

CLAC / 4



**COMISION LATINOAMERICANA
DE AVIACION CIVIL**

CUARTA ASAMBLEA ORDINARIA
(Bogotá , 1 - 5 Diciembre de 1980)

INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA

I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Cuarta Asamblea de la CLAC por el Presidente	1
Adopción del Orden del Día	2
Establecimiento de los órganos subordinados que la Asamblea considere necesarios	3
Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados	3
Informe del Presidente	3
Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC	3
Aumento del número de miembros del Comité Ejecutivo	4
Delegación de funciones de los miembros del Comité Ejecutivo	4
<u>Resolución A4-1</u>	
Enmienda al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC	5
Celebración de las Asambleas de la CLAC	8
Régimen de consultas por correo por telex	8
<u>Resolución A4-2</u>	
Enmienda al Reglamento Interno de la CLAC	9
<u>Resolución A4-3</u>	
Enmienda al Estatuto de la CLAC	10
Reestructuración de los métodos de trabajo y creación de un Grupo de Expertos en cuestiones jurídicas	11
Aprobación de las resoluciones, recomendaciones y conclusiones adoptadas por la Asamblea y aplica- ción provisoria de las enmiendas introducidas al Estatuto de la CLAC	11
<u>Resolución A4-4</u>	
Enmienda al Reglamento Interno de la CLAC	12

	<u>Página</u>
Reglamentación de la Resolución A3-2 sobre Tarifas ..	13
<u>Recomendación A4-1</u>	
Reglamentación de la Resolución A3-2 sobre Tarifas	15
Proyecto de Resolución para establecer un régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta..	16
<u>Resolución A4-5</u>	
Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta	17
La cuestión del equipaje acompañado	19
Preparación de un acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple	20
<u>Recomendación A4-2</u>	
Preparación de un Proyecto de acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple entre los Estados miembros de la CLAC	20
Programa de cooperación regional en el campo de la economía del transporte aéreo a realizarse con la ayuda de la OACI y el PNUD	22
<u>Resolución A4-6</u>	
Programa regional de cooperación técnica en el campo económico del transporte aéreo	23
Programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre las ventas de pasajes	28
Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros	29
Cumplimiento de las normas sobre el ruido y las emisiones del humo	29
<u>Recomendación A4-3</u>	
Ruido y emisiones de los motores de las aeronaves	30
Examen preliminar de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones	31

	<u>Página</u>
<u>Recomendación A4-4</u>	
Reducción de las distancias de vuelo en la Región ..	32
Próximias Reuniones Departamentales de la OACI de interés de la CLAC	34
<u>Recomendación A4-5</u>	
Próximias Reuniones Departamentales de la OACI de interés de la CLAC	34
Facilitación del transporte aéreo internacional	35
<u>Recomendación A4-6</u>	
Facilitación del transporte aéreo	35
<u>Recomendación A4-7</u>	
Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación	36
<u>Recomendación A4-8</u>	
Desplazamiento de personas físicamente incapa- citadas en los aeropuertos	37
Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros en cuestiones relativas a la seguridad	38
<u>Recomendación A4-9</u>	
Coordinación entre las medidas de seguridad y de facilitación en los aeropuertos	38
<u>Recomendación A4-10</u>	
Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros en cuestiones relativas a la seguridad ...	39
Labor de la CLAC en el campo jurídico	40
<u>Recomendación A4-11</u>	
Ratificación y adhesión a los convenios interna- cionales relativos a la seguridad de la aviación civil	40
Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1981 al 31 de Diciembre de 1982	42
Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC	42

	<u>Página</u>
Lugar y fecha de la Quinta Asamblea Ordinaria de la CLAC	42
Proyecto de Recomendación para la adopción por parte de los Estados miembros del principio de predeterminación de la capacidad	42
<u>Resolución A4-7</u>	
Reglamentación de la capacidad de los servicios internacionales de transporte aéreo	43
Proyectos regionales de cooperación técnica presentados por la OACI al PNUD	50
<u>Recomendación A4-12</u>	
Proyectos regionales de cooperación técnica PNUD/OACI	50
Sistemas de rotación para la elección de los miembros latinoamericanos en el Consejo de la OACI	52
Tarifas máximas, acuerdos celebrados entre las líneas aéreas y las agencias de viaje y transferencia de los billetes de pasaje	52
Resoluciones y Recomendaciones refundidas y no vigentes	53
<u>Recomendación A4-13</u>	
Resoluciones y Recomendaciones refundidas y no vigentes al 5 de Diciembre de 1980	53
Homenaje al Ing. Edgar Pol	54
25° Aniversario de la fundación de la CEAC	54
Clausura de la Asamblea	55
<u>ADJUNTOS</u>	
A. Programa de Trabajo de la CLAC	
B. Presupuesto de gastos directos de la CLAC	

APENDICES

1. Orden del Día
2. Lista de Participantes
3. Lista de Documentos
4. Informe del Presidente
5. Acta de la Primera Sesión Plenaria
6. Acta de la Segunda Sesión Plenaria

Resolución A4-8

Homenaje al Ing. Edgar Pol

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Bogotá, 1° al 5 de Diciembre de 1980)

I N F O R M E

<u>Cuestión 1 del Orden del Día:</u>	<u>Apertura de la Cuarta Asamblea de la CLAC por el Presidente</u>
<u>Cuestión 2 del Orden del Día:</u>	<u>Discurso de bienvenida de la Autoridad invitante</u>
<u>Cuestión 3 del Orden del Día:</u>	<u>Discurso del Presidente del Consejo de la OACI</u>
<u>Cuestión 4 del Orden del Día:</u>	Discurso del Presidente de la CLAC

1. La Cuarta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, General de Aviación Jorge Rojas Carrasco, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, en el Salón Bolívar del Hotel Tequendama, Bogotá, a las 15:00 horas del día 1° de Diciembre de 1980. El Ministro de Relaciones Exteriores, Doctor Diego Uribe Vargas, pronunció un discurso de bienvenida a nombre del Gobierno de Colombia. 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 y las estrechas relaciones que mantienen ambas Organizaciones desde la creación de la CLAC. Seguidamente el Presidente de la CLAC pronunció una alocución. Los textos de los discursos respectivos figuran en el Apéndice 5 (Anexos A, B y C) de este informe.

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

3. Participaron en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros y territorios dependientes: Alemania (República Federal), Antillas Holandesas, España, Estados Unidos de América y Francia y las siguientes Organizaciones Internacionales: Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas (CEPAL), Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Asociación

Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina (COTAL), Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.

4. Asimismo, las siguientes líneas aéreas latinoamericanas estuvieron representadas: Aeronaves de México, AeroPerú, Air Panama, Avianca, Cruzeiro do Sul, Ecuatoriana de Aviación, LACSA, LAN Chile, Líneas Aéreas Paraguayas, Lloyd Aéreo Boliviano, TACA, Varig y Viasa.

5. La lista completa de los participantes figura en el Apéndice 2 y la lista de documentos que fueron examinados por la Asamblea 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. Los señores Rafael Henríquez Theran y Federico Bauzó, Directores de las Oficinas Regionales de la OACI, en Lima y México respectivamente, asistieron a todas las deliberaciones de la Asamblea. El señor Indalecio M. Ferrari, Secretario de la CLAC, se desempeñó como Secretario de la Asamblea asistido por el Sr. Enrique Pérez Castro, Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional de la OACI en México y por el señor Enrique Esteban, Oficial Técnico RAC/SAR de la Oficina Regional de Lima, para el examen de la cuestión 11 i) del Orden del Día. Los servicios de secretaría fueron proporcionados por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y por el Gobierno de Colombia. Todos los locales, equipos, suministros y servicios generales fueron provistos por el Gobierno de Colombia.

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/A4-NE/1 y NI/8

7. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A4-NE/1 y después de introducirle algunos agregados a la Cuestión 16, lo aprobó por unanimidad (Apéndice 1).

8. La Asamblea aprobó la propuesta del Presidente contenida en la nota CLAC/A4-NI/8 y estableció dos Comités (I y II) para examinar las diversas cuestiones del Orden del Día antes de ser tratadas por la Plenaria. Al Comité I, bajo la presidencia del Embajador Mariano Tirado, de la delegación de Venezuela, se le encomendó el examen de las cuestiones 11 y 16 a) y d) del Orden del Día y al Comité II, bajo la presidencia del Doctor José Claudio Bogolasky, de la delegación de Chile, el examen de las cuestiones 9, 10, 12, 13 y 16 b) y e). Las cuestiones 8, 14, 15, 16 c) y 17 del Orden del Día fueron trasladadas directamente a la Plenaria.

Cuestión 8 del
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades
de la CLAC en 1979 y 1980

CLAC/A4-NE/2

9. La Asamblea tomó nota del informe del Presidente de la CLAC sobre las actividades desarrolladas y medidas tomadas desde la clausura de la Tercera Asamblea de la CLAC hasta el presente. 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/A4-NI/9 y CLAC/RE-NE/6

10. La Asamblea tomó nota que con fecha 13 de Diciembre de 1979 se envió la carta circular EC 16/2/117 a todos los Estados de la Región del Caribe que no son miembros de la CLAC, en la cual se les proporcionaba información básica sobre las actividades de la CLAC, los procedimientos establecidos para convertirse en Estado miembro y el presupuesto de la CLAC. Igualmente la Asamblea fue informada que hasta la fecha ningún Estado de habla inglesa había depositado el instrumento de aprobación del Estatuto de la CLAC ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, y tampoco se había recibido ninguna comunicación por parte de dichos Estados con posterioridad al envío de la carta circular, respecto a su intención de incorporarse a la CLAC.

11. La Asamblea fue informada que aún cuando existe interés de los Estados de habla inglesa del Caribe por integrarse al seno de la CLAC, la principal dificultad que impide dicha incorporación consiste en no poder atender todos los compromisos inherentes a ser Estado miembro de la CLAC, tanto en el orden económico como en cuanto a la disponibilidad de personal especializado en el campo del transporte aéreo. Por lo anterior, la Asamblea decidió recomendar al Comité Ejecutivo que continúe manteniendo

un contacto permanente con los Estados de habla inglesa del Caribe, utilizando de ser posible, los buenos oficios de la Oficina Regional de la OACI en la ciudad de México.

12. En cuanto a la eventual incorporación del idioma inglés en los trabajos de la CLAC, en virtud de lo establecido en los Artículos 26 y 29 del Estatuto, la Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo, que de ser necesario, la introducción del idioma inglés se haga en forma progresiva y el costo total se distribuya entre los Estados miembros siguiendo la misma fórmula que se utiliza en la actualidad, la cual sigue los mismos principios de las contribuciones de los Estados Contratantes de la OACI.

13. Teniendo en cuenta que ningún Estado de habla inglesa del Caribe asistió a la Asamblea, no obstante las facilidades de interpretación simultánea previstas por el Comité Ejecutivo, la Asamblea estimó que por el momento no se justificaba introducir en el presupuesto de la CLAC una partida para cubrir los costos de interpretación simultánea y traducción de documentos.

Cuestión 10 del
Orden del Día:

Cuestiones estatutarias

- a) Aumento a 5 del número de miembros del Comité Ejecutivo
- b) Delegación de funciones de los miembros del Comité Ejecutivo cuando no puedan asistir a las reuniones del Comité

CLAC/A4-NE/3

14. La Asamblea examinó la nota NE/3 en la cual se proponía una enmienda al Estatuto de la CLAC para aumentar de 4 a 5 el número de miembros del Comité Ejecutivo, así como una reforma al Reglamento Interno para reglamentar la delegación de funciones de los miembros del Comité Ejecutivo cuando los titulares no puedan asistir a las reuniones del Comité. La Asamblea coincidió en que la propuesta de elevar a cinco el número de miembros del Comité Ejecutivo mejoraba las posibilidades de lograr el quórum necesario y además aseguraba una mayor y más equitativa representación geográfica sobre todo teniendo en cuenta el futuro posible aumento de Estados miembros de la CLAC.

15. Igualmente la Asamblea consideró que era conveniente introducir en el Reglamento Interno alguna disposición que estableciera claramente que las funciones y atribuciones de los miembros del Comité Ejecutivo podían ser delegadas en otros funcionarios, en los casos de sustitución o reemplazo de los titulares de aviación civil de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes en cada Estado.

16. Asimismo y con el objeto de facilitar la obtención de fondos de los Estados miembros del Comité Ejecutivo para la asistencia a sus reuniones, la Asamblea decidió recomendar al Comité Ejecutivo que programe anualmente sus reuniones ordinarias (como mínimo dos al año), solicitando a los miembros del Comité que notifiquen oficialmente a la CLAC la confirmación de sus respectivos Gobiernos para asistir a dichas reuniones.

17. En relación con esta cuestión, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCION A4-1

ENMIENDA AL ESTATUTO Y AL REGLAMENTO INTERNO

DE LA CLAC

- CONSIDERANDO Que conviene obtener una mayor y más equitativa representación geográfica en el Comité Ejecutivo de la CLAC;
- CONSIDERANDO Que es necesario lograr el quórum mínimo establecido en el Reglamento Interno de la CLAC para las reuniones del Comité Ejecutivo;
- CONSIDERANDO Que debe asegurarse que en las reuniones del Comité Ejecutivo participen las más altas Autoridades Aeronáuticas designadas por los Estados elegidos por la Asamblea para integrar dicho Comité;
- CONSIDERANDO Que el Estatuto de la CLAC puede ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros (Artículo 25) y en el caso del Reglamento Interno de la CLAC la Asamblea podrá reformar total o parcialmente dicho Reglamento por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros representados (Artículo 44);

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE 1) Aprobar la siguiente enmienda al Estatuto de la CLAC, para que tenga vigencia inmediata:

Artículo 13.- En cada reunión ordinaria, la Asamblea:

- a) Elegirá su Presidente y cuatro Vicepresidentes, tomando en consideración una adecuada representación geográfica y, en general, el principio de rotación y la contribución que al transporte aéreo de la Región haya efectuado cada Estado.
 - b) Establecerá el programa de trabajo a ser desarrollado hasta el final del año en que se espera tendrá lugar la siguiente Asamblea Ordinaria.
- 2) La presente enmienda al Estatuto de la CLAC entrará en vigor en forma definitiva cuando 13 Estados miembros hayan depositado el respectivo instrumento de aprobación en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.
 - 3) Introducir la siguiente enmienda al Reglamento Interno de la CLAC:

Artículo 9.- MESA DE LA ASAMBLEA.

- 1) En cada reunión ordinaria la Asamblea ele girá de entre sus Estados miembros, a su Presidente y a cuatro Vicepresidentes. Se tomará en consideración una adecuada representación geográfica y, en general, el principio de rotación y la contribución que al transporte aéreo de la Región haya efectuado cada Estado.
- 2) La elección del Presidente y los Vicepresidentes se decidirá por mayoría de los Estados representados. En el caso que se presente más de un candidato para cubrir estos cargos la elección se hará por vota ción secreta.
- 3) El Presidente y los Vicepresidentes desem peñarán sus funciones desde la clausura de la Asamblea Ordinaria en que fueron ele gidos, hasta el fin de la próxima Asamblea Ordinaria.

Nota: Lo subrayado significa una enmienda al texto actual.

- 4) En caso de ausencia del Presidente, sus funciones serán desempeñadas por uno de los Vicepresidentes. El orden de precedencia entre los Vicepresidentes para asumir esas funciones será determinado por el orden en que fueron elegidos por la Asamblea.

Artículo 39.-

- 1) El Comité Ejecutivo, formado por el Presidente y los Vicepresidentes electos por la Asamblea, administrará, coordinará y dirigirá el programa de trabajo establecido por la Asamblea, pudiendo formar comités y grupos de trabajo o de expertos, siempre que sea necesario.
- 2) Los miembros del Comité Ejecutivo desempeñarán sus funciones desde la clausura de la Asamblea Ordinaria en que fueron elegidos, hasta el fin de la próxima Asamblea Ordinaria.
- 3) En caso de ausencia del Presidente, sus funciones serán desempeñadas por uno de los Vicepresidentes. El orden de precedencia entre los Vicepresidentes para asumir esas funciones estará dado por el orden en que fueron elegidos por la Asamblea.
- 4) El Comité Ejecutivo requiere un quórum de tres miembros para poder deliberar. Cuando este quórum no pueda lograrse por encontrar se vacante más de un cargo, el Comité Ejecutivo consultará a los Estados miembros sobre la necesidad de convocar a una Asamblea Extraordinaria para cubrir los cargos vacantes en el mismo.
- 5) Las funciones y atribuciones de los miembros del Comité Ejecutivo podrán ser delegadas en otros funcionarios de las respectivas Administraciones de Aviación Civil, en los casos de sustitución o reemplazo de los titulares de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes en cada Estado.

Nota: Lo subrayado significa una enmienda al texto actual.

- 6) El Comité Ejecutivo celebrará todas las reuniones que considere necesarias para el cumplimiento de sus funciones y como mínimo deberá reunirse dos veces al año.
 - 7) Al finalizar cada reunión, el Comité Ejecutivo fijará la fecha y el lugar de la próxima reunión. El Presidente fijará el orden del día provisional para cada reunión y podrá convocar reuniones especiales del Comité Ejecutivo cuando lo considere necesario.
- c) Celebración de las Asambleas de la CLAC cada tres años, previas a las Asambleas de la OACI, y Reuniones de Directores de Aviación Civil una vez al año
 - d) Régimen de consultas por correo o por telex
CLAC/A4-NE/4

18. La Asamblea examinó la nota NE/4 en la cual se proponía una enmienda al Reglamento Interno de la CLAC para establecer un régimen de consultas por correo o por telex, así como una enmienda al Estatuto de la CLAC para establecer, en determinadas circunstancias, un sistema de voto por correo.

19. La Asamblea coincidió en que el Artículo 10 del Estatuto de la CLAC y el Artículo 10 3) del Reglamento Interno, permiten la convocatoria inmediata de Asambleas Extraordinarias para tratar cuestiones urgentes y que si bien nada obsta a que puedan convocarse reuniones de Directores Generales de Aviación Civil dentro del marco de la CLAC, el hecho de que dichas reuniones se realicen fuera de la estructura estatutaria de la CLAC, no hace aconsejable recurrir a este tipo de reuniones. Por lo anterior, la Asamblea coincidió en que no era necesario modificar la periodicidad de las Asambleas Ordinarias ni establecer las Reuniones de Directores Generales de Aviación Civil, ya que de conformidad con el Estatuto, los Directores de Aeronáutica podrían deliberar en reuniones extraordinarias de la Asamblea, que no tendrían la formalidad de una reunión ordinaria. La Asamblea también decidió establecer el régimen de consultas por correo o por telex y el sistema de voto por correo.

20. En relación con esta cuestión, la Asamblea adoptó las siguientes dos Resoluciones:

RESOLUCION A4-2

ENMIENDA AL REGLAMENTO INTERNO

DE LA CLAC

- CONSIDERANDO Que en ciertas circunstancias el Comité Ejecutivo o el Presidente de la CLAC pueden necesitar consultar a los Estados miembros sobre determinados asuntos que requieren un pronunciamiento de la CLAC a nivel internacional;
- CONSIDERANDO Que la consulta a los Estados miembros respecto a cualquier asunto de interés de la CLAC está contenida implícitamente en el Artículo 4 del Estatuto de la CLAC;
- CONSIDERANDO Que el establecimiento de un régimen de consulta de este tipo no afecta el procedimiento instituido en el Artículo 12 del Estatuto de la CLAC, ya que no se trata de adoptar recomendaciones o resoluciones, sino de efectuar declaraciones y/o enviar comunicaciones a Estados no miembros, a Organismos Internacionales y a otras entidades sobre determinados asuntos de interés de la CLAC;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE 1) Introducir la siguiente enmienda al Reglamento Interno de la CLAC:

Artículo 41.-

- 1) Las deliberaciones del Comité Ejecutivo no se sujetarán a las formalidades establecidas en el Capítulo II del presente Reglamento.
- 2) En lo posible todas las decisiones del Comité Ejecutivo se tomarán por unanimidad de los miembros presentes; cuando ésta no pueda lograrse, se adoptarán por mayoría.
- 3) Cuando las circunstancias lo requieran, el Comité Ejecutivo o el Presidente de la CLAC podrán solicitar por correspondencia o por telex, la opinión o el pronunciamiento de los Estados miembros sobre determinados asuntos de interés de la CLAC.

Nota: Lo subrayado significa un agregado al texto actual.

