trabajo realizado por este Grupo de Expertos ha sido extraordinario, no sólo por los brillantes resultados alcanzados sino también porque este tipo de reuniones nos está indicando el camino más adecuado para intercambiar puntos de vista sobre los diferentes criterios seguidos por los Estados de la CIAC en relación con sus políticas nacionales de transporte aéreo y poder fijar las bases de posibles entendimientos a nivel regional, a través de discusiones francas e informales, como sucedió durante esta reunión.

Estadísticas de Origen y Destino de la CIAC

21. En cumplimiento de la Recomendación A1-1, enmendada por la Segunda Asamblea, a partir del tercer trimestre de 1975 hemos iniciado la recopilación y publicación de datos estadísticos de origen y destino, proporcionados por todos los Estados Sudamericanos. A partir de 1976 se ha incorporado a este programa Guatemala y a partir de 1977, Costa Rica, con lo que suman 13 los Estados de la CIAC que participan del mismo.

22. La importancia de estos datos se ha puesto en evidencia en la primera parte de este informe, ya que como dijimos antes por primera vez hemos podido examinar la evolución del transporte aéreo internacional en la Región y la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el mismo, a través de un conjunto de datos muy valiosos, cuyos resúmenes más importantes aparecen en los Adjuntos 3, 4, 5, 6 y 7 de esta nota.

23. Estamos firmemente convencidos de que nuestro programa de estadísticas de origen y destino no sólo debe continuar implementándose, sino que debe ampliarse mediante la participación de los demás Estados de la CLAC. Por ello les pido nuevamente 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.

24. Asimismo, de conformidad con lo establecido por la Segunda Asamblea de la CLAC (Recomendación A2-1, párrafo 2) y gracias a la valiosa cooperación de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile hemos podido realizar una muestra en el Aeropuerto de Pudahuel sobre el origen real de los pasajeros, que la Asamblea tendrá oportunidad de examinar en detalle a través de la nota CLAC/A3-NE/18.

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

25. Como se ha mencionado anteriormente, en Abril de 1977 tuvo lugar en México 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 perfeccionar la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en materia de contabilidad de aeropuertos y de servicios de navegación aérea en ruta.

26. Dentro del examen de los distintos derechos que perciben los aeropuertos el Comité Ejecutivo de la CLAC dió prioridad a los derechos por servicios a los pasajeros y a tal fin encomendó a la Secretaría que preparara y enviara a los Estados un cuestionario detallado sobre este asunto.

La Asamblea tendrá oportunidad de examinar las conclusiones y recomendaciones arribadas por el Comité Ejecutivo sobre este asunto a través de la nota CLAC/A3-NE/20.

Facilitación del transporte aéreo internacional

Interferencia ilícita en la aviación civil internacional

27. Como es sabido estas dos cuestiones fueron incluidas en nuestro programa de trabajo a título de apoyo y cooperación a las actividades desarrolladas por la OACI ya que nuestros objetivos en estos campos no pueden ser diferentes a los de dicha Organización.

28. En el campo de la facilitación hemos estudiado el grado de aplicación por parte de los Estados de la CLAC de ciertas normas y métodos recomendados del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otras recomendaciones de la OACI, y hemos decidido someter a consideración de la Asamblea algunos proyectos de recomendación relacionados con la facilitación del transporte aéreo internacional a fin de alcanzar un mayor grado de cumplimiento dentro de la Región de dichas normas y métodos recomendados (ver notas de estudio: CLAC/A3-NE/11 sobre la eliminación de los impuestos o derechos de aduana que gravan la importación de los documentos de las líneas aéreas, NE/14 sobre la eliminación de los derechos consulares u otras exigencias que se aplican a la entrada de las aeronaves comerciales, NE/18 sobre la conveniencia del uso de la tarjeta de embarque/desembarque de la OACI y NE/20 sobre la recaudación de los derechos de aeropuerto).

29. En lo relativo a la interferencia ilícita, además de seguir de cerca todas las actividades desarrolladas por la OACI en este campo y prestarles nuestro más decidido apoyo, hemos solicitado a dicha Organización la realización de un seminario de seguridad que ha sido programado para el año 1979 en la Oficina de Lima, a fin de perfeccionar la capacidad de los Estados de la CLAC para prevenir y evitar actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional.

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

30. En 1977 y 1978 se realizaron en Buenos Aires el III y IV Cursos de Economía del Transporte Aéreo, el último de ellos, establecido ya de una manera regular por el CIPE de Argentina. 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 reafirma la necesidad de establecer estos cursos, junto con otros sobre estadísticas y los aspectos económicos de los aeropuertos, de una manera regular de conformidad con la Recomendación A2-6 adoptada por la Segunda Asamblea de la CLAC.

31. En Octubre de 1977 se realizó en Buenos Aires un cursillo de estadísticas para funcionarios de las líneas aéreas de la Región organizado conjuntamente por la Secretaría de la CLAC y Aerolíneas Argentinas. El cursillo sobre economía de aeropuertos previsto inicialmente para ser desarrollado en Panamá en Setiembre de 1978 ha sido reprogramado para 1979, a fin de aprovechar la experiencia adquirida en la explotación del nuevo aeropuerto de Tocumen recientemente inaugurado.