RESOLUCION A4-3

ENMIENDA AL ESTATUTO DE LA CLAC

- CONSIDERANDO Que el Artículo 12 del Estatuto de la CLAC establece que las conclusiones, recomendaciones o resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto;
- CONSIDERANDO Que en ciertas circunstancias se hace necesario adoptar una resolución o una recomendación sobre un determinado asunto convenientemente examinado por los órganos de la CLAC y los Estados miembros, sin que se justifique tener que convocar a una Asamblea Extraordinaria;
- CONSIDERANDO Que en esos casos y con carácter excepcional se podría recurrir al sistema del voto por correo como tienen otros Organismos Regionales;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE 1) Enmendar el Estatuto de la CLAC agregando a continuación del Artículo 12, el siguiente nuevo artículo para que tenga vigencia inmediata:
- Artículo 12 bis.- En ciertas circunstancias y cuando el Comité Ejecutivo lo considere conveniente, se podrá adoptar una resolución o recomendación sobre un determinado asunto que haya sido convenientemente examinado por los órganos de la CLAC y los Estados miembros, mediante el voto por correo. En tal caso, será necesaria la aceptación expresa de por lo menos dos tercios de los Estados miembros para que la resolución o recomendación sea adoptada.
- 2) La presente enmienda al Estatuto de la CLAC entrará en vigor en forma definitiva cuando 13 Estados miembros hayan depositado el respectivo instrumento de aprobación en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

e) Reestructuración de los métodos de trabajo de la CLAC

CLAC/A4-NE/5 y NE/23

21. La Asamblea tomó nota del contenido de la nota NE/5 en la cual el Grupo de Expertos en Cuestiones Estatutarias (GECE) propuso al Comité Ejecutivo la creación de tres Comités Permanentes de Trabajo. La Asamblea estuvo de acuerdo en que el procedimiento seguido en la actualidad por el Comité Ejecutivo, es decir crear los Grupos de Trabajo y de Expertos que estimara necesarios para el cumplimiento de su labor, continuaba siendo eficaz y en ese sentido coincidió en que no era necesario establecer Comités Permanentes que podrían debilitar la labor del Comité Ejecutivo, aumentar el presupuesto de gastos de la CLAC y crear una burocracia innecesaria.

22. Al examinar la nota NE/23 la Asamblea reconoció que el Programa de Trabajo de la CLAC incluye el examen de aspectos jurídicos, no obstante lo cual desde el inicio de las actividades de la CLAC, esa parte del Programa de Trabajo no ha sido implementada.

23. La Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que de acuerdo con el Programa de Trabajo de la CLAC, establezca un Grupo de Expertos en cuestiones jurídicas, cuya composición y atribuciones sería similar al GEPTA, el cual sería convocado cuando las circunstancias lo requieran, con el fin de examinar las cuestiones jurídicas del Programa de Trabajo de la CLAC.

f) Aprobación de las resoluciones, recomendaciones y conclusiones adoptadas por la Asamblea (Artículo 3 del Estatuto de la CLAC)

CLAC/A4-NE/6

24. La Asamblea examinó una propuesta de enmienda al Reglamento Interno de la CLAC consistente en agregar un nuevo artículo que permitiera la aprobación de las Resoluciones, Recomendaciones y conclusiones adoptadas por la Asamblea, en el mismo acto en que éstas son adoptadas. La Asamblea fue informada que los procedimientos constitucionales de varios Estados miembros no facultaban a sus delegados para que pudieran prestar dicha aprobación en nombre de sus respectivos Gobiernos, salvo casos muy excepcionales y por razones de urgencia. Por lo anterior, la Asamblea decidió no incorporar al Reglamento Interno de la CLAC la enmienda propuesta en la nota CLAC/A4-NE/6.

25. Dentro de esta misma cuestión, la Asamblea examinó la posibilidad de que las reformas propuestas al Estatuto tuvieran aplicación provisional en el momento de ser adoptadas y

vigencia definitiva una vez que los dos tercios de los Estados miembros de la CLAC hubieran depositado sus instrumentos de aprobación ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos. Varios delegados manifestaron que desde el momento en que el Estatuto de la CLAC tenía vigencia definitiva, cualquier enmienda al mismo debía requerir el mismo procedimiento constitucional establecido para la aprobación del Estatuto, es decir la vía legislativa. Otros delegados opinaron que así como el Estatuto de la CLAC tuvo en un principio una vigencia provisional para poner en marcha la CLAC, en la misma forma las enmiendas al Estatuto también deberían entrar en vigor provisionalmente. El observador de la AITAL informó a la Asamblea que de conformidad con el espíritu de la Convención de Viena, podrían aplicarse provisionalmente las enmiendas al Estatuto, aún cuando cualquier Estado miembro, si así lo desea, podría considerarse no obligado a observar la vigencia provisional. Un delegado expresó que cualquier enmienda que modifique la filosofía básica del Estatuto de la CLAC no podría ser aplicada hasta que no se obtuviera la vigencia definitiva a través de la aprobación de los Estados, pero que, tratándose de enmiendas que tienden a mejorar los métodos de trabajo internos de la CLAC, no veía razón para que, con la simple aprobación de los dos tercios de los Estados miembros a través de una Asamblea, no se pudiera aplicar provisionalmente.

26. Por lo anterior, la Asamblea decidió por mayoría aplicar provisionalmente las enmiendas introducidas al Estatuto de la CLAC y solicitar a los Estados miembros que hagan esfuerzos para lograr la vigencia definitiva de dichas enmiendas lo más pronto posible.

27. La Asamblea también examinó una propuesta de enmienda al Reglamento Interno de la CLAC para que las relaciones entre la CLAC y cada uno de los Estados miembros se canalicen a través de una sola autoridad aeronáutica. Dos delegados (Argentina y Venezuela) manifestaron que en sus respectivos países habían más de una autoridad competente para atender los asuntos de la CLAC, por lo que les sería difícil definir una sola autoridad. La Asamblea consideró que era conveniente canalizar las relaciones entre la CLAC y sus Estados miembros a través de una sola autoridad aeronáutica, por lo que decidió adoptar la siguiente Resolución, con la reserva de los delegados de Argentina y Venezuela:

RESOLUCION A4-4

ENMIENDA AL REGLAMENTO INTERNO DE LA CLAC

CONSIDERANDO Que en varios Estados miembros, las actividades de aviación civil, dentro del alcance amplio a que se refiere el Artículo 4 del Estatuto de la CLAC, están bajo la competencia o jurisdicción de distintas Autoridades Aeronáuticas;

CONSIDERANDO Que resulta conveniente que las relaciones entre la CLAC y cada uno de los Estados miembros se canalicen a través de una sola Autoridad Aeronáutica;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE 1) Introducir la siguiente enmienda al Reglamento Interno de la CLAC:

a) Agregar a continuación del Artículo 1 el siguiente nuevo artículo:

"Artículo 1 bis.- En los casos en que las actividades de aviación civil estén bajo la competencia o jurisdicción de distintas Autoridades Aeronáuticas, los Estados miembros informarán a la Comisión cual será la Autoridad que coordinará las relaciones entre el Estado miembro respectivo y la CLAC."

Cuestión 11 del Orden del Día:

Informe de la Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (Lima, 25 - 29 de Agosto de 1980)

a) Reglamentación de la Resolución A3-2 sobre tarifas

CLAC/A4-NE/9

28. Después de un amplio debate sobre la cuestión tarifaria a la luz de los últimos acontecimientos que se vienen observando, tanto a escala mundial como regional, la Asamblea volvió a enfatizar la importancia y trascendencia de la Resolución A3-2, no sólo dentro del ámbito latinoamericano, sino también mundial, ya que durante la celebración de la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo convocada por la OACI, dicha Resolución sirvió de modelo para la adopción de la Recomendación N° 9 sobre tarifas*, la que evidentemente constituye la medida más importante en materia de política tarifaria adoptada por la OACI.

29. Sin embargo, la Asamblea observó que todavía existían algunas diferencias tarifarias entre ciertos países de la

* Aprobada por Resolución de la Asamblea de la OACI A23-19.

Región debido a razones puramente burocráticas, ya que mientras algunos Estados aprobaban automáticamente todas las Resoluciones tarifarias de la IATA salvo manifestación contraria, otros Estados seguían un procedimiento diferente, ya que de conformidad con sus reglamentos nacionales las tarifas internacionales debían ser aprobadas en cada caso por Resolución de las Autoridades competentes, después de conocer la opinión de los órganos de asesoramiento respectivos.

30. La Asamblea también observó que el intercambio de información sobre la situación tarifaria, establecido en la cláusula 9) de la Resolución A3-2, no se había realizado en la medida necesaria y que ello dificultaba el cumplimiento de la citada Resolución. La Asamblea coincidió en que el medio más eficaz para asegurar un intercambio permanente de información sobre la situación tarifaria en cada uno de los países de la CLAC era proporcionando dicha información a la Secretaría de la CLAC, la cual se encargaría de transmitirla a los Estados miembros con los comentarios pertinentes, sin perjuicio del intercambio bilateral de información a que se refiere la cláusula 9) de la Resolución A3-2.

31. Asimismo, y en relación con la cláusula 6) de la Resolución A3-2 la Asamblea coincidió en que se debía determinar el procedimiento a seguir para alcanzar el consenso de los transportadores de la Región, cuando no se hubiera logrado acuerdo dentro del mecanismo multilateral de la IATA.

32. La Asamblea también llegó a la conclusión que para asegurar el mejor cumplimiento de la Resolución A3-2 se hacía necesario lograr el más alto grado de uniformidad posible en los reglamentos y procedimientos internos de los Estados miembros relativos a la fijación, aprobación y cumplimiento de las tarifas y por ello resultaba conveniente establecer en consulta con los Estados miembros y líneas aéreas de la Región, las normas, métodos y procedimientos reglamentarios que fueran necesarios.

33. La delegación de Colombia, con el apoyo de las delegaciones de Cuba, Ecuador, Nicaragua, Panamá y Perú, propuso encomendar al Comité Ejecutivo que sin perjuicio de lo expresado en los párrafos 31 y 32 precedentes, estudie las alternativas posibles que aseguren la vigencia del principio del multilateralismo en la Región en materia tarifaria, incluyendo la celebración de un convenio multilateral sobre tarifas de alcance regional. Después de un amplio debate, la mayoría de los delegados estimaron que en esta etapa resultaba prematuro estudiar la posibilidad de celebrar un convenio multilateral en materia tarifaria de carácter regional, ya que el consenso a que se refiere la cláusula 6) de la Resolución A3-2 podría alcanzarse mediante un acuerdo entre los transportadores de la Región a través de la AITAL. En base a las consideraciones expuestas en los párrafos precedentes y con la abstención de Chile (que no había aprobado la Resolución A3-2), la Asamblea adoptó la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-1

REGLAMENTACION DE LA RESOLUCION A3-2 SOBRE TARIFAS

- CONSIDERANDO Que la Resolución A3-2 sobre tarifas adoptada por la Tercera Asamblea de la CLAC constituye el instrumento idóneo para asegurar el funcionamiento de un mecanismo multilateral para la fijación de tarifas dentro de la Región;
- CONSIDERANDO Que para facilitar la mejor aplicación de la Resolución A3-2 se hace necesario lograr el más alto grado de uniformidad posible en los reglamentos y procedimientos internos de los Estados miembros relativos a la fijación, aprobación y cumplimiento de las tarifas;
- CONSIDERANDO Que en consecuencia resulta conveniente establecer, en consulta con los Estados miembros y líneas aéreas de la Región, las normas, métodos y procedimientos reglamentarios a los que deberían ajustarse los Estados de la CLAC, para la mejor aplicación de la Resolución A3-2;
- CONSIDERANDO Que a tal fin resulta conveniente que el intercambio de información a que se hace referencia en la cláusula 9) de la Resolución A3-2 también se haga a través de la Secretaría de la CLAC;
- CONSIDERANDO Las demoras en que todavía incurren algunos Estados para aprobar las tarifas establecidas a través del mecanismo multilateral de la IATA; y
- TENIENDO EN CUENTA Que la Resolución A3-2 (cláusula 6)) no fija ningún procedimiento para alcanzar el consenso de los transportadores de la Región, cuando no se hubiera logrado acuerdo dentro del citado mecanismo multilateral;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RECOMIENDA A los Estados miembros que proporcionen a la Secretaría de la CLAC toda la información disponible en relación con la fijación, aprobación y cumplimiento de las tarifas en sus respectivos países, incluyendo lo relativo a la investigación y sanción de las infracciones tarifarias.

- ENCARGA** Al Comité Ejecutivo que, en consulta con los Estados miembros y con las líneas aéreas de la Región y/o sus asociaciones representativas, proceda a elaborar las normas, métodos y procedimientos reglamentarios que sean necesarios para asegurar el mejor cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Resolución A3-2 de la CLAC, y someta dichas normas a consideración de la Quinta Asamblea de la CLAC.
- RECOMIENDA** A los Estados miembros que adopten de inmediato las medidas necesarias a fin de lograr una rápida aprobación de las nuevas tarifas sometidas a su aprobación por los transportadores, con el objeto de asegurar su vigencia efectiva en las fechas inicialmente propuestas y evitar así pérdidas económicas causadas por una tardía recuperación de los mayores costos de explotación.
- INVITA** A la Asociación Internacional del Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL) para que en ausencia de acuerdo dentro del mecanismo multilateral de la IATA, y en el plazo más breve posible después del cierre de la Conferencia de Tráfico respectiva, trate de alcanzar el consenso de todos los transportadores de la Región, a que se refiere la cláusula 6) de la Resolución A3-2.

- b) Proyecto de Resolución para establecer un régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta

CLAC/A4-NE/10, NE/32, NI/7 y NI/10

34. La Asamblea tomó nota que, de conformidad con la Recomendación A3-2, esta cuestión había sido objeto de un examen minucioso por parte de los distintos órganos de trabajo de la CLAC (Grupo SEA, Grupo GEPTA y Comité Ejecutivo). La Asamblea también tomó nota que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), de reciente creación, había incluido en su Programa de Trabajo el estudio de esta cuestión, asociada al problema del pasajero no-show y, con el objeto de poder colaborar con la CLAC en la solución de este problema, había solicitado la postergación de una decisión sobre este asunto.

35. Después de un extenso debate y habiendo tomado en consideración todos los antecedentes relacionados con esta cuestión que aparecen en las notas NE/10, NI/7 y NI/10, la Asamblea llegó a la conclusión que los Estados miembros debían establecer un régimen inmediato de protección al pasajero en los casos de

sobre-venta, bajo el concepto de prestación de servicios mínimos por parte de las líneas aéreas, y no bajo el concepto de compensaciones o indemnizaciones como se había establecido en otras regiones (v.g. Estados Unidos y Europa). La Asamblea coincidió en que dichos servicios mínimos podrían ser los mismos que en la actualidad están proporcionando las líneas aéreas en los casos de sobre-venta, de conformidad con la Práctica Recomendada N° 1013 de la IATA, y en el caso particular de Venezuela, de conformidad con expresas disposiciones adoptadas por el Gobierno. En consecuencia, la Asamblea decidió adoptar la Resolución que aparece a continuación.

36. La delegación de Argentina anticipó su no aprobación a la citada Resolución ya que su Gobierno, que había aceptado la Práctica Recomendada N° 1013 de la IATA, consideraba innecesario discutir esta cuestión en el seno de la CLAC. Las delegaciones de Brasil y Paraguay también anticiparon su no aprobación a esta Resolución, ya que consideraban conveniente que la CLAC no tomara por el momento, ninguna acción al respecto, por tratarse de una cuestión muy compleja que requería mayor estudio por parte de los Gobiernos y las líneas aéreas de la Región. Finalmente, la delegación de Chile manifestó que se abstenía de pronunciarse sobre el contenido de la Resolución, ya que en ese país las líneas aéreas tienen libertad de acción para aplicar cualquier régimen de protección de servicios o compensaciones en caso de sobre-venta.

RESOLUCION A4-5

REGIMEN DE ATENCION AL PASAJERO EN LOS

CASOS DE SOBRE-VENTA

- CONSIDERANDO Que el problema de la sobre-venta afecta los intereses del público viajero y de las líneas aéreas;
- CONSIDERANDO Que resulta conveniente establecer dentro de la Región Latinoamericana sobre una base uniforme, un régimen equitativo de atención al pasajero, cuando no se proporcione un espacio previamente confirmado en un vuelo determinado;
- TENIENDO EN CUENTA Que la falta de dicho régimen está creando en la Región problemas de extraterritorialidad, al aplicar las líneas aéreas extrarregionales sus propios sistemas de compensaciones establecidos por

sus respectivos Gobiernos, y a la vez crea situaciones competitivas desfavorables para las líneas aéreas de la Región;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE 1) Adoptar el siguiente régimen de atención al pasajero cuando no se proporcione un espacio previamente confirmado en un vuelo determinado:
- a) Las líneas aéreas deberán utilizar todos los medios a su alcance para proporcionar transporte sustitutivo en el primer vuelo disponible en alguna otra línea aérea regular o no regular, incluyendo conexiones con espacio confirmado, cuando éstas últimas sean aceptables para el pasajero.
 - b) Las líneas aéreas proporcionarán al pasajero, como mínimo, los siguientes servicios sin cargo para el mismo:
 - i) Una comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino;
 - ii) Comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo;
 - iii) Alojamiento en algún hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo exceda de cuatro horas;
 - iv) Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
 - c) La prestación de los servicios mencionados en b) no ampara a los pasajes gratuitos y/o de valor igual o inferior al 50% de la tarifa aplicable, salvo en los casos en que una disposición del Gobierno dicte lo contrario o la línea aérea lo estime procedente.
 - d) La línea aérea no está obligada a prestar los servicios indicados en b) cuando el pasajero no se presente a la hora especificada, o no cumpla con los requisitos de confirmación/reconfirmación de espacio establecidos por la línea aérea, o cuando el Gobierno requisa el espacio.

- e) Las líneas aéreas y las agencias de viaje estarán obligadas a colocar carteles explicativos en los puntos de emisión de boletos y reservación de espacios y en los mostradores de los aeropuertos, indicando claramente el régimen establecido o aprobado por el Gobierno respectivo.
 - f) Los servicios mencionados en el párrafo b) son los servicios mínimos a que tiene derecho un pasajero no embarcado por razones de sobre-venta, pudiendo la línea aérea ofrecer otros servicios no especificados en esta Resolución, de acuerdo con las circunstancias y la condición especial del pasajero.
- 2) El anterior régimen de atención al pasajero establecido en el numeral 1), no implica ni supone la renuncia por parte del pasajero al ejercicio de sus derechos conforme al ordenamiento jurídico internacional que le sea aplicable y a la legislación vigente del país donde ocurrió la sobre-venta.
 - 3) Encomendar al Comité Ejecutivo que siga estudiando, en consulta con los Gobiernos y las líneas aéreas de la Región, el problema de la sobre-venta y proponga a la Quinta Asamblea de la CLAC las medidas complementarias que sean necesarias en relación con la aplicación de la presente Resolución.
 - 4) Declarar no vigente la Recomendación A3-2 en la medida que la presente Resolución sea aprobada por los Estados miembros de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC.

c) La cuestión del equipaje acompañado

CLAC/A4-NE/11

37. La Asamblea tomó nota de la labor desarrollada por los Organos de Trabajo de la CLAC (Grupo SEA, Grupo GEPTA y Comité Ejecutivo) en relación con este asunto y también que la AITAL había incluido esta cuestión en su programa de trabajo. La Asamblea llegó a la conclusión que el uso de dos sistemas diferentes para el equipaje acompañado (por peso y por pieza) está creando serios problemas en la Región y en el mundo, ya que la falta de uniformidad en las franquicias para el transporte del equipaje acompañado puede afectar la validez del billete como contrato de transporte, cuando no se especifica en el billete el tipo de franquicia correspondiente a cada tramo de la ruta, produce confusión entre los pasajeros, afecta competitivamente a las líneas

aéreas de la Región y se contrapone con los principios establecidos en la Resolución A3-2 sobre tarifas adoptada por la Tercera Asamblea de la CLAC. Por todo ello, la Asamblea decidió encomendar al Comité Ejecutivo que siga estudiando esta cuestión en coordinación con la AITAL, para que en el plazo más breve posible se encuentre una adecuada solución a este problema.

d) Preparación de un acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple

CLAC/A4-NE/12

38. La Asamblea tomó nota que el Comité Ejecutivo había dispuesto no someter a consideración de la Cuarta Asamblea de la CLAC un proyecto de acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple debido a que de conformidad con la información y comentarios recibidos de los Estados miembros, las Autoridades Aeronáuticas no tienen o tienen muy poca competencia para examinar en una Asamblea de la CLAC un proyecto de este tipo. En consecuencia, la Asamblea decidió establecer previamente un método de trabajo para poder celebrar el citado acuerdo y a tal fin adoptó la Recomendación siguiente. La delegación de Argentina manifestó que se abstenía de aprobar dicha Recomendación, por cuanto la legislación propia prevé el convenio bilateral como instrumento para evitar la doble imposición.

RECOMENDACION A4-2

PREPARACION DE UN PROYECTO DE ACUERDO MULTILATERAL

PARA EVITAR LA IMPOSICION MULTIPLE ENTRE

LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

CONSIDERANDO Que las líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC están sujetas en los países donde operan, al pago de impuestos sobre las rentas o las ganancias;

CONSIDERANDO Que el mecanismo bilateral establecido hasta el presente para evitar la doble tributación entre los Estados miembros de la CLAC, si bien ha sido eficaz, su tramitación resulta demasiado lenta y complicada, ya que se requiere celebrar un elevado número de acuerdos bilaterales entre los Estados miembros para evitar la doble tributación;

CONSIDERANDO Que la imposición múltiple crea serios problemas a las líneas aéreas latinoamericanas al estar sujetas al pago de impuestos en un gran número de jurisdicciones fiscales;

CONSIDERANDO Que esta situación puede solucionarse y también prevenirse eficazmente mediante la celebración de un acuerdo multilateral entre los Estados miembros de la CLAC, a fin de limitar la imposición al Estado miembro donde la línea aérea tenga su domicilio fiscal;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ENCARGA Al Comité Ejecutivo:

- 1) Que en consulta con los Estados miembros constituya un Grupo de Expertos para preparar un proyecto de acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple entre los Estados miembros de la CLAC;
- 2) Que en lo posible el citado Grupo de Expertos esté integrado por funcionarios de todos los Estados miembros pertenecientes a los Departamentos Gubernamentales competentes en la materia, además de los funcionarios de Aviación Civil;
- 3) Que invite a participar en el citado Grupo de Expertos a representantes de las Organizaciones Regionales interesadas en esta cuestión;
- 4) Que convoque a dicho Grupo de Expertos para que celebre su primera reunión en la ciudad de Lima en el segundo semestre de 1981;
- 5) Que envíe a todos los Estados miembros y a las Organizaciones mencionadas en 3) el proyecto elaborado por el citado Grupo de Expertos, para que formulen sus comentarios y observaciones y, en el caso de ser necesario, que convoque a una segunda reunión del Grupo de Expertos para que prepare el proyecto definitivo;
- 6) Que convoque a una Conferencia de los Estados miembros, para aprobar el proyecto definitivo de acuerdo multilateral, en lo posible simultáneamente con la celebración de la Quinta Asamblea de la CLAC.

RECOMIENDA

A los Estados miembros:

- 1) Que participen activamente en la preparación del proyecto mencionado en la presente Recomendación enviando a las reuniones del Grupo de Expertos funcionarios con responsabilidad directa en cuestiones impositivas que afectan al transporte aéreo;
- 2) Que mientras tanto, continúen celebrando convenios bilaterales de exención recíproca, y traten de incorporar a sus pertinentes disposiciones legales, normas específicas, a fin de evitar la doble imposición a que se ven sujetas sus líneas aéreas.

DECLARA

Que esta Recomendación reemplaza y anula la Recomendación A3-5.

- e) Programa de cooperación regional en el campo de la economía del transporte aéreo a realizarse con la ayuda de la OACI y el PNUD

CLAC/A4-NE/13 y NI/1

39. La Asamblea tomó nota del programa regional de cooperación técnica en el campo económico del transporte aéreo propuesto por el Comité Ejecutivo de la CLAC y del apoyo unánime que el citado programa mereció del Grupo GEPTA que se reunió en Lima en Agosto de 1980, y también de la Primera Asamblea de la AITAL que se celebró en Leticia en Octubre de este año. Asimismo, la Asamblea tomó nota que tanto la OACI como el PNUD habían encontrado muy interesante el programa propuesto y se habían comprometido a estudiarlo a fondo a fin de contemplar la posibilidad de incluirlo en el programa de cooperación técnica regional para el quinquenio 1982-1986.

40. La Asamblea tuvo oportunidad de escuchar al Presidente del Consejo de la OACI quien manifestó el interés de la OACI en este proyecto, conjuntamente con otros tres proyectos que la Asamblea había tenido oportunidad de examinar bajo la cuestión 16 del Orden del Día y que se mencionan en la nota NE/20. Asimismo, la Asamblea tomó nota de los comentarios efectuados por el Representante del PNUD en Colombia quien expresó que teniendo en cuenta lo limitado de los fondos disponibles en el PNUD para desarrollar proyectos regionales, se estaba dando mayor prioridad para la asignación de estos fondos, a los Estados en vías de desarrollo con menor producto bruto y en consecuencia, muchos países de Africa y Asia iban a recibir más fondos que los países latinoamericanos durante el próximo quinquenio 1982-1986. En consecuencia, y sin dejar de reconocer la

importancia de este programa para la Región, recomendó cierta cautela con respecto a las posibilidades de obtener su financiación por parte del PNUD y la conveniencia de que se indiquen las prioridades de los diversos proyectos que integrarán dicho programa.

41. Finalmente, la Asamblea tomó nota que en el próximo mes de Abril de 1981, el PNUD examinará los diversos programas de asistencia técnica previstos para la Región Latinoamericana en todos los campos para el quinquenio 1982-1986 y en consecuencia, decidió adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A4-6

PROGRAMA REGIONAL DE COOPERACION TECNICA EN EL

CAMPO ECONOMICO DEL TRANSPORTE AEREO

- CONSIDERANDO Que los aspectos económicos del transporte aéreo adquieren día a día una importancia mayor teniendo en cuenta las serias dificultades económicas que atraviesan las líneas aéreas debido al aumento creciente de los costos y a una competencia no regulada impuesta por otros países fuera de la Región;
- CONSIDERANDO Que tanto los Gobiernos como las líneas aéreas de la Región están realizando grandes esfuerzos, individual y colectivamente para racionalizar las operaciones y reducir los costos de explotación;
- CONSIDERANDO Que para el cumplimiento de los objetivos mencionados anteriormente resulta imprescindible contar con personal altamente capacitado y especializado en las diversas áreas económicas, financieras y comerciales del transporte aéreo;
- CONSIDERANDO Que no existe en la Región ningún centro de formación y capacitación profesional para atender las necesidades cada vez más crecientes de la industria del transporte aéreo en las áreas citadas precedentemente;
- CONSIDERANDO Que entre las funciones principales de la CLAC está la de propiciar acuerdos para la instrucción del personal en todas las especialidades de aviación civil (Artículo 5, párrafo f) del Estatuto de la CLAC);

CONSIDERANDO Que la Resolución A23-7 adoptada por la OACI durante su 23° Período de Sesiones concuerda con la política de establecer centros regionales de formación y capacitación profesional, señala la atención de los Estados Contratantes sobre la utilidad de la asistencia proporcionada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) a través de proyectos regionales ejecutados por la OACI y les insta a que sus autoridades nacionales competentes presten total apoyo a estos proyectos;

CONSIDERANDO Que en los diversos foros intergubernamentales y de las líneas aéreas de la Región se ha enfatizado la necesidad de que la CLAC lleve a cabo con la ayuda del PNUD y la OACI un programa de capacitación regional en el campo económico del transporte aéreo;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE
- 1) Aprobar el Programa Regional de Cooperación Técnica en el campo económico del transporte aéreo para el quinquenio 1982-1986 que figura en el Adjunto de esta Resolución.
 - 2) Encomendar a la Secretaría que con la ayuda de un consultor proceda a preparar con la más alta prioridad un documento conteniendo una propuesta de proyecto para presentar al PNUD, con los objetivos, actividades generales y ayuda financiera requerida para desarrollar el Programa que figura en el Adjunto de esta Resolución.
 - 3) Solicitar a la OACI y al PNUD que, en el caso de que el documento mencionado en el párrafo 2) de esta Resolución cuente con la conformidad del PNUD, presten su ayuda para asignar a la CLAC durante 1981 a dos expertos, uno a nivel gubernamental y otro a nivel de líneas aéreas, para preparar los diversos proyectos específicos que integrarán el programa de cooperación técnica mencionado en la presente Resolución.
 - 4) Encomendar al Comité Ejecutivo de la CLAC que una vez elaborados, presente a consideración del PNUD y la OACI los proyectos específicos mencionados en el párrafo anterior.
 - 5) Solicitar a los Estados miembros que se dirijan a los Representantes Residentes del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en sus respectivos países, a fin de que transmitan a la sede del PNUD el total y más decidido apoyo de sus Gobiernos a la propuesta de proyecto regional mencionada en el párrafo 2) de esta Resolución.

Adjunto a la Resolución A4-6

PROGRAMA REGIONAL DE COOPERACION TECNICA EN EL CAMPO
ECONOMICO DEL TRANSPORTE AEREO PARA EL QUINQUENIO 1982-1986

1) Areas de capacitación y especialización

A - A nivel de las Administraciones Nacionales de Aviación
Civil y Transporte Aéreo

- a) Planeamiento del transporte aéreo en el mediano y largo plazo.
 - i) Estructura general para el planeamiento nacional del transporte aéreo
 - ii) Organización de un Centro de Información y Control de la Aviación Civil. Sistemas y métodos estadísticos
 - iii) Pronósticos de la demanda
- b) Aspectos económicos y tarifarios (líneas aéreas)
 - i) Análisis de costos. Modelos operativo-económicos
 - ii) Tarifas (pasajeros y carga)
- c) Aspectos económicos y tarifarios (aeropuertos)
 - i) Organización y operación de un aeropuerto
 - ii) Estudios financieros y de costos
 - iii) Contabilidad de costos e ingresos de explotación
 - iv) Análisis de costos. Modelos operativo-económicos
 - v) Criterios seguidos por los Estados para la imposición de derechos de aeropuerto y de servicios de navegación en ruta
 - vi) Tarifas aeroportuarias

- d) La regulación internacional del transporte aéreo
 - i) El Convenio de Chicago
 - ii) Derechos de tráfico
 - iii) La capacidad
 - iv) Acuerdos tarifarios
 - v) Convenios de derecho aéreo internacional
- e) La facilitación del transporte aéreo internacional

B - A nivel de las líneas aéreas (servicios regulares y no regulares)

- a) Planificación e investigación industrial (mediano y largo plazo)
 - i) Estudios de mercados
 - ii) Pronósticos de la demanda
 - iii) Estudios financieros y de costos
 - iv) Selección y dimensionamiento de flotas
- b) Aspectos económicos y financieros
 - i) Contabilidad de ingresos y costos de explotación
 - ii) Contabilidad interlineal. Prorratesos
 - iii) Análisis de costos. Modelos operativo-económicos
 - iv) Programación de rutas
 - v) Tarifas (pasajeros y carga)
 - vi) Métodos estadísticos
- c) Aspectos comerciales
 - i) Investigación de mercados en el corto plazo (pasajeros y carga)

- ii) Programación de horarios
 - iii) Promoción. Relaciones con las Agencias de Viaje y de Carga
 - iv) Métodos y procedimientos de reservas
 - v) Emisión de billetes de pasajes
 - vi) Emisión de guías de carga aérea
 - vii) Acuerdos interlineales multilaterales y bilaterales
- d) Facilitación
- i) Automatización para el despacho de pasajeros y equipaje. Rastreo de equipajes extraviados
 - ii) Automatización y sistemas unitarios de carga (contenedores)

2) Actividades principales del programa

- a) Asignación a la CLAC de dos expertos en transporte aéreo, uno a nivel gubernamental y otro a nivel líneas aéreas, en lo posible a partir de 1981 para:
- i) Evaluar las necesidades de las administraciones de aviación civil y líneas aéreas latinoamericanas en cada una de las áreas mencionadas precedentemente.
 - ii) Preparar un programa regional de cooperación técnica para el mediano plazo (1982-1986) con proyecciones en el largo plazo y los proyectos de cooperación técnica que sean necesarios.
 - iii) Recomendar la preparación de proyectos nacionales (por país) cuando el programa regional no sea suficiente para atender las necesidades de ciertas administraciones y/o líneas aéreas que requieren un mayor grado de asistencia en el campo económico del transporte aéreo.

- iv) Coordinar las actividades de los proyectos regionales de cooperación técnica mencionados en b) que sean aprobados por el PNUD.
- b) Asignación a las administraciones de aviación civil y/o líneas aéreas de expertos regionales especializados en las áreas mencionadas precedentemente, por tiempos variables que podrían oscilar entre 1 a 3 meses.
- c) Organización y financiamiento de cursos regionales de capacitación utilizando los medios disponibles en los Centros Regionales de Adiestramiento, Oficinas Regionales de la OACI, IATA, líneas aéreas de la Región y otros centros de capacitación. Cabe aclarar que para organizar estos cursos se requiere financiar los honorarios de profesores y los viajes y viáticos de éstos cuando los cursos se realizan fuera del lugar de residencia de los mismos, la preparación de manuales de instrucción y otros gastos administrativos.
- d) Preparación y financiamiento de un programa regional de becas para los cursos mencionados en b).
- e) Realización de estudios regionales de transporte aéreo necesarios para la formulación de políticas regionales (v.g. estudios sobre el tráfico de pasajeros, carga y correo y estudios sobre los costos de explotación y las tarifas de las líneas aéreas y los aeropuertos).
- f) Programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre las ventas de pasajes

CLAC/A4-NE/14

42. La Asamblea examinó el programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre las ventas de las líneas aéreas que cumplen servicios regulares internacionales en la Región que el Comité Ejecutivo había propuesto en la nota de estudio NE/14, y consideró que dicho programa, si bien podía resultar de utilidad para la CLAC de conformidad con los objetivos explicados en dicha nota, su implementación resultaba muy difícil teniendo en cuenta que un número importante de Estados miembros manifestaron su imposibilidad de poder suministrar los datos requeridos para el programa debido a que se trataba de información de carácter confidencial. En consecuencia la Asamblea decidió no aprobar el programa propuesto en la nota NE/14.

g) Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros

CLAC/A4-NE/16

43. La Asamblea tomó nota que en relación con la implementación de la Recomendación A3-12, el Comité Ejecutivo había llegado a la conclusión de que desde el punto de vista de la facilitación del transporte aéreo la mejor solución para recaudar estos derechos consistiría en que los mismos se incorporen a las tarifas aéreas en forma similar a los derechos que pagan las líneas aéreas por el aterrizaje de las aeronaves, ya que de cualquier forma los costos que representan estos servicios forman parte del costo total de operación de las líneas aéreas, y se toman en cuenta para establecer las tarifas que las líneas aéreas aplican a los usuarios del transporte aéreo. Al respecto, la Asamblea también tomó nota que la Recomendación B-4 adoptada por la Novena Conferencia del Departamento de Facilitación de la OACI había sido iniciativa de varios Estados miembros de la CLAC. Mediante la citada Recomendación se encarga a la OACI que prepare un estudio sobre esta cuestión y lo someta a consideración de la próxima Conferencia sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos que la OACI tiene planeado celebrar entre el 19 de Mayo y el 5 de Junio de 1981.

44. En consecuencia, la Asamblea decidió recomendar a los Estados miembros, sujeto a las conclusiones a que se llegue en dicho estudio, que apoyen durante la citada Conferencia el método de recaudación de derechos por servicios a los pasajeros mencionados en el párrafo 43 de este Informe. Para ello y de conformidad con el Programa de Trabajo que la Asamblea aprobó al examinar la cuestión 12 del Orden del Día, la Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que en consulta con los Estados miembros, convoque una reunión informal de los delegados que participarán en la mencionada Conferencia, la que en principio podría tener lugar en la misma Sede de la OACI, el día lunes 18 de Mayo de 1981, a partir de las 15:00 horas.

h) Cumplimiento de las normas sobre el ruido y las emisiones del humo

CLAC/A4-NE/17

45. La Asamblea tomó nota de todos los antecedentes relacionados con la cuestión del ruido y emisiones de los motores que aparecen en la nota NE/17 y sus adjuntos y, en particular, las comunicaciones enviadas por el Presidente de la CLAC a la Oficina Federal de Aviación Civil y a la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos, y decidió adoptar la Recomendación que aparece a continuación. La delegación de Argentina manifestó que no prestaba su aprobación a esta Recomendación por considerarla innecesaria, ya que repetía lo recomendado por la Resolución A23-10 de la OACI.

RECOMENDACION A4-3

RUIDO Y EMISIONES DE LOS MOTORES DE LAS AERONAVES

- CONSIDERANDO Que los Estados miembros de la CLAC están conscientes de los efectos adversos que el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves, tienen en el medio ambiente;
- CONSIDERANDO Que las medidas que los Estados pueden tomar para reducir los efectos nocivos provocados por el ruido y las emisiones de los motores deben ser técnicamente factibles y económicamente razonables, y deberían aplicarse dentro de plazos aceptables para toda la comunidad aeronáutica internacional;
- CONSIDERANDO Que de conformidad con el Artículo 37 del Convenio de Chicago los Estados Contratantes se han comprometido a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible, en la elaboración y adopción de normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales relacionados con la navegación aérea;
- CONSIDERANDO Que la OACI, en consulta con los Estados, ha adoptado las normas y métodos recomendados relativos al ruido de las aeronaves (Anexo 16), está elaborando las relacionadas con las emisiones de los motores y ha recomendado a los Estados Contratantes los plazos máximos en que deberían aplicarse dichas normas y métodos recomendados;
- TENIENDO EN CUENTA Las Resoluciones A22-12, A22-13 y A23-10 adoptadas por la Asamblea de la OACI en relación con la aviación civil internacional y el medio ambiente;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A los Estados miembros:

- 1) Que no prohíban antes del 1° de Enero de 1988, la operación hacia y desde sus territorios, de aeronaves subsónicas de reacción de matrícula extranjera que no se ajusten a las normas para la certificación en cuanto al ruido contenidos en el Capítulo 2, de la

parte II del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional (tercera edición).

- 2) Que con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves, hagan esfuerzos para ajustarse a las normas y métodos recomendados a ser adoptadas próximamente por la OACI, y en relación a las fechas de aplicación de dichas normas, no fijen plazos diferentes a los indicados en el párrafo 1) de esta Recomendación.
- 3) Que a fin de reducir el número de aeronaves que en la actualidad no cumplen con las normas contra el ruido establecidas en el Anexo 16 y con las normas proyectadas por la OACI sobre las emisiones de los motores, alienten y ayuden a sus líneas aéreas a reemplazar sus equipos de vuelo por otros más modernos, que además de ajustarse a dichas normas, sean de más bajo costo de operación.

ENCOMIENDA

Al Comité Ejecutivo que siga de cerca los acontecimientos relacionados con la cuestión del ruido y las emisiones de los motores, sobre todo con respecto a las medidas unilaterales que puedan tomar algunos Estados no pertenecientes a la Región y que sean distintos a los recomendados por la OACI, e informe sobre el particular a los Estados miembros.

- i) Examen preliminar de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones

CLAC/A4-NE/18

46. Al tratar la incidencia que tenía el aumento constante de los precios del combustible de aviación en la economía de las operaciones de la aviación civil internacional, la Asamblea tomó conocimiento de las medidas adoptadas por el Consejo de la OACI al examinar la situación mundial en lo relativo al combustible de aviación, junto con el asesoramiento que estaba siendo proporcionado por las Oficinas Regionales de la OACI a los Estados, con miras a obtener la aplicación más satisfactoria posible de las medidas recomendadas por el Consejo.

47. Dentro de este contexto, la Asamblea tomó nota tanto de aquellos problemas relacionados con el sistema de navegación aérea que afectaban a la economía de las operaciones, como de las tareas que estaban siendo desarrolladas con miras a obtener el máximo beneficio de los progresos que en materia de navegación aérea presentaban las aeronaves de nueva generación, tales como A-300, B-747, DC-10 y las que están próximas a entrar en servicio.

48. Al examinar las tareas que ya estaban siendo ejecutadas en la Región Latinoamericana, la Asamblea tomó nota de que estaban funcionando dos Grupos de Trabajo de la OACI, cuyas labores estaban orientadas a alcanzar las soluciones más adecuadas a los problemas que se indican en los párrafos anteriores y, en especial, a desarrollar recomendaciones concretas para obtener mejoras en materia de combustible de aviación en el menor plazo posible.

49. La Asamblea, después de examinar los progresos que en materia de ahorro de combustible de aviación se esperaba alcanzar dentro de los próximos dos años como resultado de la labor de los grupos indicados, manifestó el deseo de que esta labor debería ser apoyada en la mayor amplitud posible. La delegación de Cuba manifestó que no veía ninguna dificultad en reestructurar su espacio aéreo en la medida que fuese considerada más conveniente para reducir las distancias de vuelo de las aeronaves que lo atravesaban, ya que confiaba que al ser seguida esta acción por otros Estados, las líneas aéreas de su país también se verían igualmente beneficiadas con las reducciones en los tiempos de vuelo actuales que, en algunos casos, excedían en más de 35 minutos al tiempo de vuelo ideal que podría obtenerse entre un par de aeropuertos que fue especificado a título de ejemplo.