32. Los cursos de derecho aéreo que se vienen realizando de una manera regular en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial de Argentina continuaron recibiendo un número apreciable de becarios de la Región. De conformidad con instrucciones impartidas por el Comité Ejecutivo la Secretaría ha tomado contacto con las autoridades de dicho Instituto para coordinar la programación de futuros cursos de menor duración, sin reducir el número de horas lectivas, a fin de acortar el tiempo de estadía de los becarios extranjeros.

33. Cabe mencionar que durante su última reunión (Santiago de Chile, 2 y 3 de Octubre de 1978) el Comité Ejecutivo evaluó los resultados alcanzados en estos cursos y los que se espera alcanzar en el futuro. Con respecto al perfeccionamiento de la capacidad de los Estados de la CLAC en el campo de la economía del transporte aéreo el Comité consideró necesario alcanzar un mayor grado de capacitación a través de cursos de post-gradó de nivel superior a realizarse en institutos especializados de reconocido prestigio internacional. Como dichos cursos sólo están disponibles fuera de la Región, y por su alto nivel de especialización y mayor duración son mucho más costosos que los cursos mencionados anteriormente, tenemos que pensar en lograr algún tipo especial de cooperación para llevarlos a cabo, ya que resultaría muy difícil poder incluirlos en los programas nacionales de becas financiadas por el PNUD o por los respectivos Gobiernos interesados.

34. Finalmente, deseo expresar el reconocimiento de la CLAC al Comando de Regiones Aéreas y a la empresa Aerolíneas Argentinas por la valiosa cooperación prestada para la realización de todos estos cursos.

Adiestramiento de personal técnico aeronáutico

35. En lo concerniente al adiestramiento de personal aeronáutico, las tareas del Proyecto Especial de Ejecución CAR/SAM sobre evaluación de las necesidades de personal aeronáutico e instrucción fueron completadas en Mayo de 1977 y los Estados han sido informados sobre el resultado del estudio correspondiente, así como también sobre un número de recomendaciones que servirán de base para desarrollar, con la cooperación de los Estados, un plan coordinado. Dada la importancia que tiene para los Estados Latinoamericanos el problema de adiestramiento de personal aeronáutico, por encargo del Comité Ejecutivo me dirigí al señor Secretario General de la OACI en Marzo de 1977, poniendo en su conocimiento la Recomendación A2-8 de la Segunda Asamblea, y

solicitándole que tenga a bien tomar las medidas pertinentes para que las Oficinas Regionales de la OACI en México y Lima puedan disponer como parte de su plantilla regular de funcionarios especialistas en materia de adiestramiento aeronáutico. El señor Secretario General me informó que en relación con este pedido una recomendación formulada por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM que cubría el mismo aspecto ha sido aprobada por el Consejo de la OACI, solicitando al Secretario General que presente su propuesta al respecto. Se espera que en breve plazo se habrá dado cumplimiento a esta recomendación. La Asamblea tendrá oportunidad de conocer en mayor detalle varios aspectos relacionados con el adiestramiento de personal aeronáutico, así como las medidas que se proponen para cooperar con la OACI dentro de este campo, al examinar la nota de estudio CLAC/A3-NE/17.

Implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI

36. La CLAC continuó prestando su apoyo a la implementación del Plan de Navegación Aérea del Caribe y Sudamérica que fue revisado recientemente por la OACI como consecuencia de las recomendaciones formuladas por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM celebrada en Lima en Octubre de 1976.

37. Uno de los aspectos que ha continuado mereciendo especial atención ha sido el referente a la necesidad de mejorar el servicio fijo de telecomunicaciones aeronáuticas. A este respecto, y por encargo del Comité Ejecutivo, me dirigí al señor Presidente del Consejo de la OACI en Setiembre de 1977 pidiéndole que tenga a bien asignar la más alta prioridad al Proyecto Especial de Ejecución en el ámbito de las telecomunicaciones aeronáuticas y que se refiere a la Recomendación 16/39 de la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM. Me complace informarles que el Consejo de la OACI durante su sesión del 28 de Junio de 1978 aprobó el mencionado proyecto y el Secretario General de la OACI ha instruido a las Oficinas Regionales de Lima y de México para que efectúen la coordinación necesaria para proceder a la ejecución del mismo. Se espera que dicho proyecto asistirá a los Estados Latinoamericanos en desarrollar y ejecutar planes para mejorar la confiabilidad de los circuitos de la red fija de telecomunicaciones aeronáuticas y automatizar sus centros de comunicaciones.

38. Asimismo, y siempre dentro de la esfera de la planificación para mejorar el servicio fijo aeronáutico, la creación por parte de la OACI del Grupo Regional GRACYAS, que realizó su primera reunión en Abril de 1978 en la Oficina de Lima, mereció también todo nuestro apoyo. La Asamblea tendrá oportunidad de conocer en mayor detalle el progreso alcanzado en la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea, así como las medidas que se proponen para contribuir a esta tarea, al examinar la nota de estudio CLAC/A3-NE/16.