50. En consecuencia, la Asamblea decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-4

REDUCCION DE LAS DISTANCIAS DE VUELO EN LA REGION

CONSIDERANDO Que el precio del combustible de aviación ha aumentado considerablemente en los últimos años, repercutiendo negativamente en la economía de las operaciones aéreas;

CONSIDERANDO Que no hay perspectivas razonables de que se puedan utilizar durante los próximos veinte años otras fuentes de energía para la aviación que puedan substituir al petróleo;

- CONSIDERANDO Que de conformidad con las recomendaciones del Consejo de la OACI se hace necesario reducir las distancias de vuelo en la Región, a fin de disminuir el consumo de combustible de aviación;
- CONSIDERANDO Que las Oficinas Regionales de la OACI han iniciado el desarrollo de un programa continuo de asesoramiento y ayuda a los Estados de la Región, para tratar de obtener una mayor economía de las operaciones aéreas;
- TENIENDO EN CUENTA La Resolución A23-10 adoptada por la Asamblea de la OACI, durante su 23° Período de Sesiones;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RECOMIENDA A los Estados miembros:
- 1) Que den la más alta prioridad al examen de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones;
 - 2) Que a tal fin presten su más decidida colaboración a los programas que están desarrollando las Oficinas Regionales de la OACI, tendientes a reducir las distancias de vuelo en la Región, participando activamente en todos los estudios y reuniones organizados por las citadas Oficinas Regionales;
 - 3) Que aumenten sus esfuerzos para implementar las instalaciones y servicios de comunicaciones establecidos en el Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI;
 - 4) Que replanteen sus necesidades de mantener o modificar las actuales áreas restringidas o prohibidas.
- ENCOMIENDA Al Comité Ejecutivo:
- 1) Que siga de cerca el desarrollo de los programas mencionados en el párrafo 2) anterior, prestando a las Oficinas Regionales de la OACI todo el apoyo que esté al alcance de la CLAC para el logro de los objetivos mencionados en el tercer considerando de la presente Recomendación;
 - 2) Que presente un informe a la Quinta Asamblea de la CLAC, sobre los progresos alcanzados en relación con la implementación de la presente Recomendación.

Cuestión 12 del
Orden del Día:

Programa de Trabajo de la CLAC para el período
1° de Enero de 1981 al 31 de Diciembre de 1982

CLAC/A4-NE/7, NE/16, NE/21, NE/22, NE/24, NE/25
NE/26, NE/27, NE/28, NE/29, NI/5 y NI/11

51. Al examinar la nota NE/7 que contenía un proyecto de Programa de Trabajo de la CLAC para el período comprendido entre el 1° de Enero de 1981 y el 31 de Diciembre de 1982, la Asamblea decidió introducirle varias enmiendas y adiciones y finalmente aprobó el Programa de Trabajo que se reproduce en el Adjunto A del presente informe.

52. La Asamblea examinó varias notas de estudio que guardaban relación con el Programa de Trabajo para el próximo bienio y adoptó las medidas que se indican a continuación:

Próximas Reuniones Departamentales de la OACI de interés de la
CLAC

CLAC/A4-NE/16 y NE/26

53. Al examinar la nota NE/26 presentada por Chile, Ecuador, Panamá y Perú, la cual se refería a la próxima realización de tres reuniones departamentales de la OACI a nivel mundial, la Asamblea consideró deseable que los Estados miembros intenten llegar a posiciones comunes en las cuestiones que deberán ser discutidas en dichas reuniones, por lo que decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-5

PROXIMAS REUNIONES DEPARTAMENTALES DE LA OACI

DE INTERES DE LA CLAC

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A los Estados miembros:

- a) Que la Secretaría de la CLAC realice un estudio de las cuestiones del Orden del Día de la Reunión Departamental sobre Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres, la

Conferencia sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos y de las Instalaciones y Servicios en Ruta, y de la Séptima Reunión Departamental de Estadísticas, con el fin de preparar posiciones comunes que reflejen la posición de la CLAC en las materias que se traten en las referidas reuniones.

- b) Que los Estados miembros de la CLAC interesados particularmente en cualquiera de las materias de las referidas reuniones hagan partícipe a la Secretaría de la CLAC de sus posiciones, a fin de informar oportunamente a los demás Estados de la CLAC que participarán en las reuniones mencionadas.
- c) Que el Comité Ejecutivo determine en base al estudio efectuado por la Secretaría de la CLAC la necesidad de convocar a un Grupo de Trabajo, que realice un examen de las cuestiones que serán abarcadas en las tres reuniones mencionadas, con el fin de formular recomendaciones a los Estados miembros en dichas materias y coordinar la posición de la CLAC en las reuniones de la OACI.

Facilitación del Transporte Aéreo Internacional

CLAC/A4-NE/21, NE/27 y NE/28

54. La Asamblea examinó la nota NE/21, presentada por Chile, Panamá y Perú, en la cual se pedía a los Estados miembros que tuvieran en cuenta el carácter multilateral del Anexo 9 al Convenio de Chicago, y por lo tanto que hicieran esfuerzos a fin de no aplicar cualquiera de sus normas y métodos recomendados solamente en base de reciprocidad.

55. La Asamblea decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-6

FACILITACION DEL TRANSPORTE AEREO

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A los Estados miembros:

- a) Que todos los Estados Contratantes hagan los

mayores esfuerzos para implementar las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 9, Octava Edición.

- b) Que aquellos Estados miembros que aún no han notificado a la OACI el estado de implementación de las disposiciones del Anexo 9, Octava Edición, en sus territorios lo hagan lo antes posible.
- c) Aquellos Estados miembros que hayan dado cumplimiento a ciertas disposiciones del Anexo 9 sólo en base a reciprocidad, que hagan esfuerzos tendientes a remover tales restricciones e implementarlas multilateralmente.

56. La Asamblea examinó el contenido de la nota NE/27 presentada por Chile y Venezuela respecto al establecimiento de los Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación, y estuvo de acuerdo en recomendar a los Estados miembros la implementación efectiva de las Recomendaciones B-10 de la Novena Reunión y B-18 de la Octava Reunión del Departamento FAL de la OACI.

57. Por lo anterior, la Asamblea adoptó la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-7

COMITES NACIONALES Y AEROPORTUARIOS DE FACILITACION

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- OBSERVANDO Que la OACI ha adoptado la Recomendación B-10 en su Novena Reunión Departamental de Facilitación (Montreal, 18 de Abril - 4 de Mayo de 1979), que formula pautas para los Estados Contratantes, para la creación y funcionamiento de Comités Nacionales de Facilitación;
- RECONOCIENDO La utilidad duradera de los Comités Nacionales FAL, como instrumento apropiado para promover la facilitación de los Estados Contratantes;
- RECOMIENDA A los Estados miembros de la CLAC la adopción e implementación a nivel nacional de las Recomendaciones del Consejo de la OACI relativas a los

Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación y a la cooperación entre los Estados, que figuran en la Circular OACI 152-AT/55 - Selección de Recomendaciones Tipo B en Materia de Facilitación.

58. Al examinar la nota NE/28 presentada por Argentina, Brasil, Chile, Panamá y Perú, la Asamblea tomó nota que la Asamblea General de las Naciones Unidas en su reunión del año 1976, decidió proclamar el año 1981 como "El año internacional de las personas incapacitadas" (Resolución N° 31/123). La Asamblea reconoció que en los aeropuertos de la Región existe la necesidad de examinar las facilidades existentes a fin de adaptarlas para facilitar el movimiento de personas incapacitadas, por lo que se podría adoptar una Recomendación en este sentido que identificara a la CLAC con el espíritu de la conmemoración.

59. En base a lo anterior, la Asamblea decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-8

DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS FISICAMENTE

INCAPACITADAS EN LOS AEROPUERTOS

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

CONSIDERANDO Que la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el año 1981 como el "Año Internacional de los Impedidos".

RECOMIENDA A los Estados miembros:

- a) Señalen a sus administraciones aeroportuarias la necesidad de examinar las facilidades existentes para el desplazamiento de las personas físicamente incapacitadas en los aeropuertos, a fin de determinar las medidas más urgentes tendientes a facilitar el referido movimiento de personas incapacitadas en los terminales de aeropuertos y durante las operaciones de embarque y desembarque de las aeronaves.
- b) En la planificación de la construcción de nuevos terminales de pasajeros o la transformación de terminales existentes, se

tenga en cuenta la necesidad de facilitar al máximo, en la zona terminal los desplazamientos de las personas incapacitadas.

Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en cuestiones relativas a la seguridad

CLAC/A4-NE/22 y NE/25

60. La Asamblea examinó la nota NE/25 presentada por Chile, Ecuador, Panamá y Perú relacionada con la armonización que debe existir entre los programas de facilitación y de seguridad, y decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-9

COORDINACION ENTRE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD
Y DE FACILITACION EN LOS AEROPUERTOS

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A los Estados miembros que:

- 1) Los Estados miembros deberían asegurarse que, al igual que en el caso de otras formalidades de control y procedimientos llevados a cabo en aeropuertos, las medidas de seguridad serán aplicadas y ejecutadas de manera tal que se pueda preservar la ventaja de la celeridad inherente al transporte aéreo.
- 2) Los Estados miembros ejecuten lo dispuesto en la Norma 3.2 del Anexo 9 - Facilitación, Octava Edición (Julio 1980): "Los Estados Contratantes promulgarán disposiciones mediante las cuales los procedimientos para el despacho de personas que viajen por vía aérea, incluso los que se aplican normalmente a los fines de seguridad se aplicarán y se llevarán a cabo de tal manera que se conserve la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo".

61. La Asamblea examinó la nota NE/22 presentada por Brasil, Chile y Panamá, y tomó nota que los actos de interferencia ilícita continúan representando una seria amenaza para la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil, por lo que era conveniente que los Estados miembros de la CLAC continuaran prestando debida atención a la solución de este problema, a través de la aplicación de las disposiciones internacionales sobre esta materia.

62. La Asamblea decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-10

PERFECCIONAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE LOS ESTADOS

MIEMBROS DE LA CLAC EN CUESTIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A los Estados miembros que:

- a) El problema de la seguridad del transporte aéreo siga recibiendo la debida atención, asignándole una prioridad conmesurada con el grado de amenaza a que está expuesto el transporte aéreo, especialmente actualizando y preparando a medida que sea necesario, textos de orientación adecuados a nivel nacional.
- b) Los Estados miembros deberían continuar aplicando las disposiciones del Anexo 17, aquellas disposiciones que figuran en otros Anexos al Convenio de Chicago y PANS relativos a Seguridad Aeronáutica, las Resoluciones de las Asambleas de la OACI sobre la materia y el Manual de Seguridad.
- c) El Comité Ejecutivo de la CLAC examine con la OACI la celebración de seminarios regionales sobre la seguridad de la aviación, a medida y en cuanto se consideren viables y prácticos.

Labor de la CLAC en el campo jurídico

CLAC/A4-NE/24, NE/29, NI/5 y NI/11

63. La Asamblea examinó la nota NE/24 presentada por Brasil, Chile, Colombia, Panamá y Perú en la que se mencionaba la necesidad de insistir en la pronta ratificación de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, ya que dichos Convenios han conducido a gran parte de los Estados a elaborar legislaciones represivas apropiadas que han permitido procesar y hacer efectivas las extradiciones en ciertos casos.

64. La Asamblea reconoció que dichos Convenios han contribuido a crear un clima que desalienta la interferencia ilícita en contra de la aviación civil, por lo que decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-11

RATIFICACION Y ADHESION A LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

RELATIVOS A LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

Urge a todos los Estados miembros que aún no son partes al Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves (Tokio, 1963), el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya, 1970) y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal, 1971), para que ratifiquen e adhieran a los tres Convenios ya mencionados a la brevedad posible, tal como lo proveen las Resoluciones A21-9, A22-16 y A23-21 de la OACI.

65. La Asamblea examinó la nota NE/29 presentada por Chile, Ecuador y Venezuela, en la que se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la nómina de temas a los cuales podría abocarse el Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas, y decidió recomendar al Comité Ejecutivo que tomara nota igualmente de dichos temas para su posible examen dentro del Programa de Trabajo de la CLAC y que se mencionan a continuación, con la reserva del delegado de Argentina respecto de las cuestiones 4, 5), 6) y 7):

- 1) Modernización del Sistema de Varsovia, especialmente la problemática del Franco Oro Poincaré.
- 2) Impuestos que gravan el transporte aéreo en la Región.
- 3) Estado de adhesión, dentro de la Región Latinoamericana, de los Convenios Internacionales de Derecho Aéreo.
- 4) Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.
- 5) Refundición técnica de las disposiciones en documentos de la OACI relativos a la Condición Jurídica del Comandante de Aeronave.
- 6) Sobre-venta de espacios en vuelos internacionales.
- 7) Examen de la legislación de protección al usuario del transporte aéreo en el contexto del Derecho Aéreo Internacional.
- 8) Convenio sobre el Transporte Multimodal.

66. La Asamblea tomó nota de la preocupación del observador de AITAL relativa a la cuestión del valor oficial del oro a los efectos de la interpretación de los convenios internacionales que citan el Franco Oro "Poincaré" como unidad de medida en la fijación de los límites de responsabilidad civil. La Asamblea, a propuesta de la delegación de Venezuela, acordó incluir esta cuestión dentro del Programa de Trabajo de la CLAC en el campo jurídico, como cuestión de urgencia. La Asamblea tomó nota del ofrecimiento de los observadores de AITAL, ALADA y del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, de colaborar en los trabajos jurídicos de la CLAC.

67. Por lo anterior, la Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que cuando convoque reuniones del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas, invite a dichas reuniones, en calidad de observadores, a la AITAL, la ALADA y al Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.

Cuestión 13 del
Orden del Día:

Presupuesto de gastos directos de la CLAC
para el período 1° de Enero de 1981 al 31
de Diciembre de 1982

CLAC/A4-NE/8

68. La Asamblea aprobó el presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1981 al 31 de Diciembre de 1982, que figura en el Adjunto B del presente informe.

69. La Asamblea tomó nota de las cantidades que han de pagarse con respecto a los reembolsos de la CLAC a la OACI en 1981 y 1982.

Cuestión 14 del
Orden del Día:

Elección del Presidente y de los Vicepresi-
dentés de la CLAC

70. La Asamblea eligió por unanimidad a Colombia para ocupar la Presidencia de la CLAC para el período de dos años que se inicia a partir de la clausura de esta Cuarta Asamblea. Para ocupar los cargos de Vicepresidentes 1°, 2°, 3° y 4° de la CLAC la Asamblea eligió también por unanimidad a Venezuela, México, Costa Rica y Bolivia, respectivamente.

Cuestión 15 del
Orden del Día:

Lugar y fecha de la Quinta Asamblea
Ordinaria de la CLAC

71. La Asamblea aceptó por unanimidad la invitación formulada por el Jefe de la delegación de Venezuela para que la Quinta Asamblea de la CLAC se realice en Caracas en el último trimestre de 1982.

Cuestión 16 del
Orden del Día:

Otras cuestiones

- a) Proyecto de Recomendación para la adopción
por parte de los Estados miembros de la
CLAC del principio de predeterminación de
la capacidad

CLAC/A4-NE/19

72. La Asamblea tomó nota que durante su XIII Reunión, el Comité Ejecutivo había considerado conveniente que la CLAC pudiera consagrar o adoptar en alguna forma el principio de predeterminación de la capacidad, teniendo en cuenta el apoyo que los Estados miembros habían dado a la cláusula modelo de la predeterminación de la capacidad, tanto durante las deliberaciones

del Grupo de Expertos de la OACI sobre la Reglamentación de los Servicios de Transporte Aéreo, como durante la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI.

73. La Asamblea también tomó nota que entre el 8 y el 19 de Diciembre de 1980 se celebrará en Montreal la Cuarta Reunión del citado Grupo de Expertos de la OACI, precisamente para examinar las cláusulas modelo para reglamentar la capacidad por los métodos de tipo Bermuda I y la libre determinación.

74. En consecuencia, y después de examinar el proyecto de Recomendación que aparece en el Adjunto a la nota NE/19, la Asamblea decidió dar a la medida propuesta carácter de Resolución, dada su trascendencia para la Región y en forma similar a la decisión adoptada por la Tercera Asamblea de la CLAC en materia tarifaria (Resolución A3-2). Las delegaciones de Costa Rica, Panamá y Paraguay manifestaron que en este momento preferían darle a esta decisión de la Asamblea carácter de Recomendación, sin perjuicio de que sus respectivos Gobiernos, al notificar la aprobación de esta decisión de la Asamblea, de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto, podrían adherirse al criterio seguido por la mayoría de los Estados de la CLAC y darle a la misma carácter de Resolución. La delegación de Argentina manifestó que no estaba de acuerdo con la necesidad de que la Asamblea adoptara una decisión de este tipo, ya que para su Gobierno era suficiente la Recomendación N° 2 adoptada por la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo, aprobada por la Resolución A23-18 de la Asamblea de la OACI y, en consecuencia, no podía dar su aprobación a la decisión que estaba adoptando la Asamblea de la CLAC en relación con este asunto. La delegación de Chile manifestó que se abstenía de pronunciarse sobre esta Resolución.

75. La Resolución adoptada por la Asamblea es la siguiente:

RESOLUCION A4-7

REGLAMENTACION DE LA CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS

INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AEREO

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 la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo celebrada en Montreal del 12 al 28 de Febrero de 1980 adoptó la Recomendación N° 2 mediante la cual se recomienda que la cláusula modelo y los criterios y directrices para el método de la predeterminación de la reglamentación de la capacidad, se transmitan a los Estados Contratantes de la OACI, para su consideración;
- CONSIDERANDO** Que con posterioridad la Asamblea de la OACI durante su 23° Período de Sesiones (Montreal, 16 de Septiembre al 6 de Octubre de 1980) adoptó la Resolución A23-18 por la que se aprueba entre otras, la citada Recomendación N° 2 de la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo;
- CONSIDERANDO** Que tanto durante la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo como durante el 23° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, los Estados miembros de la CLAC prestaron su más decidido apoyo a la cláusula modelo y a los criterios y directrices mencionados en el segundo considerando de la presente recomendación;
- TENIENDO EN CUENTA** Que el Grupo de Expertos creado por la OACI para la Reglamentación de los Servicios de Transporte Aéreo celebrará su Cuarta Reunión en Montreal entre el 8 y el 19 de Diciembre de 1981, para examinar las cláusulas modelo tipo Bermuda I y de libre determinación de la capacidad;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE** Los Estados miembros adoptarán en sus negociaciones bilaterales, el principio de predeterminación de la capacidad definido en la cláusula modelo aprobada por la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI y para su aplicación se orientarán por los criterios y directrices establecidos por la citada Conferencia para el método de la predeterminación de la capacidad, conforme se reproducen en los Anexos 1 y 2 adjuntos a esta Resolución.
- SOLICITA** A los Estados miembros que de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC informen al Comité Ejecutivo sobre la aprobación de la presente Resolución, tan pronto como sea posible.

Anexo 1 a la Resolución A4-7

CLAUSULA MODELO SOBRE CAPACIDAD

- METODO DE LA PREDETERMINACION

- 1) La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes en los servicios convenidos será la acordada o aprobada por las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes antes del comienzo del servicio y, posteriormente, en función de las exigencias del tráfico previstas.
- 2) Los servicios convenidos que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes tendrán, como objetivo primordial, el suministro de capacidad suficiente según coeficientes de carga razonables, para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de ambas Partes contratantes.
- 3) Cada Parte contratante concederá justa e igual oportunidad a las líneas aéreas designadas de ambas Partes contratantes para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo, mediante la distribución por partes iguales, en principio, de la capacidad total entre las dos Partes contratantes.
- 4) Cada Parte contratante tomará en consideración, al igual que las líneas aéreas que designe, los intereses de la otra Parte contratante y de su línea o líneas aéreas designadas, a fin de no afectar indebidamente los servicios que ésta o éstas últimas proporcionen.
- 5) En el caso de que al revisarla, las Partes contratantes no lleguen a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios convenidos, la capacidad que podrá ser ofrecida por las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes no excederá de la capacidad total (comprendidas las fluctuaciones estacionales) anteriormente acordada para ser ofrecida.

Anexo 2 a la Resolución A4-7

**CRITERIOS Y DIRECTRICES APLICABLES AL METODO
DE LA PREDETERMINACION PARA REGLAMENTAR LA CAPACIDAD**

<u>Crterios</u>	<u>Directrices aplicables al método de la predetermi- nación para reglamentar la capacidad</u>
La necesidad de ajustar la capacidad directamente a la demanda, de manera flexible	<ol style="list-style-type: none">1. La capacidad se determina especificando los tipos de aeronave, frecuencia de los servicios y, en algunos casos el número de asientos y/c capacidad de carga por volumen o peso que podría ofrecerse.2. En general, la demanda (necesidad de tráfico) se determina empíricamente, basándose en las estadísticas del tráfico existente y en previsiones razonables del tráfico futuro, teniendo en cuenta la situación económica, comprendidas las tarifas y otros factores pertinentes.3. Ajustar estrechamente la capacidad a la demanda exige que se ofrezca suficiente capacidad para obtener un coeficiente de carga razonable, es decir, un coeficiente de carga que: a) brinde a los pasajeros que exigen transporte inmediato una posibilidad razonable de obtener pasaje; y b) garantizar ingresos razonables a los transportistas.4. La flexibilidad por lo que respecta a la oferta de capacidad puede lograrse: a) vigilando de cerca los coeficientes de carga para detectar los cambios de la demanda; b) disponiendo la celebración periódica de consultas ad hoc; y c) facilitando la oferta de vuelos o secciones adicionales, o de capacidad transitoria por parte de una línea aérea, en nombre de la otra línea aérea participante, para satisfacer la fluctuación de la demanda a corto plazo.5. También puede conseguirse la flexibilidad necesaria sentando criterios objetivos para aprobar aumentos limitados de la capacidad, por ejemplo, aumentos hasta un límite convenido, siempre que durante el mismo período del año anterior, los coeficientes de carga hayan alcanzado el nivel acordado.