El presupuesto de gastos directos de la CLAC

39. La Segunda Asamblea de la CLAC había destinado la cantidad de U\$S 54 500 para atender los gastos directos de la CLAC durante el período 1º

de Enero de 1977 - 31 de Diciembre de 1978. El gasto realizado asciende a la suma de U\$S 31 470* resultando una economía de U\$S 23 030. Esta economía se debió fundamentalmente a que los puestos de Asistente de Transporte Aéreo y de Ayudante de Impresión no se cubrieron. El primero, porque la tarea fundamental a asignar a dicho funcionario (recopilación y preparación de los compendios estadísticos de origen y destino) no pudo desarrollarse a un ritmo regular por razones ajenas a la Secretaría, lo cual aconsejó proceder a la contratación de personal por breves períodos, a medida que se disponía de la información proporcionada por los Estados. En cuanto al Ayudante de Impresión, la experiencia ha indicado que mediante una adecuada coordinación con la Oficina Regional de la OACI y el pago de horas extras al personal de dicha Oficina, por el momento se puede obviar la designación de personal adicional de esta clase. En cuanto a las otras economías efectuadas, creo que las mismas las debemos atribuir a la discreción con que nuestro Secretario hace uso de las partidas asignadas.

40. En lo que concierne al próximo ejercicio (1979-1980), no voy a detenerme aquí a mencionar cifras ya que la Asamblea tendrá oportunidad de examinar detenidamente esta cuestión a través de la nota de estudio CLAC/A3-NE/22. Sólo cabe señalar que se ha incrementado nuestro presupuesto bienal en un 30%, con respecto al presupuesto 1977-1978, debido a la inclusión de una partida para consultores (U\$S 12 000) y al aumento operado en las demás partidas debido a la inflación.

41. En cuanto al nombramiento de un Segundo Oficial de Transporte Aéreo en la Oficina de Lima para aliviar las dobles funciones que viene cumpliendo nuestro Secretario desde que se creó la CLAC, debe mencionarse que inicialmente el Comité Ejecutivo había previsto una partida adicional a partir de 1980 para compartir con la OACI los gastos de este nombramiento.

42. Recientemente y en un gesto que agradecemos sinceramente, el Presidente del Consejo de la OACI y el Secretario General de dicha Organización, han dispuesto, ad-referendum del Consejo y de la Asamblea, que la OACI se haga cargo de todos los gastos para el nombramiento de este funcionario a partir de 1980.

Estado de aprobación del Estatuto de la CLAC

43. Al momento de celebrarse esta Asamblea, 18 de los 19 Estados signatarios han aprobado el Estatuto de la CLAC y se espera contar a breve plazo con el 100% de aprobaciones, lo cual creo que constituye un verdadero éxito y representa un firme respaldo de los Gobiernos Latinoamericanos a las actividades de la CLAC.

Relaciones con la OACI y otros Organismos

44. Como se desprende de la ejecución del programa de trabajo, las relaciones entre la CLAC y la OACI han sido muy estrechas, desarrollándose

* Datos provisorios.

dentro de un espíritu de mutuo entendimiento y amplia cooperación. Recientemente la OACI ha publicado y distribuido entre los Estados de la CLAC el estudio "Transporte Aéreo Internacional de Pasajeros y Mercancías - América Latina y el Caribe", al cual le dió alta prioridad a pedido de la CLAC. Aprovechando la presencia del señor Presidente del Consejo de la OACI deseo expresar el reconocimiento de la CLAC por este valioso estudio que contiene información muy completa para nuestro trabajo futuro y cuyas conclusiones y recomendaciones serán examinadas por el próximo Comité Ejecutivo.

45. 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.

46. Cabe destacar que las relaciones con la OACI, sobre todo en lo relativo a los servicios de secretaría, se formalizarán a la brevedad a través de un modus-vivendi que se ha acordado con el Presidente del Consejo de dicha Organización y que es similar al que la OACI tiene concertado con Organismos Regionales semejantes, como la CEAC y la CAFAC.

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

Convocatoria de la Tercera Asamblea de la CLAC

Orden del Día

48. Al preparar el Orden del Día Provisional el Comité Ejecutivo agrupó los asuntos que podían someterse a consideración de la Asamblea en la siguiente forma:

- 1) Asuntos constitucionales, relativos a la introducción de ciertas enmiendas al Estatuto y al Reglamento Interno, a la luz de la experiencia recogida a través de cuatro años de funcionamiento de la CLAC (cuestión 10 del Orden del Día).
- 2) Examen de los resultados de la Primera Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, que incluye varios proyectos de recomendación y resolución propuestos por el Grupo de Expertos y aprobados por el Comité Ejecutivo, muchos de ellos de gran trascendencia para la CLAC (cuestión 11 del Orden del Día).

- 3) Programa de trabajo y presupuesto de la CLAC, que incluye la revisión de la Recomendación A2-7 sobre la ejecución del Plan Regional de Navegación Aérea, una nueva recomendación sobre el adiestramiento del personal aeronáutico, dos proyectos de recomendación sobre estadísticas y un proyecto de recomendación sobre los derechos por servicios a los pasajeros (cuestiones 12 y 13 del Orden del Día).

49. Cabe mencionar que salvo la nota CLAC/A3-NE/23 que fue presentada por Brasil para ser examinada conjuntamente con la nota CLAC/A3-NE/5 sobre la cuestión del sobrevuelo y la parada-técnica, todas las notas de estudio que se presentan a consideración de la Asamblea fueron examinadas y aprobadas por el Comité Ejecutivo durante su Décima Reunión (Santiago de Chile, 2 - 3 de Octubre de 1978).