Crterios

B. La necesidad de que la capacidad que ha de suministrarse se rija principalmente por la demanda del tráfico entre los territorios de las dos partes contratantes.

C. La necesidad de proporcionar verdaderamente la igualdad y el beneficio mutuo de los transportistas de ambos países interesados.

Directrices aplicables al método de la predeterminación para reglamentar la capacidad

6. En general, el tráfico que no sea el transportado entre los territorios de las dos partes contratantes se considera exclusivamente complementario, mientras que en algunos casos puede tener considerable importancia para el usuario y las líneas aéreas interesadas.
7. Con respecto al suministro de capacidad suplementaria para ese tráfico, debe tenerse en cuenta lo siguiente, según las circunstancias:
 - a) el equilibrio global que debe conseguirse mediante todo acuerdo bilateral;
 - b) las diferencias básicas que pueden existir entre las necesidades del tráfico hasta los puntos "más allá" y los puntos "intermedios" y
 - c) las necesidades de los servicios directos de la línea aérea y las necesidades de tráfico de la zona que atraviesa el servicio, teniendo en cuenta las necesidades de los servicios locales y regionales.
8. En muchos casos, puede no justificarse el suministro de capacidad suplementaria, ya que la capacidad suministrada por el tráfico entre los territorios de las dos partes contratantes puede ser suficiente para cubrir asimismo otras necesidades del tráfico.
9. Generalmente la igualdad y el beneficio mutuo estarán relacionados con el equilibrio global del acuerdo bilateral, y pueden alcanzarse debidamente adoptando las medidas citadas en el punto 4) anterior.
10. La reglamentación de la capacidad para producir igualdad y beneficio mutuo tomará en cuenta factores tales como:
 - a) los tipos de aeronave y la frecuencia de los servicios de los transportistas; y
 - b) las características de las rutas explotadas por los transportistas que sean objeto del acuerdo.

Criterios

Directrices aplicables al método de la predeterminación para reglamentar la capacidad

D. La necesidad de estimular la evolución y el desarrollo del transporte aéreo a base de principios económicos sanos y teniendo en cuenta el interés general.

11. Este criterio general y fundamental se refleja normalmente en el preámbulo de un acuerdo, y no en determinadas cláusulas.
12. El "interés general" está constituido por tres factores de interés principales: la industria de las líneas aéreas, los usuarios del transporte aéreo y otros intereses nacionales (véase el párrafo 23 del Informe de ATRP/3).

13. Debería ofrecerse capacidad suficiente para que:

- a) brinde al pasajero que solicita transporte inmediato una posibilidad razonable de obtener pasaje,
- b) garantice ingresos razonables a los transportistas.
- c) evite el "dumping" de la capacidad, y
- d) esté programada para tener en cuenta, en la mayor medida de lo posible, la comodidad del público.

E. La necesidad de ajustar el tráfico a la necesidad de los aeropuertos y aerovías; de aprovechar eficientemente los recursos humanos y materiales (principalmente los de combustible), y de proteger el medio ambiente contra la contaminación del aire y contra el ruido.

14. El mejor lugar para recoger estos criterios, de importancia cada vez mayor, es el preámbulo del acuerdo. No obstante, puede ser necesario programar la capacidad, a fin de aprovechar eficientemente los aeropuertos y las aerovías, economizar los recursos mediante la optimización de los coeficientes de carga, y minimizar el deterioro del medio ambiente. A veces puede ser necesario conciliar estos requisitos con los relativos al criterio A.

Criterios

- F. La necesidad de armonizar la oferta de capacidad regular y no regular en relación con la demanda total.

Directrices aplicables al método de la predeterminación para reglamentar la capacidad

15. Cuando ambas partes contratantes clasifican como regulares ciertos servicios, en particular los llamados chárter "programados" o "regularizados", puede ser necesario adoptar medidas especiales para designar los transportistas y rutas en cuestión, para que la capacidad que ofrecen pueda reglamentarse conjuntamente con el resto de la capacidad regular.
16. A fin de disponer de la información necesaria para armonizar la capacidad, los Estados pueden convenir en proporcionarse mutuamente los datos que pueden ser útiles con respecto a la capacidad ofrecida por los servicios no regulares.

b) Proyectos Regionales de Cooperación Técnica para la Región Latinoamericana presentados por la OACI al PNUD

CLAC/A4-NE/20

76. La Asamblea examinó el contenido de la nota NE/20, en la que se hacía una relación de tres proyectos regionales de asistencia técnica que la OACI había presentado a la consideración del PNUD y los cuales tomaban en cuenta los aspectos concernientes expresados en las Recomendaciones A1-5, A3-9 y A3-10 de la CLAC. La Asamblea expresó que dichos proyectos estaban bien planteados, pero mostró su preocupación por la limitación de fondos que existe para esta clase de proyectos.

77. La Asamblea fue informada que a pesar de la limitación de fondos, la evaluación del PNUD sobre los proyectos regionales se iniciará en el mes de Marzo de 1981, por lo que todavía era oportuno que los Estados miembros de la CLAC apoyaran los proyectos ante el PNUD, a través de sus respectivos Organismos Nacionales de Planificación.

78. En vista de lo anterior, la Asamblea decidió apoyar los proyectos regionales de asistencia técnica mencionados y adoptó la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-12

PROYECTOS REGIONALES DE COOPERACION TECNICA PNUD/OACI

CONSIDERANDO Que el 23º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A23-7 "Asistencia Técnica", la que en su Cláusula Resolutiva No. 12 refiere a la atención de los Estados Contratantes la utilidad de los proyectos regionales e interregionales financiados por el PNUD y ejecutados por la OACI, para ayudar a los países a mejorar su aviación civil;

CONSIDERANDO Que la Tercera Asamblea de la CLAC adoptó la Recomendación A3-9 "Medidas para contribuir a la actualización y ejecución del Plan Regional", la que en sus Cláusulas Resolutivas Nos. 4 y 5 recomienda a los Estados miembros que utilicen en la medida que sea necesario, la ayuda que puedan obtener del PNUD para sus planes de desarrollo de instalaciones y servicios de navegación aérea y que asimismo, apoyen los proyectos regionales

mediante la asignación, conforme fuese necesario dentro de sus programas nacionales PNUD, de partidas para contribuir a la financiación requerida, a fin de asegurar la activación de tales proyectos multinacionales;

CONSIDERANDO Que la Tercera Asamblea de la CLAC adoptó la Recomendación A3-10 "Adiestramiento de Personal Aeronáutico", la que en su Cláusula Resolutiva No. 6 recomienda a los Estados miembros que operan centros regionales de instrucción aeronáutica a que tomen medidas para cumplir y mejorar la capacidad de sus centros, de manera de atender los requerimientos de instrucción en el exterior de los demás Estados, recurriendo a fuentes de ayuda multinacional como las del PNUD;

CONSIDERANDO Que en base a las resoluciones y recomendaciones indicadas en las cláusulas precedentes, incluyendo una solicitud formulada por los Estados Centroamericanos relativa a cooperación entre líneas aéreas, la OACI ha preparado y presentado al PNUD, para su consideración y aprobación, tres propuestas de proyectos multinacionales para su activación a partir de 1982, bajo los siguientes títulos:

- A - Servicio de Comunicaciones Aeronáuticas en Latinoamérica
- B - Instituto Regional de Aviación Civil
- C - Asistencia en Transporte Aéreo en el Istmo Centroamericano

CONSIDERANDO Que para la aprobación de los proyectos regionales por parte del PNUD se requiere del pleno apoyo de los Estados concernientes en relación con las consultas que el PNUD efectúa a los Gobiernos sobre las propuestas relativas a dichos proyectos y que la falta de tal apoyo podría resultar en que se pierdan proyectos muy útiles para la aviación civil;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A los Estados miembros:

- 1) Que dispongan que sus respectivos Organismos Nacionales de Planificación se dirijan a los Representantes Residentes del Programa de

las Naciones Unidas para el Desarrollo en sus respectivos países, con el propósito de que se comuniquen, según corresponda, a la Sede del PNUD el más decidido apoyo de su Gobierno a los proyectos regionales indicados previamente y que han sido presentados por la OACI al PNUD.

- 2) Que reconociendo la utilidad de la asistencia proporcionada por el PNUD mediante estos proyectos regionales ejecutados por la OACI, tomen las medidas del caso para asegurar, según corresponda, su más efectiva participación en dichos proyectos.

ENCARGA

Al Comité Ejecutivo que se dirija a aquellos Estados miembros que son también miembros del Consejo de Administración del PNUD, solicitándoles que insten a sus representantes para que en sus actuaciones en dicho Consejo, den el debido apoyo para la aprobación de los proyectos regionales presentados por la OACI para Latinoamérica y que además el Comité Ejecutivo continúe prestando la cooperación que fuese necesaria a la OACI en relación con este asunto.

- c) Sistemas de rotación para la elección de los Miembros Latinoamericanos en el Consejo de la OACI

CLAC/A4-NE/34

79. La Asamblea tomó nota del acuerdo celebrado entre Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, para establecer un sistema de rotación para la elección de los miembros latinoamericanos en el Consejo de la OACI interesados en participar en la tercera parte de la elección de dicho Consejo. En relación con este asunto la delegación de Colombia formuló la aclaración que aparece en el párrafo 13 del Acta de la Segunda Sesión Plenaria (ver Apéndice 6).

- d) Tarifas máximas, acuerdos celebrados entre las líneas aéreas y las agencias de viaje y transferibilidad de los billetes de pasaje

CLAC/A4-NE/31

80. La Asamblea tomó nota que el Gobierno de los Estados Unidos había anunciado su intención de adoptar varias medidas que nuevamente afectaban los mecanismos multilaterales y

bilaterales aceptados por la comunidad aeronáutica internacional y que se relacionan con:

- a) Tarifas máximas
- b) Acuerdos celebrados entre las líneas aéreas y las agencias de viaje
- c) Transferibilidad de los billetes

81. La Asamblea decidió por unanimidad, con la abstención de Chile, encomendar al Comité Ejecutivo la remisión de una nota al Departamento de Estado de los Estados Unidos, expresando la preocupación de la CLAC por la desfavorable incidencia que las medidas en gestión tendrían para el transporte aéreo y para los intereses de las líneas aéreas de la Región.

- e) Resoluciones y Recomendaciones refundidas y no vigentes

82. La Asamblea fue informada que las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las anteriores reuniones ordinarias no han sido consolidadas en un solo documento hasta la fecha. Igualmente, la Asamblea consideró que la consolidación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC en un solo documento podría servir de guía a los Estados miembros de la CLAC en su carácter de una declaración de política general en el campo de la aviación civil latinoamericana.

83. Por lo anterior, la Asamblea decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A4-13

RESOLUCIONES Y RECOMENDACIONES REFUNDIDAS Y NO

VIGENTES AL 5 DE DICIEMBRE DE 1980

- CONSIDERANDO Que el Artículo 4 del Estatuto de la CLAC establece que la Comisión constituye la estructura adecuada dentro de la cual los Estados miembros pueden discutir y planear todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;
- CONSIDERANDO En este contexto, que el principal objeto de la CLAC es promover la coordinación, mejor utilización y el desarrollo ordenado de los sistemas de transporte aéreo latinoamericano;

CONSCIENTES Del rol que la aviación civil puede desempeñar en el desarrollo económico y social de Latinoamérica;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ENCARGA Al Comité Ejecutivo que lleve a cabo una consolidación, en un solo documento, de las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por la Asamblea de la CLAC, indicando su vigencia o no vigencia. Dicha consolidación debiera ser dada a conocer a los Estados miembros de la CLAC con la antelación debida y suficiente previa a la Quinta Asamblea, para su aprobación posterior en dicha Asamblea.

RECOMIENDA Que la referida consolidación de Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones sea considerada como un documento de guía a los Estados miembros de la CLAC en su carácter de una Declaración de Política General en el campo de la Aviación Civil Latinoamericana. Dicha declaración debiera incluir secciones identificando los campos de transporte aéreo, navegación aérea, aspectos jurídicos, asistencia técnica, etc.

f) Homenaje al Ing. Edgar Pol

CLAC/A4-NE/30

84. La Asamblea examinó la nota NE/30 por la que se proponía rendir un homenaje al Ing. Edgar Pol con motivo de haber finalizado en 1979 sus funciones como Director de la Oficina Regional y decidió por aclamación adoptar la Resolución que aparece en el párrafo 14 del Apéndice 6 de este informe.

g) 25° Aniversario de la fundación de la CEAC

85. Al tomar conocimiento que la Comisión Europea de Aviación Civil estaba conmemorando su 25° Aniversario, la Asamblea manifestó su regocijo por la celebración de dicho acontecimiento y pidió al representante de la CEAC que transmitiera a dicha Comisión el apoyo y reconocimiento de la CLAC a la labor de la CEAC.

Cuestión 17 del
Orden del Día: Clausura de la Asamblea

86. A invitación del Presidente saliente, el Doctor Alvaro Uribe Vélez, Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil de Colombia, asumió la Presidencia de la CLAC. Tanto el Presidente saliente como el entrante pronunciaron sendos discursos que se reproducen en el Apéndice 6 de este informe. El nuevo Presidente de la CLAC procedió a clausurar la Asamblea.

PROGRAMA DE TRABAJO APROBADO POR LA

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Para el período comprendido entre el 1° de Enero de 1981 y el 31 de Diciembre de 1982)

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

A. Tareas continuas

a) Políticas, regulaciones y acuerdos* existentes en Latinoamérica relativos a la explotación de los servicios internacionales regulares y no regulares.

i) Recopilación de acuerdos bilaterales de transporte aéreo, memorándums de entendimiento, y arreglos de cooperación celebrados por los Estados de la CLAC y por las líneas aéreas latinoamericanas.

ii) Envío periódico a los Estados miembros de listas sobre los acuerdos bilaterales disponibles en la Secretaría de la CLAC.

Método: Secretaría

b) Impuestos y derechos que gravan el transporte aéreo en la Región.

i) Recopilación de convenios bilaterales de exención recíproca para evitar la imposición múltiple y preparación de un proyecto de acuerdo multilateral a celebrar entre los Estados de la CLAC.

Método: Secretaría con la ayuda de un Grupo de Expertos

ii) Recopilación de información sobre impuestos y derechos vigentes en la Región y envío periódico de dicha información a los Estados miembros.

Método: Secretaría

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

- c) 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.

- d) 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.

- e) 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: i) Un análisis de las últimas resoluciones tarifarias de la IATA, de los estudios realizados por la OACI sobre tarifas y de cualquier información relacionada con las tarifas aéreas proporcionada por otras fuentes. A cargo de la Secretaría con la ayuda de un consultor.

ii) Participación de la CLAC en los mecanismos multilaterales para la fijación de las tarifas (IATA - AITAL).

- f) Examen de las conclusiones y recomendaciones formuladas en el estudio de la OACI "Transporte Aéreo Internacional de Pasajeros y Mercancías - América Latina y el Caribe".

Método: Secretaría y Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1981

- a). 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: Preparación de normas reglamentarias para la implementación de la Resolución A3-2 sobre tarifas. Secretaría y Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo en consulta con la AITAL y la IATA.

- b) Implementación y perfeccionamiento de las normas aplicables en la Región debido a la sobre-venta de pasajes.

Método: Secretaría y Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo en consulta con la AITAL y la IATA.

- c) Preparación de normas de uso común en la Región respecto al equipaje acompañado.

Método: Secretaría y Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo en consulta con la AITAL y la IATA.

- d) 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 con la ayuda de un consultor.

Estadísticas de Transporte Aéreo

A. Tareas continuas

- a) 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.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1981

- a) Recopilación de estadísticas sobre el origen real de los pasajeros (Programa Experimental).

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.

3. Coordinación de las actividades de transporte aéreo y turismo

A. Tareas continuas

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 (divulgación a los Estados miembros)

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

A. Tareas continuas

- a) 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 y cursillos de economía de aeropuertos.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1981

- a) Examen de los principios y criterios adoptados por los Estados de la CLAC para la imposición de derechos con miras a lograr la mayor armonización posible de los principios y criterios que los Estados de la CLAC sostendrán durante la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta (Montreal, 19 de Mayo al 5 de Junio de 1981)

en especial el método de recaudación de derechos de aeropuerto propuesto por los Estados de la CLAC durante la Novena Conferencia de Facilitación (Recomendación FAL/9-B-4).

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

- b) Examen de los resultados de la Conferencia mencionada en a) y elaboración de las recomendaciones que sean necesarias para su aplicación dentro del ámbito regional.

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

- c) Examen de los distintos métodos y sistemas 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.

Método: Secretaría con la ayuda de un consultor.

5. Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados y las líneas aéreas de la Región en el campo de la economía del transporte aéreo

A. Tareas continuas

- a) Cursos de Economía del Transporte Aéreo

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1981

- a) Programa de Cooperación Técnica a desarrollarse en el quinquenio 1982-1986 con la ayuda de la OACI y el PNUD.

6. Facilitación del Transporte Aéreo Internacional

A. Tareas continuas

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

- ii) Elaboración de recomendaciones tendientes a la mejor aplicación de las disposiciones del Anexo 9.
- iii) Implementación de las Recomendaciones adoptadas por la Tercera Asamblea en relación con la supresión de los derechos y exigencias consulares para el despacho de las aeronaves comerciales y de los impuestos o derechos aplicables a los documentos de las líneas aéreas.

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

- b) Cooperación continua y enlace con otras organizaciones internacionales en cuestiones de facilitación.

Método: Reuniones de otras organizaciones regionales dedicadas a actividades que guardan relación con la facilitación del transporte aéreo internacional.

7. Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en cuestiones relativas a la seguridad

A. Tareas continuas

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

8. Labor de la CLAC en el campo de la Navegación Aérea

A. Tareas continuas

- a) 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.
- b) Elaboración e implementación 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.

- c) Cumplimiento de las normas sobre el ruido y las emisiones de los motores.

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

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1981

- a) Examen de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones.

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

9. Labor de la CLAC en el campo jurídico

A. Tareas continuas

- a) 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.

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

Método: i) Grupo de Expertos de la CLAC en cuestiones jurídicas,

ii) Cursos de Derecho Aeronáutico.

iii) Seminarios de familiarización académica.

- c) Participación de los Estados miembros de la CLAC en las actividades del Comité Jurídico de la OACI.

Método: Grupo de Expertos de la CLAC en cuestiones jurídicas.

PRESÚPUESTO DE GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC

APROBADO POR LA CUARTA ASAMBLEA

(en dólares E.U.A.)

<u>PARTIDA</u>	<u>AÑO 1981</u>	<u>AÑO 1982</u>
<u>Personal de plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	6.000	6.000
1 Secretaria	5.000	5.000
Horas extraordinarias	2.000	2.000
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios (1)	1.500	1.500
<u>Consultores</u>	12.000	12.000
<u>Agasajos</u>	1.000	1.000
<u>Teléfono, telegramas y demás comunicaciones</u>	2.500	3.500
<u>Servicios de distribución (franqueo postal)</u>	1.500	1.500
<u>Suministros para impresión interna</u>	1.500	1.500
<u>Impresión externa</u>	1.500	1.500
<u>Viajes por asuntos oficiales (2)</u>		
Personal de Secretaría	6.000	7.500
Becarios (3)	4.500	4.500
<u>Artículos de escritorio y suministros de Oficina</u>	1.000	1.000
<u>Servicios de traducción (4)</u>	2.500	1.000
<u>Suministros y servicios varios</u>	1.000	1.000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	1.000	1.000
	<u>50.500</u>	<u>51.500</u>

(1) Incluye servicios de mensajería.

(2) Incluye sólo viáticos.

(3) Tres becas para el Curso de Economía del Transporte Aéreo (Buenos Aires).

(4) Sólo incluye la traducción del Informe de la Cuarta Asamblea al idioma inglés y otras traducciones menores.

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Cuarta 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 en 1979 y 1980.
9. Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC.
10. Cuestiones estatutarias.
11. Informe de la Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (Lima, 25 - 29 de Agosto de 1980).
 - a) Reglamentación de la Resolución A3-2 sobre tarifas.
 - b) Proyecto de Resolución para establecer un régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta.
 - c) La cuestión del equipaje acompañado.
 - d) Preparación de un acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple.
 - e) Programa de cooperación regional en el campo de la economía del transporte aéreo a realizarse con la ayuda de la OACI y el PNUD.
 - f) Programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre las ventas de pasajes.

- g) Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros.
 - h) Cumplimiento de las normas sobre el ruido y las emisiones del humo.
 - i) Examen preliminar de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones.
12. Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1981 al 31 de Diciembre de 1982.
13. Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1981 al 31 de Diciembre de 1982.
14. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
15. Lugar y fecha de la Quinta Asamblea Ordinaria de la CLAC.
16. Otras cuestiones.
- a) Proyecto de Recomendación para la adopción por parte de los Estados miembros de la CLAC del principio de predeterminación de la capacidad.
 - b) Proyectos Regionales de Cooperación Técnica para la Región Latinoamericana presentados por la OACI al PNUD.
 - c) Sistema de rotación para la elección de los Miembros Latinoamericanos en el Consejo de la OACI.
 - d) Tarifas máximas, acuerdos celebrados entre las líneas aéreas y las agencias de viaje y transferibilidad de los billetes de pasaje.
 - e) Resoluciones y Recomendaciones refundidas y no vigentes.
17. Clausura de la Asamblea.