Desarrollo de la Reunión

50. Ante una invitación formulada por la Delegación de Chile que asistió a la Segunda Asamblea de la CLAC, esta Asamblea tiene lugar en la ciudad de Santiago. El Gobierno de Chile se ha hecho cargo de todos los gastos que ha ocasionado la misma, gesto éste que merece el reconocimiento de todos los Estados de la CLAC.

51. 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 9, 10, 12 y 13 del Orden del Día y otro para examinar la cuestión 11. Ambos Comités de Trabajo se reunirán simultáneamente. La Plenaria podría examinar directamente las cuestiones que no requieren un estudio previo (cuestiones 14 y 15).

Conclusión

52. Este resumen sucinto de las actividades realizadas por la CLAC en 1977 y 1978 indica, en nuestra opinión, que con las limitaciones que son propias de un Organismo de este tipo, los objetivos establecidos por la Segunda Asamblea de la CLAC se han cumplido. Entendemos que estamos presentando a consideración de esta Asamblea un paquete de recomendaciones y de resoluciones que son de gran importancia para el futuro trabajo de la CLAC. Del resultado de estas deliberaciones se verá si nuestra apreciación es correcta.

53. Finalmente, deseo expresar mi reconocimiento y agradecimiento a todos los señores miembros del Comité Ejecutivo que me han acompañado en mi gestión al frente de la CLAC, a los señores Directores Generales por la cooperación que nos han brindado en todo momento, a la Secretaría por la eficiente labor desarrollada que ha hecho mucho más fácil el cumplimiento de nuestras responsabilidades y a la OACI por el permanente apoyo prestado a la CLAC.

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC
AÑO 1977 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-Kms. efectuados (en millones)	Toneladas-Kms. efectuados (en millones)		Coeficiente carga del peso* (%)	Variación Ton./Kms. efectuados respecto a 1976 (%)
		Carga	Total		
Argentina	4.874	119.8	577	58.9	22.7
Bolivia	598	27.6	75	65.2	78.6
Brasil	10.978	499.3	1.462	55.8	5.4
Chile	1.433	105.2	240	64.5	27.0
Colombia	3.376	171.9	477	62.4	14.1
Costa Rica	337	18.3	48	78.7	17.0
Cuba	773	9.4	77	70.0	6.9
República Dominicana	470	7.5	50	70.4	8.6
Ecuador	551	9.5	62	46.3	72.2
El Salvador	219	24.5	44	50.6	37.5
Guatemala	143	6.7	20	40.8	5.0
Honduras	270	5.4	30	44.1	15.4
México	8.520	93.5	862	56.0	10.8
Nicaragua	77	1.9	9	40.9	0.0
Panamá	384	3.9	39	48.7	-11.3
Paraguay	86	1.0	9	56.2	12.5
Perú	1.353	34.8	157	55.7	0.0
Uruguay	74	0.3	6	50.0	-10.0
Venezuela	3.072	115.5	385	48.5	28.7
TOTAL	37.548	1256.0	4.629	56.6	14.5
TOTAL MUNDIAL	817.947	23621.9	100.396	55.6	7.8

* Pasajeros y mercancías.