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

<u>Argentina</u>	Horacio H. Larghi Jorge Raúl Antuña José Chalén	Delegado Jefe Delegado Delegado
<u>Bolivia</u>	Jaime Ayala Mercado	Delegado Jefe
<u>Brasil</u>	Jorge José Carvalho J. M. Othon Sidou Carlos Da Fonseca Costa Joao B. A. Andrade José Carlos De Noronha	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Delegado
<u>Chile</u>	Jorge Rojas Carrasco Jorge Ansted Rojas Hugo Silva Slattery José Claudio Bogolasky Carlos Gallegos Parra Germán Guerrero Pavez	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Asesor Asesor
<u>Colombia</u>	Alvaro Uribe Vélez Joaquín Macía Guillermo Ferrero S. Myriam Ortiz de Turizo Guillermo Ortega Hernández César Villegas Humberto Ruíz Varela Ernesto Vásquez Rocha	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegada Delegado Delegado Delegado Asesor
<u>Costa Rica</u>	Ernesto Gutierrez Sandi Carlos A. Palma R. Melvin Leiva	Delegado Jefe Delegado Asesor
<u>Cuba</u>	Armando Pérez Figueiras Gustavo E. Socarrás Ortega	Delegado Jefe Delegado
<u>Ecuador</u>	Fausto Sevilla Aguilar Alfredo Campuzano P. Max Naranjo Iturralde	Delegado Jefe Delegado Delegado

<u>El Salvador</u>	Rafael Antonio Villamariona José Antonio Calderón William Handal	Delegado Jefe Asesor Asesor
<u>Guatemala</u>	Marco Antonio Vargas Aguirre	Delegado Jefe
<u>México</u>	Roberto Zapata Leal Fernando Silva Jiménez Eduardo A. Ruiz Leal Rosa María Montero Montoya Jorge Luis Moya Huerta	Delegado Jefe Delegado Jefe Alt. Delegado Delegada Asesor
<u>Nicaragua</u>	Manuel Porras Manuel Mena Robles	Delegado Jefe Delegado
<u>Panamá</u>	Carlos Augusto Ehrman Félix Humberto Picardi	Delegado Jefe Delegado
<u>Paraguay</u>	Ranulfo Efraín González Arnaldo G. Soler H. José Rogelio Etcheverry	Delegado Jefe Delegado Delegado
<u>Perú</u>	José Moro Miniza Armando Lecaros de Cossío Guillermo Berckemeyer L. Ciro Manrique Moreno Víctor Fernando Trujillo	Delegado Jefe Delegado Asesor Asesor Asesor
<u>Uruguay</u>	Vicente Mario Miranda	Delegado Jefe
<u>Venezuela</u>	J. Radamés Soto Urrutia Mariano Tirado S. María Teresa de Peraza Carlos Fraño Lander Gontrán Eleizalde Petitt	Delegado Jefe Delegado Jefe Alt. Delegada Delegado Asesor

OBSERVADORESEstados no miembros y territorios dependientes

<u>Alemania (Rep. Federal de)</u>	Arthur Von Magnus Thomas Nagel
<u>Antillas Holandesas</u>	Celso E. Cathalina
<u>España</u>	Diego Yñiguez Sánchez-Arjona José Ramón Garro Quiroga José María Arbeloa I.

Estados Unidos de América

James Ferrer Jr.

Francia

Patrice Mallet
Michel Folliot

Organizaciones Internacionales

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

Alejandro Power Aliberti

Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC)

Diego Yñiguez Sánchez-Arjona

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)

Rodolfo Vargas López

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

Enrique Ezcurra

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Rafael Román del Val

Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL)

Diego Pardo Tovar

Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

Emilio Luis D'Ovidio

Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina (COTAL)

Raúl Soriano R.
Roberto Rezzio
Mauricio Rovira P.

Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA)

Alberto Trujillo

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

Luis Tapia Salinas
Indalecio Rego Fernández
Alvaro Bauza Araujo
Heliodoro de la Torre Ruiz

Líneas Aéreas

Aeroméxico

Jorge Luis Moya Huerta

AeroPerú

Víctor Fernando Trujillo

Air Panama

Jorge D. Solís

Avianca

Ernesto Vásquez Rocha

Cruzeiro do Sul

José Carlos de Noronha

Ecuatoriana de Aviación

Bernardo Acevedo Sáenz

LACSA

Melvin Leiva

LAN, Chile

Richard Hudson Silva

Líneas Aéreas Paraguayas

José Rogelio Etcheverry

Lloyd Aéreo Boliviano

Fernando Canelas

TACA

William Handal

VARIG

Joao B. A. Andrade

VIASA

Daniel Ferro Gómez

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS INFORMATIVAS

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
<u>A. Notas de estudio</u>			
CLAC/A4 NE/1	5	Orden del Día Provisional	Comité Ejecutivo
NE/2	8	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1979 y 1980	Presidente de la CLAC
NE/3	10	Aumento del número de miembros del Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
NE/4	10	Régimen de consultas por correo o por telex	Comité Ejecutivo
NE/5	10	Reestructuración de los métodos de trabajo de la CLAC	Comité Ejecutivo
NE/6	10	Aprobación de las resoluciones, recomendaciones y conclusiones adoptadas por la Asamblea	Comité Ejecutivo

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/7	12	Programa de Trabajo de la CLAC para los años 1981 y 1982	Comité Ejecutivo
NE/8	13	Presupuesto de gastos directos de la CLAC para los años 1981 y 1982	Comité Ejecutivo
NE/9	11	Reglamentación de la Resolución A3-2 sobre Tarifas	Comité Ejecutivo
NE/10	11	Proyecto de Resolución para establecer un régimen de compensaciones debido a la sobre-venta	Comité Ejecutivo
NE/11	11	La cuestión del equipaje acompañado	Comité Ejecutivo
NE/12	11	Preparación de un proyecto de acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple	Comité Ejecutivo
NE/13	11	Programa de cooperación regional en el campo de la economía del transporte aéreo a realizarse con la ayuda de la OACI y el PNUD	Comité Ejecutivo
NE/14	11	Programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre las ventas de pasajes	Comité Ejecutivo
NE/15	11	Programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre el país de residencia permanente y el último país de procedencia del pasajero	Comité Ejecutivo
NE/16	12	Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros	Comité Ejecutivo

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/17	11	Cumplimiento de las normas sobre el ruido y las emisiones de humo	Comité Ejecutivo
NE/18	11	Examen preliminar de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones	Comité Ejecutivo
NE/19	16	Proyecto de Recomendación para la adopción por parte de los Estados miembros de la CLAC del principio de predeterminación de la capacidad	Comité Ejecutivo
NE/20	16	Proyectos Regionales de Cooperación Técnica para la Región Latinoamericana presentados por la OACI al PNUD	OACI
NE/21	12	Implementación del Anexo 9, Octava Edición	Chile, Panamá y Perú
NE/22	12	Implementación del Programa de Seguridad Aeronáutica	Brasil, Chile y Panamá
NE/23	10	Creación Grupo de Expertos Jurídicos de CLAC	Chile, Colombia, Ecuador y Venezuela
NE/24	12	Ratificación Convenios de Tokio, La Haya y Montreal	Brasil, Chile, Colombia, Panamá y Perú
NE/25	12	Seguridad y Facilitación	Chile, Ecuador, Panamá y Perú
NE/26	12	Participación de CLAC en reuniones de gran envergadura de OACI	Chile, Ecuador, Panamá y Perú
NE/27	12	Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación	Chile y Venezuela
NE/28	12	Transporte de pasajeros enfermos/disminuidos	Argentina, Brasil, Chile, Panamá y Perú

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/29	12	Labor en el campo jurídico por CLAC	Chile, Ecuador y Venezuela
NE/30	16	Homenaje al Ing. Edgar Pol	Presidente de la CLAC
NE/31	16	Tarifas máximas e investigación de mercado	Argentina y Brasil
NE/32	11	Proyecto de Resolución sobre régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta	Costa Rica, Ecuador, Nicaragua, Perú, Venezuela y el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial
NE/33 y Adendo y Corrigendo	9, 10, 12, 13 y 16 b) y e)	Informe del Comité II	Presidente del Comité II
NE/34	16	Sistema de rotación para la elección de los miembros latinoamericanos en el Consejo de la OACI	
NE/35 y Adendo y Corrigendo	11 y 16 a) y d)	Informe del Comité I	Presidente del Comité I

B. Notas informativas

NI/1	8 y 11	Cursos de Economía del Transporte Aéreo	Secretaría
NI/2	10	Estatuto y Reglamento Interno de la CLAC	Secretaría
NI/3	16	Informe sobre el Seminario Regional de Planes de Navegación Aérea celebrado en Santiago de Chile del 3 al 7 de Noviembre de 1980	Secretaría

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NI/4	16	Informe sobre el Seminario Regional de Medicina Aeronáutica celebrado en Santiago de Chile del 23 al 25 de Octubre de 1980	Secretaría
NI/5	12	Participación de los Estados miembros de la CLAC en los convenios internacionales de derecho aéreo	Secretaría
NI/6 y Rev.		Lista de notas de estudio y notas informativas	Secretaría
NI/7	11	Proyecto de Resolución para establecer un régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta	Secretaría
NI/8	7	Proyecto de examen de las cuestiones del Orden del Día por la Plenaria y los órganos subordinados	Secretaría
NI/9	9	Estado de firmas y aprobaciones del Estatuto de la CLAC	Secretaría
NI/10	11	El problema de la sobre-venta	Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial
NI/11	12	Labor de la CLAC en el campo jurídico	Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial
NI/12		Lista de Participantes	Secretaría
NI/13		Declaración de la Delegación de España	Delegación de España

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NI/14		Declaración de la CEAC	Delegado de la CEAC
NI/15		Resoluciones y Recomendaciones de la Tercera Asamblea de la CLAC	Secretaría
NI/16	12	Colaboración al Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1981/1982	Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial
NI/17	11	Sistema actual de recaudo de la tasa aeroportuaria internacional e impuesto de timbre nacional en Colombia	Colombia
NI/18		Declaración de la Delegación de Francia	Francia

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

(CLAC/A4-NE/2)

El desarrollo del tráfico

1. En 1979 las líneas aéreas matriculadas en los Estados de la CLAC transportaron aproximadamente 5.896 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, es decir un 11.9% más que en 1978, tasa algo superior a la mundial que fue del 10.8% (ver Adjunto 1). De dicho total, el 59.6% correspondió a los servicios internacionales regulares (3.515 millones de toneladas-kilómetros) cuyo índice de crecimiento en el último año considerado (1979) fue del 10.7% (ver Adjunto 2). Si bien esta tasa fue inferior a la del promedio mundial (12.9%), cabe aclarar que en los servicios domésticos las líneas aéreas latinoamericanas tuvieron un incremento del 13.7%, mientras que el promedio mundial de incremento en esta clase de servicios fue sólo del 9%.

2. El coeficiente de carga de peso alcanzado en 1979 en los servicios internacionales regulares (pasajeros y mercancías) fue del 56.6%, inferior al promedio mundial (58.9%). Este menor aprovechamiento de la capacidad se debió fundamentalmente a la incorporación de aviones de fuselaje ancho por varias líneas aéreas latinoamericanas (fenómeno éste que ya se había observado con anterioridad con respecto a los grandes transportadores de Norteamérica y Europa), ya que mientras el aumento de la capacidad en los servicios internacionales de todas las líneas aéreas del mundo fue en 1979 del 10.7% con respecto a 1978, las líneas aéreas latinoamericanas incrementaron esa capacidad en un 12.5%.

3. En el Adjunto 3 se puede observar que en 1979 el tráfico intra-latinoamericano* tuvo un incremento del 19.4% con respecto a 1978. Como se recordará, en el informe del Presidente a la Tercera Asamblea se expresó que este tráfico había crecido en 1977 el 9.7% con respecto a 1976. El alto incremento alcanzado en 1979 pone de manifiesto la extraordinaria evolución del mercado de viajes latinoamericano, lo cual se confirma al examinar más adelante el tráfico entre Latinoamérica y los Estados Unidos. Merecen destacarse los incrementos alcanzados entre algunos pares de ciudades que son realmente extraordinarios y fuera de lo común: Buenos Aires - México (99%), Río de Janeiro - México (89%), Buenos Aires - Asunción (81%), Santiago - Asunción (79%) y Santa Cruz - Panamá (54%).

4. El tráfico entre Sudamérica y los Estados Unidos (ver Adjunto 4) creció un 25.8% en 1979, observándose un incremento del 54% en el tráfico desde Buenos Aires, un 48.9% desde Santiago, un 26.6% desde Lima, un 24.4% desde Bogotá, un 23.4% desde Río de Janeiro y un 22.8% desde Caracas. El tráfico entre México y los Estados Unidos creció un 24.9%, índices de aumento todos muy superiores a los alcanzados en 1979 entre Europa y los Estados Unidos para los vuelos regulares (16.6%).

5. El tráfico entre Sudamérica y Europa (ver Adjunto 5) experimentó un aumento del 11.5% en 1979. Es interesante destacar que el tráfico de Lima, Santiago y Buenos Aires a Europa creció respectivamente un 24.7%, 24.7% y 24.6%.

6. Los resultados del tráfico que hemos examinado, en particular los tráficos intraregionales y con los Estados Unidos indican claramente que, sin necesidad de recurrir al régimen de libertad de tarifas, es decir dentro del tradicional régimen de tarifas reguladas seguido por los Estados de la CLAC, el tráfico dentro, desde y hacia la Región está creciendo a uno de los ritmos más altos del mundo.

La participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos interregionales

7. Si tomamos en cuenta nuestro informe anterior (1976-1977), la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos entre Latinoamérica - Estados Unidos y Sudamérica - Europa, se ha incrementado habiéndose alcanzado un porcentaje del 50% con respecto a los Estados Unidos y del 46% con respecto a Europa.

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

8. En el Adjunto 6 se puede observar que salvo en el caso de Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Uruguay y Venezuela, en los demás países de la CLAC las líneas latinoamericanas han alcanzado y en muchos casos superado el nivel mínimo del 50% en la participación de los tráficos con los Estados Unidos. Es interesante destacar que al hablar de nivel mínimo nos estamos refiriendo a la participación de todos los transportadores latinoamericanos en estos tráficos, ya que en un sentido estricto habría que referirse a un nivel deseable del 50%, pero únicamente con respecto a los transportadores de tercera y cuarta libertades. En el Adjunto 7 se puede observar que esta participación es del 44.9%, con un nivel mínimo de 10% (Panamá) y un nivel máximo de 83.5% (Paraguay).

9. En el cuadro que aparece en el Adjunto 6 hemos separado el tráfico de México a los Estados Unidos por varias razones; en primer lugar, por su magnitud, ya que representa un 55.9% del total del tráfico de todos los países de la CLAC con respecto a los Estados Unidos, en segundo lugar, porque con relación a lo que podríamos llamar balanza de viajes, México por su proximidad con los Estados Unidos es el único país de la CLAC que recibe anualmente un número de ciudadanos de los EUA superior al 50% del total de pasajeros que viajan entre ambos países, y en tercer lugar porque la participación de las líneas aéreas mexicanas en el tráfico con los EUA es inferior a la de las líneas aéreas de ese país (42.9% y 57.1%). Como se puede observar en el Adjunto 6, la balanza de viajes aparece como netamente favorable a los Estados Unidos en todos los países de la CLAC excepto México.

10. En 1979 aumentó algo la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos entre Sudamérica y Europa, con respecto a 1978, pero todavía los niveles alcanzados siguen siendo inferiores al nivel deseable del 50%. En el Adjunto 8 puede verse que la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el tráfico con Europa osciló entre un 45.7% alcanzado en el mes pico de baja temporada (Febrero) y un 45.8% para el mes pico de alta temporada (Julio). La participación más alta se alcanzó en el mes de Julio desde Río de Janeiro (56.3%) y la más baja desde Lima (6.3%).

Nuevas rutas y servicios

11. 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. Como hecho de gran significación debe mencionarse que el 7 de Junio de 1980 Aerolíneas Argentinas realizó el primer vuelo comercial de carácter experimental en la ruta transantártica Buenos Aires - Río Gallegos - Auckland - Hong Kong, cubriendo 19,896 Kms. en 24 horas 10 minutos de vuelo.

12. En el Adjunto 9 aparecen las flotas a reacción de las líneas aéreas latinoamericanas disponibles al 1° de Enero de 1980. Como se puede observar 6 líneas aéreas latinoamericanas ya han incorporado 26 aeronaves de fuselaje ancho a sus respectivas flotas.

Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas

13. En 1978, 22 líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios internacionales tuvieron 2,531.7 millones de dólares de ingresos de explotación en todos sus servicios (internacionales y domésticos) y 2,353.4 millones de dólares de gastos de explotación (ver Adjunto 10), lo cual arrojó una ganancia de explotación de 178.3 millones de dólares, cifra nunca alcanzada en Latinoamérica, es decir un promedio ponderado del 7% respecto al total de los ingresos de explotación, superior al promedio mundial (5.3%).

14. En 1979, los datos de 20 líneas aéreas latinoamericanas muestran un total de 3.042.7 millones de dólares de ingresos de explotación, contra 2.900.3 millones de dólares de gastos, lo que da una ganancia de explotación de 142.4 millones de dólares, que representa un 4.7% de todos los ingresos de explotación, índice éste muy superior al promedio mundial (1%)*.

15. Teniendo en cuenta que el resultado de explotación mundial estimado por la OACI para 1979 es de alrededor de 700 millones de dólares (3.100 millones en 1978), los resultados alcanzados por las 20 líneas aéreas latinoamericanas de las que se dispone de datos (ver Adjunto 10) resultan verdaderamente extraordinarios, dada la difícilísima situación económica por la que atraviesan la mayor parte de las líneas aéreas del mundo.

16. Aquí cabe hacer las mismas reflexiones que cuando se examinaron los resultados del tráfico. Mientras que en otras partes del mundo las líneas aéreas enfrentan una situación económica verdaderamente crítica, debido al creciente aumento de los costos de explotación (especialmente el combustible) por una parte, y al desorden provocado por la guerra tarifaria por otra parte, nuestras líneas aéreas están afrontando esta situación con bastante éxito gracias a la existencia de un sistema de regulación del transporte aéreo a nivel regional, cuyos resultados están a la vista.

17. Sin embargo y ante las perspectivas tan poco halagüeñas que ofrece la industria del transporte aéreo en el corto y el mediano plazo, se aprecia que las líneas aéreas de la Región deberían recurrir, para mantener y mejorar sus resultados de explotación e otros ingresos ajenos a la explotación propiamente

* Fuente: OACI y CLAC

dicha, como el desarrollo de tiendas libres y de instalaciones y servicios para el aprovisionamiento de abordó, servicios de rampa, prestación de servicios de mantenimiento a otras empresas, organización y promoción de viajes, etc.

Papel desempeñado por la CLAC en relación con los últimos acontecimientos en el campo de la aviación civil internacional

La cuestión denominada IATA show-cause order

18. A raíz de los hechos que son de público conocimiento en relación con la "Orden de Descargo" emitida por la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos en Junio de 1978 y relativa a la conclusión de que los acuerdos de la IATA ya no redundaban en interés del público, el Comité Ejecutivo realizó una reunión especial durante los días 29 y 30 de Agosto de 1979 y decidió, en consulta con todos los Estados miembros, enviar al Departamento de Estado de los Estados Unidos una comunicación para hacerle conocer la posición oficial de la CLAC en relación con dicho asunto. En base a una serie de consideraciones relativas a la competencia de la CLAC para exminar la citada cuestión y las repercusiones que sobre la Resolución A3-2 tendría una decisión de los Estados Unidos contraria al mecanismo multilateral tarifario de la IATA, se comunicó oficialmente al Gobierno de los Estados Unidos lo siguiente:

- 1) Reafirmación de los principios y procedimientos establecidos en la Resolución A3-2 sobre tarifas, adoptada por la Tercera Asamblea de la CLAC.
- 2) Adhesión a la Resolución del Consejo de la OACI del 15 de Diciembre de 1978, por la que se solicita a los Estados que se abstengan de tomar medidas unilaterales que puedan poner en peligro los sistemas multilaterales.
- 3) Apoyo a la posición adoptada por los Estados latinoamericanos que participaron en la reunión organizada por el Departamento de Estado de los EUA y que tuvo lugar en Bogotá los días 23 y 24 de Julio de 1979.
- 4) Solicitud formal al Gobierno de los Estados Unidos para discutir esta cuestión en un plano multilateral dentro del marco de la OACI.