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES

MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC

AÑO 1977 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

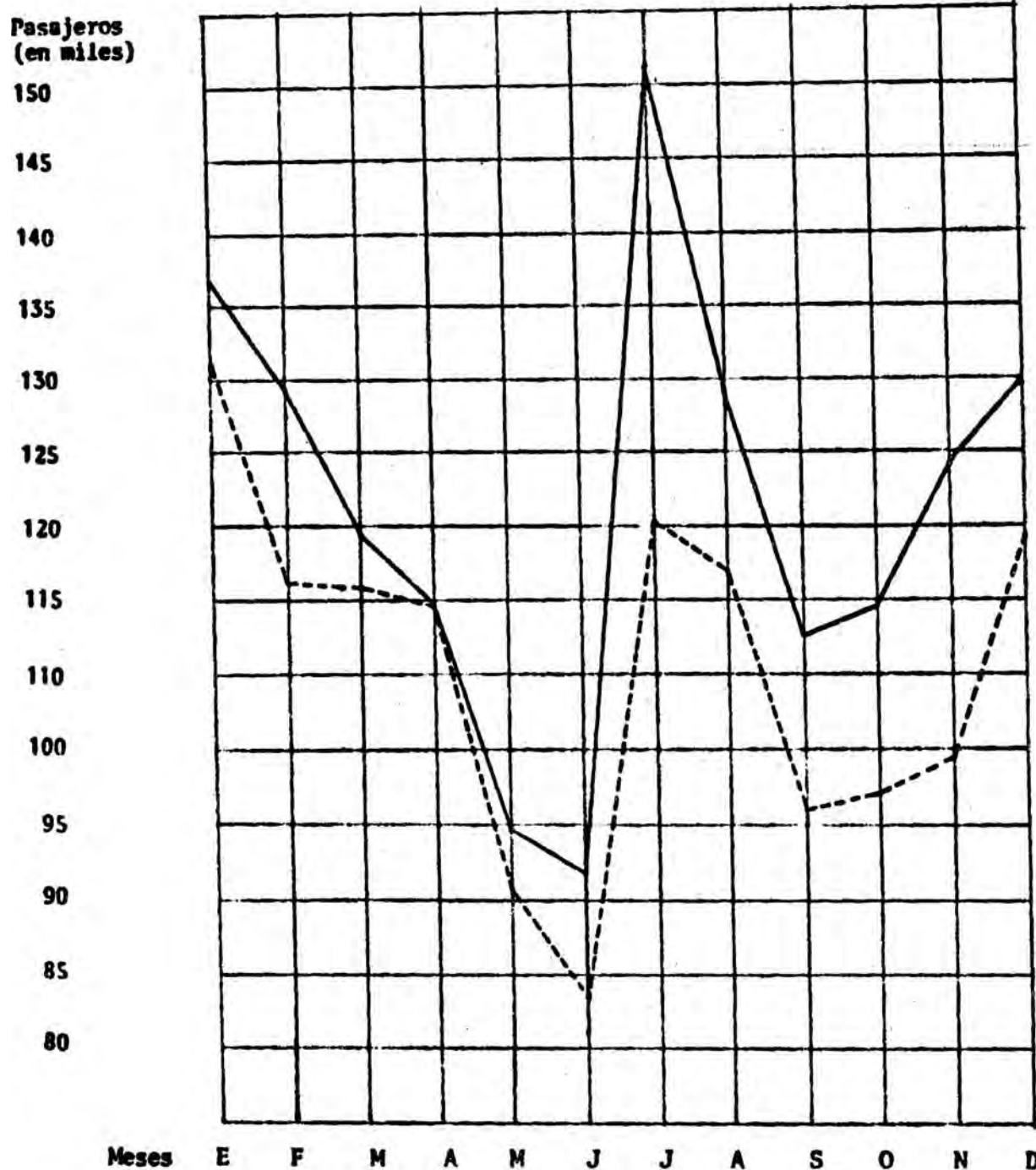
Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-Kms. efectuados (en millones)	Toneladas-Kms. efectuados (en millones)		Coeficiente carga del peso* (%)	Variación Ton./Kms. efectuados respecto a 1976 (%)
		Carga	Total		
Argentina	2.291	96.4	323	55.6	23.7
Bolivia	325	25.9	54	63.5	125.0
Brasil	4.287	337.6	742	61.5	4.3
Chile	947	91.1	183	61.6	28.9
Colombia	1.673	144.0	302	61.1	22.3
Costa Rica	324	18.2	47	79.6	20.5
Cuba	524	7.3	56	73.7	14.3
República Dominicana	463	7.5	49	70.0	6.5
Ecuador	461	5.4	50	44.2	108.3
El Salvador	219	24.5	44	50.5	37.5
Guatemala	143	6.7	20	40.8	5.2
Honduras	260	5.2	29	43.9	16.0
México	3.634	45.3	375	55.7	7.1
Nicaragua	77	1.9	9	40.9	0.0
Panamá	359	3.5	36	48.6	-12.0
Paraguay	73	0.3	7	53.8	0.0
Perú	505	18.4	64	43.0	1.6
Uruguay	51	0.3	4	44.4	-10.0
Venezuela	2.079	112.7	305	46.3	29.2
TOTAL	18.695	952.2	2.699	56.4	15.8
TOTAL MUNDIAL	331.329	15055.2	46.585	55.1	11.0

* Pasajeros y mercancías.

DENTRO DE LATINOAMERICA (1976-1977)*

(tráfico en una sola dirección)



	1976(---)	1977(—)	Variación (%)
Total del tráfico	1329 424	1458 631	9.7

Variaciones extremas (1976-1977)

Buenos Aires-Punta del Este: +76.4%	Lima-México : -43.7%
Santiago-Sao Paulo : +49.2%	Lima-Buenos Aires: -32.9%
Lima-La Paz : +39.2%	Río-México : -29.0%

Fuente CIAC

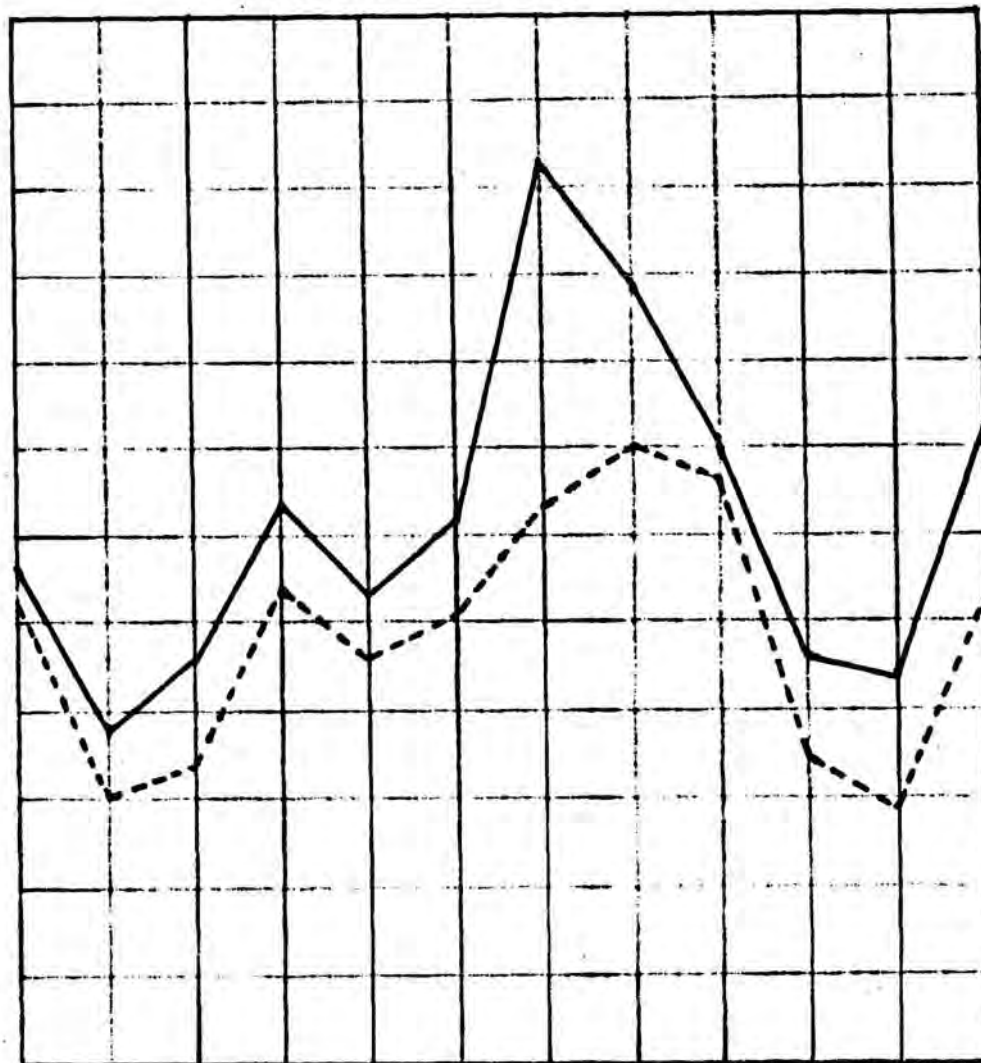
* Número de pares de ciudades consideradas: 103 (con origen en Sudamérica)