19. Los acontecimientos que siguieron en relación con este asunto son bien conocidos. Sólo me cabe expresar en esta oportunidad que, afortunadamente, la CLAC actuó en las circunstancias

señaladas con diligencia y eficacia, mostrando ante la Región y el mundo la imagen de un organismo regional unido y fuerte y adoptando junto con la OACI y sus organizaciones hermanas, la CEAC y la CAFAC, una actitud firme y clara en defensa de la estructura tarifaria mundial del transporte aéreo internacional.

La participación de la CLAC y de los Estados miembros de la CLAC en la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo, en el 23° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y en otras reuniones de dicha Organización

20. En Febrero de 1980 hemos participado con verdadero interés en la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo convocada por la OACI y estamos convencidos que los Estados de la CLAC han hecho un aporte significativo a dicha Conferencia, no sólo porque 16 de los 19 Estados de la CLAC estuvieron representados en la misma, sino fundamentalmente por la activa participación de nuestros Gobiernos en las deliberaciones, lo que creemos contribuyó a obtener varias recomendaciones muy importantes para la labor futura de la OACI y también de la CLAC, en el campo del transporte aéreo. Aunque pequeños de inmodestos, creo que podemos expresar con orgullo que la Recomendación N° 9 adoptada por la Conferencia, tal vez una de las más importantes en relación con la cuestión tarifaria, se inspiró en nuestra Resolución A3-2, la que en el fondo representa un verdadero acuerdo regional en el campo tarifario.

21. Igualmente, la participación de la CLAC en relación con la elaboración de la cláusula modelo y los criterios y directrices para el método de la predeterminación de la capacidad, tanto a nivel del Grupo de Expertos de la OACI como durante la Conferencia de Transporte Aéreo, fue muy activa y contribuyó decisivamente a que dicha Conferencia adopte la Recomendación N° 2, mediante la cual se somete a consideración de los Estados Contratantes la citada cláusula modelo. Creo que esta Asamblea constituye una ocasión propicia para que la CLAC pueda examinar dicha Recomendación de la OACI y pronunciarse sobre el particular.

22. Recientemente se ha celebrado el 23° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI. Los 19 Estados miembros de la CLAC estuvieron representados en dicha Asamblea, y nuevamente se puso en evidencia la estrecha coordinación existente entre los países de la CLAC para estudiar y proponer soluciones a los diversos problemas que afectan el desarrollo de la aviación civil en el mundo. Cabe mencionar que la Resolución A23-10 adoptada por la Asamblea de la OACI en defensa del sistema multilateral mundial para examinar los problemas relacionados con el ruido y la emisión de los motores fue iniciativa de los 19 Estados miembros de la CLAC. Finalmente, deseo destacar que la unidad de voluntades de los Estados miembros de la CLAC se puso nuevamente de manifiesto durante la elección de los miembros del Consejo de la OACI. Gracias a ello los Estados miembros de la CLAC pudieron obtener un puesto adicional en el citado Consejo.

23. Asimismo, 12 Estados miembros de la CLAC participaron en la Novena Conferencia del Departamento de Facilitación de la OACI que tuvo lugar en Montreal en Abril-Mayo de 1979, desarrollando una labor muy activa en pro de los objetivos de facilitación del transporte aéreo internacional. Entre las iniciativas de los Estados miembros de la CLAC durante esta Conferencia, debe mencionarse la relativa a la posibilidad de establecer a nivel mundial un sistema de recaudación de derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros, mediante la incorporación de los derechos en las tarifas aéreas, tal como sucede en la actualidad con los derechos de aterrizaje, la que fue motivo de una Recomendación por parte de la citada Conferencia (Recomendación B-4/FAI/9), a fin de ser examinada durante la próxima Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos que la OACI celebrará en 1981.

La cuestión del ruido y las emisiones de los motores

24. La CLAC está consciente de los efectos adversos que el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves tienen en el medio ambiente, pero como se expresó recientemente durante el 23° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, entendemos que las medidas que los Estados pueden tomar para reducir los efectos nocivos provocados por el ruido y las emisiones de los motores, deber ser técnicamente factibles y económicamente razonables y deberían aplicarse dentro de plazos aceptables para toda la comunidad aeronáutica internacional. La CLAC ha hecho conocer a las Agencias de los Estados Unidos competentes en esta materia (FAA y EPA) las dificultades que tienen las líneas aéreas latinoamericanas para cumplir los plazos establecidos por dichas Agencias en relación a las normas sobre el ruido y las emisiones del humo y ha propiciado durante la última Asamblea de la OACI la adopción de la Resolución A23-10, por la que se pide a los Estados Contratantes de la OACI que respeten las medidas recomendadas por la OACI y no adopten medidas unilaterales en relación con este asunto. Creemos que en esta ocasión, la Asamblea de la CLAC debería adoptar alguna medida en relación con este asunto, para reforzar las acciones ya emprendidas por el Comité Ejecutivo de la CLAC.

Implementación del programa de trabajo de la CLAC

Reuniones de la CLAC en 1979 y 1980

25. Las reuniones celebradas por la CLAC durante 1979 y 1980 figuran en el Adjunto 11. Asimismo, se han incluido en el citado adjunto las reuniones regionales de transporte aéreo convocadas por la OACI a requerimiento de la CLAC, las reuniones organizadas por Gobiernos de la Región en coordinación con la CLAC y las reuniones convocadas u organizadas por otros Organismos y Gobiernos a los cuales concurrió la CLAC en calidad de observador.

26. Como es habitual, los señores Directores Generales de Aviación Civil de los Estados Centroamericanos continuaron reuniéndose durante estos dos años. Estas reuniones están previstas en el Artículo 17 del 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.

27. Asimismo, cabe mencionar que tanto durante la celebración de la Novena Conferencia de Facilitación, como en oportunidad de celebrarse la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo y el 23° Período de Sesiones de la OACI, 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 lógicamente eran de interés común. Esto deseo destacar con énfasis, ya que es muy útil 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.

Progresos alcanzados en la implementación del programa de trabajo de la CLAC

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

28. Esta tarea se desarrolló con la ayuda del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (GEPTA), del Grupo de Expertos sobre la Sobre-Venta y el Equipaje Acompañado (SEA) y de la Secretaría. Se ha continuado con la recopilación de los convenios bilaterales de transporte aéreo y de exención recíproca celebrados por los Estados miembros de la CLAC. La Secretaría ha preparado suficiente documentación para las reuniones del Grupo GEPTA en relación con las cláusulas relativas a la capacidad, las tarifas, los impuestos, la sobre-venta y el equipaje acompañado.

29. La Asamblea tendrá oportunidad de examinar los resultados de todos estos trabajos al considerar los siguientes asuntos del Orden del Día:

- a) Reglamentación de la Resolución A3-2 sobre tarifas (NE/8)
- b) Proyecto de Resolución para establecer un régimen de compensaciones debido a la sobre-venta (NE/10)

- c) La cuestión del equipaje acompañado (NE/11).
- d) Preparación de un proyecto de acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple (NE/12).
- e) Adopción por parte de los Estados miembros de la CLAC del método de la predeterminación de la capacidad.

30. Otras cuestiones incluidas en el examen de la situación del transporte aéreo en la Región, como ser la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el tráfico intra e inter regional y los resultados de explotación, han sido desarrolladas por la Secretaría y las conclusiones aparecen en los Adjuntos 6, 7, 8 y 10 de este Informe.

2. Estadísticas de Transporte Aéreo

a) Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC

31. El programa iniciado a partir del tercer trimestre de 1975 se ha continuado implementando con la participación de los siguientes Estados miembros: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

32. La importancia de estos datos se puede comprobar fácilmente al examinar los gráficos y cuadros que aparecen en los Adjuntos 3, 4, 5, 7 y 8 de este Informe. 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 pidió 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.

b) Programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre el país de residencia permanente y el último país de procedencia del pasajero

33. De conformidad con la Recomendación A3-11, se ha iniciado la recopilación experimental de estos datos en tres aeropuertos latinoamericanos: Ezeiza, Lima y Santiago. La Asamblea tendrá oportunidad de observar los resultados logrados en relación con la implementación de esta Recomendación al examinar la nota de estudio NE/15.

c) Programa experimental para la recopilación de estadísticas sobre las ventas de pasajes de las líneas aéreas

34. Este nuevo programa se basa en la recopilación de datos suministrados por las líneas aéreas de la Región a los

Departamentos Gubernamentales que tienen a su cargo la recaudación de impuestos a los billetes de pasaje. En consecuencia, la implementación de este programa no supone ningún esfuerzo adicional para las líneas aéreas como se demuestra claramente en la nota de estudio NE/14, que examinará la Asamblea. Los datos que suministra este programa permitirá conocer la evolución del mercado latinoamericano de pasajeros, su estacionalidad y la participación que le corresponde a cada una de las líneas aéreas que operan en dichos mercados. La Secretaría ha podido recopilar datos muy valiosos de Argentina y Perú que la Asamblea tendrá oportunidad de evaluar al examinar la nota NE/14.

3. Coordinación de las actividades de transporte aéreo y turismo

35. El Comité Ejecutivo ha seguido de cerca las actividades de otros Organismos internacionales y regionales vinculados al turismo como la OMT (Oficina Regional para las Américas) y el SELA, con el objeto de mantener un adecuado enlace y coordinación con los mismos a fin de evitar superposición de actividades y duplicación de esfuerzos. Al respecto y como es de conocimiento de los señores Directores de Aviación Civil, cabe mencionar que la CLAC participó como Observador en una Reunión sobre Transporte Aéreo organizada por el SELA en San José de Costa Rica en Abril de 1980. Como consecuencia inmediata de nuestra participación en esta reunión, quedó perfectamente reconocida la competencia de la CLAC en todas las cuestiones relacionadas con el desarrollo del transporte aéreo en la Región y ambas Organizaciones acordaron mantener estrechas relaciones y mutua cooperación dentro del marco de competencia que le corresponde a cada una.

4. Aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea

36. Como figura en el Adjunto 11 a este informe, en Junio de 1980 tuvo lugar en Curacao un Seminario Oficioso sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos y de las Instalaciones y Servicios en Ruta, que fue organizado por la OACI y que contó con el pleno apoyo de la CLAC. En el citado Seminario participaron entre otros Estados los Estados Centroamericanos y México. 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.

37. 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, de conformidad con lo dispuesto por la Recomendación A3-12. En el párrafo 23 de este informe ya se ha hecho referencia a las actividades desarrolladas por la CLAC durante la Novena Conferencia de Facilitación de la OACI y las que piensa desarrollar en relación con la celebración de la próxima Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos convocada por la OACI para 1981.

38. Cabe mencionar que con la ayuda de un consultor y con la colaboración de la Autoridad Aeronáutica de Panamá hemos organizado el Primer Seminario de la CLAC sobre la implementación de un sistema estadístico aplicado a un modelo económico-operativo de aeropuerto, que se celebrará en Panamá en el mes de Marzo del año próximo y al que se invitará a todas las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC.

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

39. En 1979 y 1980 se realizaron en el CIPE (Buenos Aires) el V y VI Cursos de Economía de Transporte Aéreo. Como ha sucedido con los cursos anteriores, la participación de los funcionarios de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros y de las líneas aéreas ha sido muy alta, lo cual pone de manifiesto el gran interés despertado en la Región por estos cursos. La CLAC ha otorgado 6 becas para alumnos latinoamericanos, de conformidad con lo dispuesto por la Tercera Asamblea. Cabe mencionar que el Comité Ejecutivo evaluó durante su Decimotercera Reunión los resultados alcanzados en estos cursos y se mostró muy satisfecho con los mismos. En consecuencia deseo expresar el reconocimiento de la CLAC al Comando de Regiones Aéreas, al CIPE y a Aerolíneas Argentinas por la valiosa cooperación prestada para la realización de todos estos cursos.

40. Finalmente, y en relación con este punto es importante destacar que la Asamblea tendrá oportunidad de examinar un proyecto de programa regional de cooperación técnica en el campo económico del transporte aéreo que se piensa desarrollar en el quinquenio 1982-1986, con la ayuda de la OACI y el PNUD. Tanto el Grupo GEPTA, como el Comité Ejecutivo le han dado la más alta prioridad a la ejecución de este proyecto y espero que aprovechando la siempre valiosa presencia del señor Presidente

del Consejo de la OACI y también de los señores representantes del UNOD y la CEPAL, podamos contar con el apoyo de todas estas Organizaciones para llevar adelante este programa.

6. Facilitación del Transporte Aéreo Internacional

7. Interferencia ilícita en la aviación civil internacional

41. 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 las de dicha Organización.

42. En el campo de la facilitación, hemos implementado dentro de la Región importantes normas y métodos recomendados del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otras recomendaciones de la OACI, relativas a los impuestos o derechos de aduana sobre los documentos de las empresas aéreas, los derechos consulares en relación con la entrada y salida de las aeronaves y la recaudación de los derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros, todo ello de conformidad con las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A3-12 adoptadas por la Tercera Asamblea de la CLAC.

43. En lo relativo a la interferencia ilícita, cabe mencionar que a pedido de la CLAC, la OACI organizó un seminario de seguridad que tuvo lugar en Lima en Noviembre de 1979, y en el que participaron los Estados Sudamericanos.

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

44. La CLAC ha continuado prestando todo su apoyo para la implementación del Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones del Caribe y Sudamérica y le ha dado alta prioridad al examen de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones. El Grupo GEPTA ha examinado detalladamente esta cuestión para lo cual contó con el valioso asesoramiento y cooperación de la Oficina Regional de Lima. La Asamblea tendrá oportunidad de examinar este asunto bajo la cuestión 11 del Orden del Día (nota CLAC/A4-NE/18).

45. Asimismo, y en relación con la implementación de las Recomendaciones A3-9 y A3-10 adoptadas por la Tercera Asamblea de la CLAC, la Asamblea tendrá oportunidad de examinar dos propuestas de proyectos multilaterales para ser iniciados a partir de 1982 y que se refieren al desarrollo de los servicios de comunicaciones fijas aeronáuticas y al perfeccionamiento de la capacidad de adiestramiento del Instituto Regional de

Aviación Civil de Buenos Aires, respectivamente, los que han sido presentados en la nota CLAC/A4-NE/20.

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

46. La Secretaría ha continuado preparando tablas actualizadas respecto al estado de adhesión o ratificación de los convenios internacionales por parte de los Estados miembros. Es importante destacar, y tal como aparece en la nota CLAC/A4-NI/5 (Apéndice A) que la vigencia de la enmienda al Artículo 50 a) al Convenio de Chicago (aumento a 33 de los miembros del Consejo de la OACI) precisamente antes de la celebración del 23° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, fue definida por los Estados miembros de la CLAC (14 Estados miembros han ratificado dicha enmienda).

El presupuesto de gastos directos de la CLAC

47. La Tercera Asamblea de la CLAC había destinado la suma de US\$ 71,000 para atender los gastos directos de la CLAC durante el período 1° de Enero de 1979 al 31 de Diciembre de 1980. El gasto realizado asciende a la suma de \$ 62,000 resultando una economía de \$ 9,000. Esta economía se debió fundamentalmente a que se había previsto reforzar la plantilla de personal (1 Secretaria-Asistente) en 1980, cuando se contara con los servicios de un segundo Oficial de Transporte Aéreo en la Oficina de Lima. Al respecto, me complace informar a la Asamblea que el segundo Oficial de Transporte Aéreo nombrado por la OACI para la Oficina Regional de Lima se hará cargo de sus funciones en Enero de 1981, lo cual deseo agradecer una vez más al Señor Presidente del Consejo de la OACI y al Secretario General de dicha Organización, ya que ello permitirá concentrar las actividades de nuestro Secretario en el Programa de Trabajo de la CLAC.

48. En lo que concierne al próximo ejercicio (1981-1982), no voy a detenerme aquí a mencionar cifras, ya que la Asamblea tendrá oportunidad de examinar esta cuestión a través de la nota de estudio CLAC/A4-NE/8.

Relaciones con la OACI

49. 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. De conformidad con el modus vivendi acordado entre la CLAC y la OACI, la OACI continúa prestando a la CLAC los servicios de secretaría a través de la Oficina Regional Sudamericana de Lima, contándose también con el valioso concurso de la Oficina Regional de México y de la Sede de la OACI en Montreal. De conformidad con lo establecido en el Estatuto de la CLAC, la OACI 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.

Relaciones con otros Organismos

50. De conformidad con el Artículo 7 del Estatuto, se ha continuado manteniendo relaciones con las siguientes Organizaciones: SELA, OEA, CEPAL, ALALC, Junta del Acuerdo de Cartagena, COCESNA, INTAL, IATA, ITA, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, ALADA, OMT (Secretaría Regional para las Américas), AALA, y recientemente con la AITAL, con la cual se establecieron importantes contactos preliminares para desarrollar un programa especial de cooperación.

51. También cabe mencionar que durante estos dos últimos años la CLAC ha acrecentado sus relaciones con la CEAC y con la CAFAC y ha mantenido estrecho contacto con ambos Organismos Regionales en oportunidad de debatirse la cuestión denominada IATA show-cause order. Asimismo, y con motivo de la suspensión de la validez de los certificados de aeronavegabilidad de los aviones DC-10 en el mes de Junio de 1979, por las razones que son de público conocimiento, se ha intercambiado importante y oportuna información entre la Secretaría de la CEAC y la Secretaría de la CLAC, respecto a la rehabilitación de los certificados de aeronavegabilidad de los citados aviones por parte de las autoridades competentes de los Gobiernos respectivos.

Enmiendas al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC

52. De conformidad con los estudios realizados por el Grupo GECE, el Comité Ejecutivo ha decidido someter a consideración de la Asamblea un conjunto de enmiendas al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC, a fin de lograr una mayor eficiencia y agilidad en los procedimientos de trabajo de la CLAC. Dichas enmiendas consisten fundamentalmente en:

- a) Vigencia provisional de las enmiendas al Estatuto a fin de poder aplicarlas de inmediato.
- b) Aumento a 5 del número de miembros del Comité Ejecutivo.
- c) Aprobación de las resoluciones y recomendaciones en oportunidad de su adopción por la Asamblea.
- d) Establecimiento de un régimen de consultas por correo o telex.

Convocatoria de la Cuarta Asamblea de la CLAC

Orden del Día

53. 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 seis años de funcionamiento de la CLAC (cuestión 10 del Orden del Día).
- 2) Examen de los resultados de la Tercera 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

Desarrollo de la Reunión

54. Ante una invitación formulada por la Delegación de Colombia que asistió a la Tercera Asamblea de la CLAC, esta Asamblea tiene lugar en la ciudad de Bogotá. El Gobierno de Colombia 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.

55. 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

56. Este resumen sucinto de las actividades realizadas por la CLAC en 1979 y 1980 indica, en nuestra opinión, que con las limitaciones que son propias de un Organismo de este tipo, los objetivos establecidos por la Tercera Asamblea de la CLAC se han cumplido, con lo cual creo que hemos contribuido a consolidar la imagen de la CLAC no sólo en la Región, sino también en el mundo.

57. 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 1979 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

P A I S	Pasajeros-Kms. efectuados (en millones)	Toneladas-Kms. efectuados (en millones)		Coeficiente carga del peso* (%)	Variación Ton./Kms. efectuados respecto a 1978 (%)
		Carga	Total		
Argentina	6.941	136.8	763	56.9	21.9
Bolivia	860	33.9	108	59.0	4.9
Brasil	14.465	571.5	1.844	57.5	11.1
Chile	1.550	85.0	233	55.3	-4.5
Colombia	4.196	183.1	564	58.0	2.5
Costa Rica	427	22.0	60	80.0	20.0
Cuba	1.272	11.6	128	76.2	16.4
Ecuador	838	30.9	110	56.4	44.7
El Salvador	245	25.7	48	60.8	0.0
Guatemala	190	7.5	25	48.1	19.0
Honduras	358	3.3	38	41.8	8.6
México	11.535	113.8	1.156	64.1	14.2
Nicaragua	116	2.1	13	54.2	30.0
Panamá	418	5.1	43	51.2	10.3
Paraguay**	458	3.4	44	60.0	-
Perú	1.754	34.8	195	59.6	16.1
República Dominicana	549	17.5	67	67.7	0.0
Uruguay	160	1.4	15	55.6	150.0
Venezuela	3.826	106.7	442	47.8	5.0
TOTAL	50,158	1 396.1	5.896	58.2	11.9
TOTAL MUNDIAL	1 048.410	28 049.1	125.824	59.8	10.8

* Pasajeros y mercancías.