**EVOLUCION DEL TRAFICO DE ORIGEN Y DESTINO
ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA (1976-1977)*
(tráfico en una sola dirección)**

Adjunto 4

**Pasajeros
(en miles)**

65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10



Meses E F M A M J J A S O N D

<u>Ciudades</u>		<u>1976(---)</u>	<u>1977(—)</u>	<u>Variación (%)</u>
Buenos Aires	(7)	70 132	108 869	55.2
Río de Janeiro	(8)	167 904	177 262	5.6
Panamá	(1)	4 383	4 955	13.0
Lima	(4)	20 320	22 164	9.1
Caracas	(9)	150 616	180 522	20.0
Total	(29)	413 355	493 772	19.4

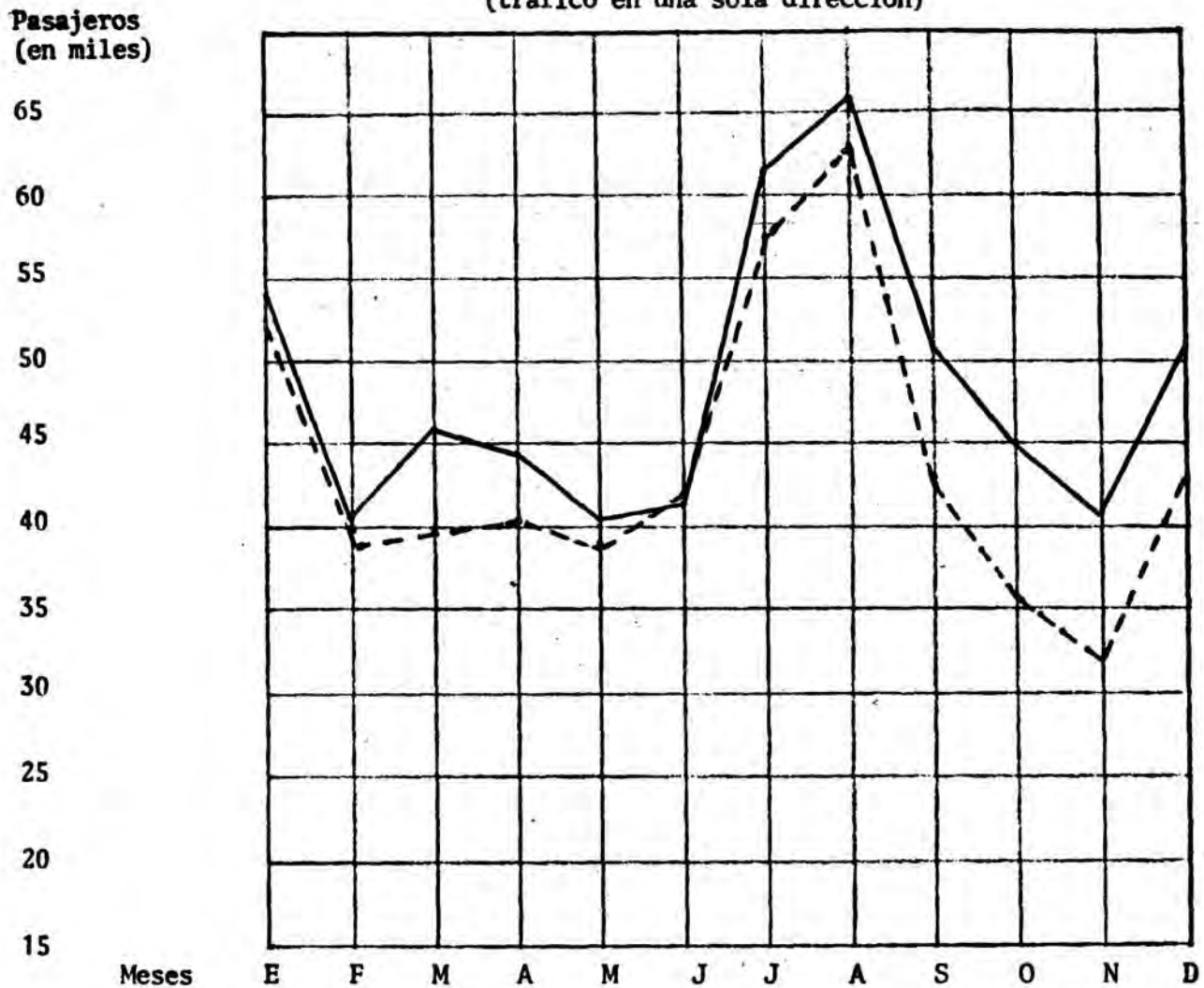
Nota: El número de ciudades europeas consideradas en la muestra se indica entre paréntesis.

* Fuente CLAC.

**EVOLUCION DEL TRAFICO DE ORIGEN Y DESTINO
ENTRE SUDAMERICA Y ESTADOS UNIDOS (1976-1977)**

Adjunto 5

(tráfico en una sola dirección)



Meses		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Ciudades													
		1976(---)			1977(—)			Variación (%)					
Buenos Aires	(3)	57 539			71 351			24.0					
*Río de Janeiro	(3)	83 663			77 013			-8.0					
Santiago	(2)	20 111			24 456			21.6					
Guayaquil	(2)	29 720			40 177			35.2					
Quito	(1)	23 359			25 374			8.6					
Panamá	(3)	97 896			98 491			0.6					
Lima	(3)	62 088			62 340			0.0					
Caracas	(2)	157 596			187 368			18.9					
Total	(19)	531 972			586 570			10.3					

Fuente CLAC

* No incluye el tráfico realizado por las líneas aéreas de los Estados Unidos.

PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS EN EL TRAFICO
DE PASAJEROS ENTRE AMERICA DEL SUR Y EUROPA*
(tráfico tomado en una sola dirección)

Fuente: CLAC

FEBRERO 1977

CIUDADES	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%
Buenos Aires (7)	2 371	41.4	3 358	58.6	5 729	100
Río de Janeiro(8)	7 415	54.1	6 288	45.9	13 703	100
Panamá (1)	82	24.2	257	75.8	339	100
Lima (4)	72	6.5	1 041	93.5	1 113	100
Caracas (9)	2 673	33.1	5 392	66.9	8 065	100
TOTAL (29)	12 613	43.6	16 336	56.4	28 949	100

JULIO 1977

CIUDADES	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%
Buenos Aires (7)	5 028	44.6	6 236	55.4	11 264	100
Río de Janeiro(8)	8 884	52.2	8 129	47.8	17 013	100
Panamá (1)	79	17.0	387	83.0	466	100
Lima (4)	217	11.4	1 691	88.6	1 908	100
Caracas (9)	12 052	38.7	19 080	61.3	31 132	100
TOTAL (29)	26 260	42.5	35 523	57.5	61 783	100

Nota: El número de ciudades europeas consideradas en la muestra se indica entre paréntesis.

* Tráfico de dos meses representativos de baja y alta temporada (Feb. y Julio)

**PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS EN EL TRAFICO
DE PASAJEROS ENTRE AMERICA DEL SUR Y ESTADOS UNIDOS***
(tráfico tomado en una sola dirección)

Fuente: CLAC

FEBRERO 1977

CIUDADES	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas Norteamericanas		Total	
	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%
Buenos Aires (3)	2 780	52.7	2 491	47.3	5 271	100
Santiago (2)	1 219	60.6	794**	39.4	2 013	100
Guayaquil (2)	1 967	65.8	1 021**	34.2	2 988	100
Quito (1)	420	27.0	1 138	73.0	1 558	100
Panamá (3)	1 433	17.1	6 957	82.9	8 390	100
Lima (3)	1 948	42.0	2 692**	58.0	4 640	100
Caracas (2)	4 918	49.1	5 101	50.9	10 019	100
TOTAL (16)	14 685	42.1	20 194	57.9	34 879	100

JULIO 1977

CIUDADES	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas Norteamericanas		Total	
	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%	No. Pasajeros	%
Buenos Aires (3)	4 806	53.3	4 206	46.7	9 012	100
Santiago (2)	1 329	51.3	1 261**	48.7	2 590	100
Guayaquil (2)	2 662	68.1	1 245	31.9	3 907	100
Quito (1)	1 124	38.3	1 814	61.7	2 938	100
Panamá (3)	2 013	20.3	7 906	79.7	9 919	100
Lima (3)	2 631	42.1	3 616**	57.9	6 247	100
Caracas (2)	10 625	51.0	10 195	49.0	20 820	100
TOTAL (16)	25 190	45.4	30 243	54.6	55 433	100

Nota: El número de ciudades de los Estados Unidos consideradas en la muestra se indica entre paréntesis.

* Tráfico de dos meses representativos de baja y alta temporada (Feb. y Julio)

** Incluye el tráfico realizado por Lufthansa.

RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LINEAS AEREAS INTERNACIONALES

REGULARES DE LOS ESTADOS DE LA CLAC

Líneas aéreas	Total de ingresos de explotación (\$EUA millones)		Total de gastos de explotación (\$EUA millones)		Resultados expresados en % del total de ingresos			
					De Explotación		Netos	
	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977
Aerolíneas Argentinas	253.3	235.0	219.8	202.9	13.2	13.7	3.2	7.2
Aeroméxico	180.9	177.6	208.9	170.7	-15.5	3.8	-21.4	9.4
AeroPerú	47.5	52.6	51.9	48.7	-9.4	7.2	-15.6	5.7
Aerovías Quisqueyana	1.5	1.6	1.5	1.7	-0.2	-6.2	-0.2	-6.2
Air Panama	18.1	17.9	20.1	19.6	-11.2	-9.6	-25.6	-25.3
Avianca	141.7	183.8	134.9	176.1	4.7	4.2	3.2	5.5
Aviateca	14.0	17.9	14.0	16.7	0.0	6.7	0.0	6.7
CDA	21.0		18.2		13.3		4.7	
COPA	8.6	9.5	8.3	9.5	3.5	0.0	2.9	0.0
Cruzeiro	121.8	140.0	106.5	124.0	12.5	11.3	5.4	8.6
Ecuatoriana*	19.0	34.1	18.7	32.7	-	-	1.6	4.1
Faucett	22.9	23.6	21.7	25.2	5.2	-6.7	0.5	-6.7
LAB	25.4	37.9	25.5	35.7	-0.3	5.8	4.3	4.7
LAN, Chile	117.7	110.1	144.3	113.2	-22.6	-2.8	-22.6	1.5
LAV	33.6	48.7	33.7	48.6	-0.3	0.2	-2.5	4.7
Mexicana	170.7	187.9	154.5	166.6	9.5	11.3	2.4	4.3
PLUNA	5.3	5.9	5.0	5.3	5.6	10.1	22.6	22.0
SAHSA	12.4	14.1	11.4	13.2	8.0	7.0	1.8	2.1
TACA	18.8	22.1	18.2	20.6	3.1	6.7	0.4	3.6
TAN	10.9	12.3	10.5	11.2	3.2	8.1	1.9	4.8
VARIG	484.2	545.5	450.7	518.8	6.9	5.4	6.2	4.7
VIASA	138.2	180.4	126.5	163.4	8.4	9.4	7.4	5.5
TOTAL	1867.5	2058.5	1804.8	1924.4	3.4	6.5	-	-

* Incluyendo partidas ajenas a la explotación.

PRESUPUESTO Y GASTOS DEFINITIVOS DE LA CLAC
(en dólares E.U.A.)

AÑO 1977

<u>Partida</u>	<u>Presupuesto</u>	<u>Gastos</u>
<u>Personal de Plantilla</u>		
Sueldos y salarios	9.050	-
Horas extraordinarias	1.000	112
<u>Ayuda Temporal</u>	800	-
<u>Consultores</u>	-	941
<u>Agasajos</u>	800	1.062
<u>Teléfono, telegramas y demás comunicaciones</u>	1.000	1.414
<u>Servicios de Distribución (franqueo postal)</u>	600	213
<u>Suministros para impresión</u>	1.000	451
<u>Impresión Externa</u>	400	-
<u>Viajes por Asuntos Oficiales*</u>	6.900	4.571
<u>Artículos de Escritorio y Suministros Oficina</u>	550	114
<u>Servicios de Traducción</u>	2.000	-
<u>Suministros y Servicios Varios</u>	1.000	576
<u>Mobiliario, Instalaciones y Equipo</u>	1.200	-
<u>Otros Equipos</u>	1.200	-
TOTAL	27.500	9.454
Menos: Cancelación contrato impresión 1976		-984
		8.470
Economía del ejercicio		19.030
Traspaso para el ejercicio siguiente		8.000
Economía neta del ejercicio		<u>11.030</u>

* Incluye gastos de dos becarios para el Curso de Economía de Transporte Aéreo.

PRESUPUESTO Y ESTIMACION DE GASTOS DE LA CLAC

(en dólares E.U.A.)

AÑO 1978

<u>Partida</u>	<u>Presupuesto*</u>	<u>Gasto Estimado</u>
<u>Personal de Plantilla</u>		
Sueldos y salarios	10.500	-
Horas extraordinarias	1.500	1.000
<u>Ayuda Temporal</u>	1.200	1.500
<u>Consultores</u>	1.200	3.000
<u>Agasajos</u>	800	600
<u>Teléfono, telegramas y demás comunicaciones</u>	1.500	2.000
<u>Servicios de Distribución (franqueo postal)</u>	1.000	1.000
<u>Suministros para Impresión</u>	1.500	750
<u>Impresión Externa</u>	500	200
<u>Viajes por Asuntos Oficiales**</u>	6.900	7.750
<u>Artículos de Escritorio y Suministros Oficina</u>	700	700
<u>Servicios de Traducción</u>	2.500	-
<u>Suministros y Servicios Varios</u>	1.000	800
<u>Mobiliario, Instalaciones y Equipo</u>	1.200	2.500
<u>Otros Equipos</u>	<u>1.200</u>	<u>1.200</u>
TOTAL	35.000	23.000

Economía resultante **12.000**

* Incluyendo \$ 8.000 traspaso de 1977.

** Incluye gastos de dos becarios para el Curso de Economía de Transporte Aéreo.