** Sólo operaciones internacionales.

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC
AÑO 1979 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

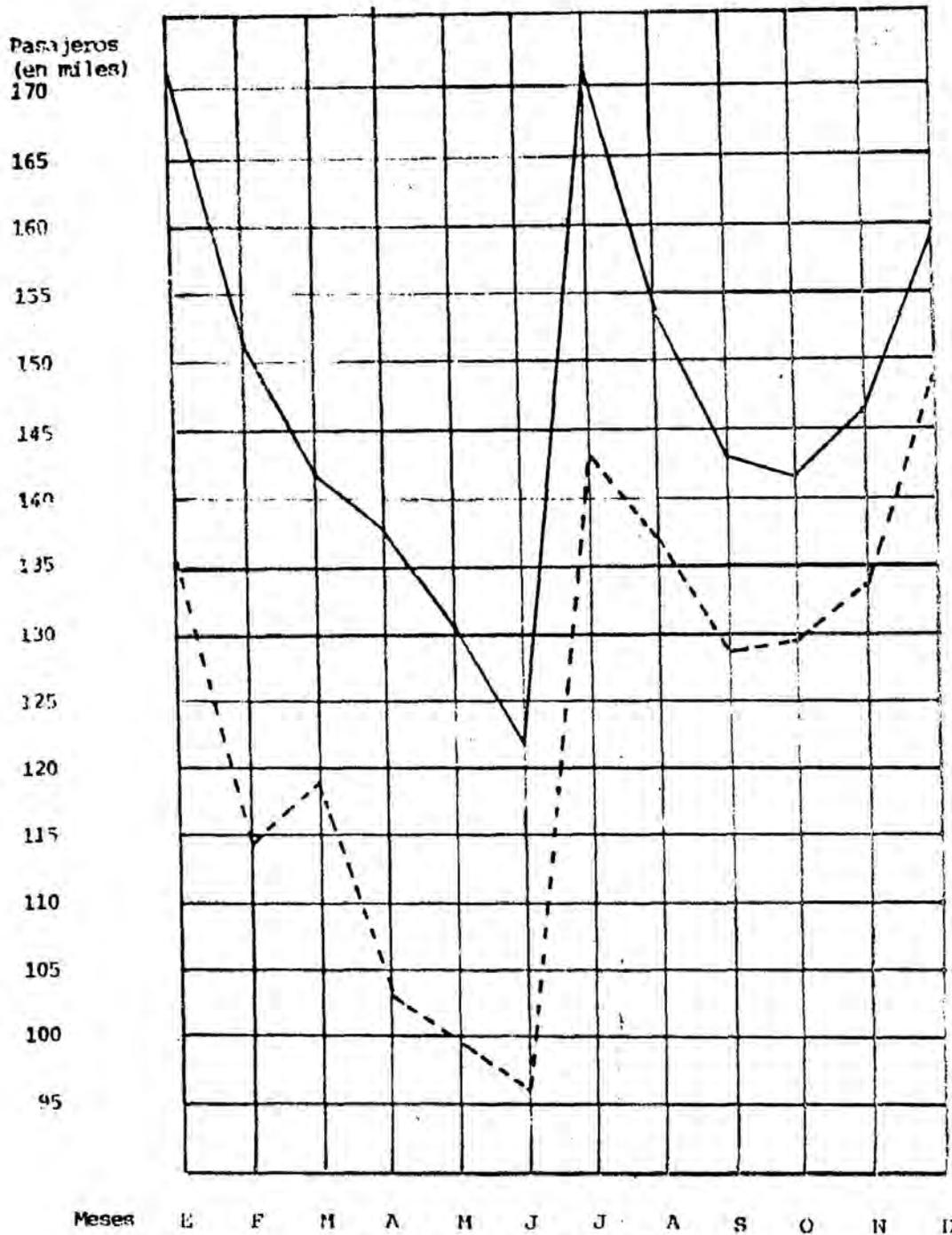
Fuente: OACI

P A I S	Pasajeros-Kms. efectuados (en millones)	Toneladas-Kms. efectuados (en millones)		Coeficiente carga del peso* (%)	Variación Ton./Kms. efectuados respecto a 1978 (%)
		Carga	Total		
Argentina	3.670	109.8	469	56.9	23.7
Bolivia	529	31.6	80	56.3	2.6
Brasil	5.648	374.1	910	57.7	9.8
Chile	1.107	77.0	185	54.1	-2.6
Colombia	2.077	160.4	358	56.4	2.6
Costa Rica	422	21.9	60	81.1	22.4
Cuba	986	10.1	104	78.8	20.9
Ecuador	726	26.4	95	56.5	53.2
El Salvador	245	25.7	48	60.8	0.0
Guatemala	190	7.5	25	48.1	19.0
Honduras	338	3.2	36	41.4	9.1
México	5.201	59.2	530	61.0	3.9
Nicaragua	100	2.0	11	50.0	22.2
Panamá	392	4.7	40	50.6	11.1
Paraguay	458	3.4	44	60.0**	-
Perú	848	21.3	98	48.0	18.1
República Dominicana	547	17.5	67	67.7	0.0
Uruguay	125	1.3	12	54.5	200.0
Venezuela	2.591	104.2	343	45.4	6.9
TOTAL	26.200	1 061.3	3.515	56.6	10.7
TOTAL MUNDIAL	438.175	18 913.1	60.316	58.9	12.9

* Pasajeros y mercancías.

** Dato estimado.

EVOLUCION DEL TRAFICO DE ORIGEN Y DESTINO
DENTRO DE LATINOAMERICA (1978-1979)*
(tráfico en una sola dirección)



Meses	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
	1978(—)						1979(---)						Variación (%)
Total del tráfico	1486 151						1774 015						19.4

Incrementos Máximos

Buenos Aires - México : 99%
Río - México : 89%
Buenos Aires - Asunción: 81%

Santiago - Asunción : 79%
Santa Cruz - Panamá : 54%
Panamá - Cali : 50%
Santiago - Sao Paulo : 50%
Santiago - Montevideo: 48%

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO
ENTRE LATINOAMERICA Y LOS ESTADOS UNIDOS
(Tráfico en una sola dirección S - N)

<u>Ciudades</u>	<u>1978</u> <u>Pasajeros</u>	<u>1979</u> <u>Pasajeros</u>	<u>Variación</u> <u>1978/1979 (%)</u>
Buenos Aires (3)	93.669	144.213	54.0
Río de Janeiro (3)	167.100	206.140	23.4
Santiago (2)	28.628	42.639	48.9
Guayaquil (2)	50.653	58.461	15.4
Quito (1)	31.817	36.036	13.3
Panamá (3)	110.981	128.779	16.0
Lima (3)	61.266	77.571	26.6
Caracas (2)	245.271	301.172	22.8
Bogotá (3)	116.803	145.325	24.4
TOTAL	906.188	1.140.336	25.8

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

Fuente: CLAC

<u>Países</u>	<u>1978</u> <u>Pasajeros</u>	<u>1979</u> <u>Pasajeros</u>	<u>Variación</u> <u>1978/1979 (%)</u>
México	1.956.687	2.443.725	24.9
América Central (excepto Panamá)	420.512	417.164	-0.1

Fuente: Departamento de Transporte de los Estados Unidos.

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO
ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA
(Tráfico en una sola dirección S - N)

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>Variación</u>
	<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1978/1979 (%)</u>
Buenos Aires (6)	140.579	175.095	24.6
Río de Janeiro (8)	210.433	238.238	13.2
Lima (4)	20.630	25.720	24.7
Caracas (9)	193.344	189.204	-2.1
Santiago (10)	22.622	28.203	24.7
Bogotá (9)	37.274	40.493	8.6
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
TOTAL	624.882	696.953	11.5
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

Nota: Los números entre paréntesis indican la cantidad de ciudades en Europa consideradas en la muestra.

Fuente: CLAC

PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS EN EL
TRAFICO DE PASAJEROS ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA
CLAC Y LOS ESTADOS UNIDOS
(Servicios regulares, tráfico S - N)

AÑO 1979

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total	Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Argentina *	79.577	54.7	65.754	50.3	145.331	22.0
Bolivia	23.734	72.6	8.967	27.4	32.701	25.3
Brasil	119.112	50.8	115.124	49.2	234.236	35.1
Chile	29.222	53.2	25.720	46.8	54.942	26.3
Colombia	206.213	74.5	70.581	25.5	276.794	29.4
Costa Rica	68.644	86.6	10.629	13.4	79.273	37.3
Ecuador	70.378	60.8	45.268	39.2	115.646	32.7
El Salvador	35.562	75.1	11.757	24.9	47.319	30.0
Guatemala	42.328	20.5	164.499	79.5	206.827	34.9
Honduras	-	0.0	67.788	100.0	65.788	42.4
Nicaragua	17.680	0.1	277	99.9	17.957	22.9
Panamá	40.713	27.1	109.603	72.9	150.316	39.2
Paraguay	10.977	79.7	2.793	20.3	13.770	18.6
Peru	51.432	53.9	43.926	46.1	95.358	31.5
Uruguay	506	23.9	1.607	76.1	2.113	33.6
Venezuela	194.252	45.5	232.720	54.5	426.972	19.9
TOTAL	990.330	50.4	975.013	49.6	1,965.343	29.5

* Tráfico N - S

México	1.048.017	42.9	1.395.708	57.1	2.443.725	57.1
--------	-----------	------	-----------	------	-----------	------

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA.

PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS EN
LOS TRAFICOS DE TERCERA Y CUARTA LIBERTADES
CON LOS ESTADOS UNIDOS

AÑO 1979

Transportadores de 3a y 4a libertades					Transportadores de 5a libertad	
Líneas aéreas de bandera de	Pasajeros	%	Líneas aéreas de los EUA		Pasajeros	%
			Pasajeros	%		
Argentina	43.119	29.6	73.693	50.4	29.282	20.0
Bolivia	21.774	70.6	7.568	24.5	1.515	4.9
Brasil	102.166	46.6	113.753	51.8	3.489	1.6
Chile	21.373	41.6	23.275	45.4	6.669	13.0
Colombia	183.786	70.0	70.137	26.7	8.792	3.3
Costa Rica	57.754	58.8	31.817	32.4	8.589	8.8
Ecuador	52.980	45.7	49.297	42.5	13.643	11.8
El Salvador	24.359	38.6	30.229	47.9	8.536	13.5
Guatemala	40.749	28.3	102.200	71.0	967	0.7
Panamá	13.675	10.0	116.461	85.1	6.780	4.9
Paraguay	9.465	83.5	1.869	16.5	-	0.0
Perú	22.746	25.9	46.534	53.1	18.424	21.0
Venezuela	142.879	41.1	197.628	56.8	7.380	2.1
TOTAL	736.825	44.9	790.768	48.2	114.036	6.9

Fuente: CLAC

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

FEBRERO 1979

CIUDADES	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total.	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Buenos Aires (6)	4.754	47.3	5.288	52.7	10.042	100
Río de Janeiro(8)	8.109	52.9	7.209	47.1	15.318	100
Lima (4)	95	6.4	1.396	93.6	1.491	100
Caracas (9)	3.553	43.6	4.600	56.4	8.153	100
Santiago (9)	490	26.2	1.381	73.8	1.871	100
Bogotá (8)	758	39.0	1.186	61.0	1.944	100
TOTAL	17.759	45.7	21.060	54.3	38.819	100

JULIO 1979

CIUDADES	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Buenos Aires (6)	7.505	42.6	10.103	57.4	17.608	100
Río de Janeiro(8)	13.037	56.3	10.125	43.7	23.162	100
Lima (4)	120	6.3	1.798	93.7	1.918	100
Caracas (9)	14.283	44.2	18.044	55.8	32.327	100
Santiago (9)	536	23.9	1.710	76.1	2.246	100
Bogotá (8)	1.481	43.0	1.962	57.0	3.443	100
TOTAL	36.962	45.8	43.742	54.2	80.704	100

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

Fuente: CLAC

FLOTAS A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS
DISPONIBLES AL 1° DE ENERO DE 1980

Nota: Las aeronaves arrendadas no han sido consideradas.

Aerolíneas Argentinas

Boeing 747	3
Boeing 727-200	3
Boeing 707	6
Boeing 737	12
Fokker F-28	<u>3</u>
Total	27

Aeroméxico

Douglas DC-10-30	2
Douglas DC-8-51	6
Douglas DC-9-30	8
Douglas DC-9-15	<u>10</u>
Total	26

Avianca

Boeing 747-200	1
Boeing 747-100	1
Boeing 707	7
Boeing 720	3
Boeing 727-100	10
Boeing 727-200	<u>4</u>
Total	26

AeroPerú

Lockheed Tristar L-1011	2
Douglas DC-8-51	1
Boeing 727-100	2
Fokker F-28	<u>3</u>
Total	8

Air Panama

Boeing 727-100	<u>3</u>
Total	3

AVIATECA

Boeing 727	1
BAC 1-11	<u>2</u>
Total	3

CDA

Boeing 727	<u>3</u>
Total	3

Cruzeiro

Boeing 727-100	8
Boeing 737-200	<u>6</u>
Total	14

Ecuatoriana

Boeing 707-320 B	2
Boeing 707-321 C	1
Boeing 720 B	2
Boeing 720 B/C	<u>1</u>
Total	6

Apéndice 4
Adjunto 9

- 2 -

Faucett

Boeing 727-100	2
BAC 1-11-400	2
BAC 1-11-500	<u>1</u>
Total	5

I/V

DC-9	<u>8</u>
Total	8

MEXICANA

I/AB

Boeing 707-323C	1
Boeing 727-200	3
Boeing 727-100	<u>3</u>
Total	7

Boeing 727-200	11
Boeing 727-100	<u>23</u>
Total	34

PLUNA

LACSA

BAC 1-11-500	<u>4</u>
Total	4

Boeing 727-100QC	<u>2</u>
Total	2

SAHSA*

LADECO

Boeing 727-100	2
Boeing 727-100C	<u>1</u>
Total	3

Boeing 737	<u>1</u>
Total	1

SAM

LAN Chile

Boeing 707	<u>6</u>
Total	6

Boeing 720	<u>3</u>
Total	3

TACA

LAP

Boeing 707	<u>3</u>
Total	3

Boeing 737	1
BAC 1-11	<u>2</u>
Total	3

TAN

Boeing 737-200	<u>1</u>
Total	1

* Datos al 1° de Enero de 1979.

VARIG

Douglas DC-10-30	6
Boeing 707-320C	9
Boeing 707-320C Cargo	4
Boeing 727-100	8
Boeing 727-100 Cargo	2
Boeing 737-200	<u>10</u>
Total	39

VIASA

Boeing 747 Cargo	1
Douglas DC-10-30	6
Douglas DC-8-63	2
Douglas DC-8-53	3
Douglas DC-8-63 Cargo	<u>1</u>
Total	13

Total General 24 líneas aéreas: 248

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	
	1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979
Aerolíneas Argentinas	332.6	488.8	289.4	464.5	13.0	5.0	4.7	
Aeroméxico	217.9	274.7	213.9	253.7	1.8	7.6	-3.4	1.7
Aeroperú	55.0	74.7	55.4	74.5	-0.5	0.3	0.4	-1.6
Air Panama	* 19.9	* 21.6						
Avianca	215.9	284.0	216.3	287.8	-1.0	-1.3	2.9	-1.5
Aviateca	18.5	22.8	16.5	23.6	10.8	-3.7	8.6	-3.9
CDA	30.1		27.8		7.6		2.0	
COPIA	10.4	11.4	10.4	12.4	0.0	-8.8	6.7	-7.9
Cruzeiro	163.1	175.0	145.1	161.7	11.0	7.6	13.1	10.0
Ecuatoriana	40.5	58.3	38.2	57.9	5.7	0.7	6.4	
Faucett	22.4	26.2	19.3	26.3	13.4	-0.4	-3.6	-4.9
LAB	50.6	61.9	50.2	68.0	0.8	-9.8	4.0	0.8
LACSA	31.7	37.3	31.2	36.7	1.6	1.6	1.6	0.5
LADECO	14.5		16.1		-11.4		-9.4	
LAN Chile	120.2	112.9	116.9	94.9	2.7	15.9	2.7	
LAP		35.4		35.3		0.3		
LAV	65.4		65.1		0.5		1.1	
Mexicana	239.2	314.5	214.3	287.9	10.4	8.4	5.1	3.1
PLUNA	6.7		7.3		-9.0		28.4	
SAHSA	17.4	20.8	16.5	20.4	5.2	1.9	1.7	0.6
SAM		23.5		24.2		-3.0		-0.3
TACA	25.1	29.3	23.1	28.1	8.0	4.3	6.0	-2.6
TAN	13.7	17.7	13.3	17.8	3.6	-0.3	1.5	1.7
VARIG	623.3	719.4	563.0	665.2	9.7	7.5	9.6	7.0
VIASA	217.5	254.1	204.1	259.4	6.1	-2.1	5.5	-1.7
TOTAL	2531.7	3042.7	2353.4	2900.3	7.0	4.7		

* Datos no considerados en el total.

Fuente: OACI, IATA y Líneas Aéreas.

REUNIONES DE LA CLAC DURANTE 1979 Y 1980

Reuniones del Comité Ejecutivo

1. Undécima Reunión (Quito, 12 de Marzo de 1979)
Participantes: Chile (Presidencia), Colombia (Vicepresidencia 1a), Ecuador (Vicepresidencia 2a) y El Salvador (Vicepresidencia 3a).
2. Reunión Especial para examinar la cuestión "IATA show-cause order (Santiago de Chile, 29 - 30 de Agosto de 1979)
Participantes: Chile (Presidencia), Colombia (Vicepresidencia 1a), Ecuador (Vicepresidencia 2a), El Salvador (Vicepresidencia 3a), Guatemala (Observador) y Venezuela (Observador).
3. Duodécima Reunión (Santiago de Chile, 17 - 18 de Abril 1980)
Participantes: Chile (Presidencia), Colombia (Vicepresidencia 1a), Ecuador (Vicepresidencia 2a) y El Salvador (Vicepresidencia 3a).
4. Reunión Especial para examinar el Orden del Día y otras cuestiones vinculadas con la celebración de la Cuarta Asamblea de la CLAC (Montreal, 2 de Octubre de 1980)
Participantes: Chile (Presidencia), Colombia (Vicepresidencia 1a), Ecuador (Vicepresidencia 2a) y El Salvador (Vicepresidencia 3a).
5. Decimotercera Reunión (Bogotá, 16 - 17 de Octubre de 1980)
Participantes: Chile (Presidencia), Colombia (Vicepresidencia 1a), Ecuador (Vicepresidencia 2a) y El Salvador (Vicepresidencia 3a).

Conferencias de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centro América y Panamá

1. XXI Conferencia (San Salvador, 28 - 30 de Mayo de 1979)
Participantes: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, COCESNA, SIECA, AVIATECA, COPA, LANICA, LACSA, PANAM y TACA.
2. XXII Conferencia (Tegucigalpa, 26 - 28 de Mayo de 1980)
Participantes: El Salvador, Guatemala, Honduras, Costa Rica, Nicaragua y COCESNA.

Reuniones de Grupos de Trabajo

1. Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre la sobre-venta y el equipaje acompañado (Grupo SEA, Santiago de Chile, 30 de Julio - 2 de Agosto de 1979)
Participantes: Colombia, Chile, Venezuela, LAN, VARIG e IATA.
2. Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (Grupo GEPTA, México, 3 - 7 de Diciembre de 1979)
Participantes: Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela e IATA.
3. Primera Reunión del Grupo de Estudio en Cuestiones Estatutarias (Grupo GECE, Lima, 21 - 29 de Agosto de 1980)
Participantes: Colombia, Chile y Ecuador.
4. Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (Grupo GEPTA, Lima, 25 - 29 de Agosto de 1980)
Participantes: Argentina*, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Venezuela y AITAL.

*Sólo participó en el examen de la cuestión 6 - Ruido y emisiones de los motores de las aeronaves.

Reuniones convocadas por la OACI a requerimiento de la CLAC

1. Seminario Regional de Estadísticas (México, 27 - 31 de Agosto de 1979)
Participantes: Bahamas, Costa Rica, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, México, Antillas Holandesas, Trinidad y Tobago, Estados Unidos, Venezuela, AACC e IATA.
2. Primer Seminario Regional sobre Seguridad de la Aviación en la Región Sudamericana (Lima, 5 - 9 de Noviembre 1979)
Participantes: Argentina, Brasil, Chile, Guyana Francesa, Perú, Venezuela, Estados Unidos, Reino Unido, AACC, IATA e IFALPA.

3. Seminario Oficioso sobre los Aspectos Económicos de los Aeronuertos y de las Instalaciones y Servicios en Pura (Curacao, 23 - 27 de Junio de 1980)

Participantes: Antillas Holandesas, Barbados, Canadá, Costa Rica, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Guyana, Haití, México, Nicaragua, República Dominicana, Santa Lucía, Trinidad y Tobago, AACC, IATA y COCESNA.

Reuniones organizadas por Gobiernos de la Región en coordinación con la CLAC

1. Seminario Regional de Medicina Aeronáutica (Santiago de Chile, 23 - 27 de Octubre de 1980)

Participantes: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay

2. Seminario Regional sobre Planes de Navegación Aérea (Santiago de Chile, 3 - 7 de Noviembre de 1980)

Participantes: Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, España, Panamá, Paraguay, Uruguay, Venezuela e IATA.

Reuniones convocadas u organizadas por otros Organismos y Gobiernos, a las cuales concurrió la CLAC en calidad de Observador

1. Reunión organizada por el Departamento de Estado de los Estados Unidos en relación con la cuestión "IATA show-cause order" (Bogotá, 23 - 24 de Julio de 1979).
2. Segunda Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI (Montreal, 12 - 28 de Febrero de 1980).
3. Constitución de la AITAL (Bogotá, 8 - 9 de Abril de 1980).
4. Foro sobre Transporte Aéreo Comercial organizado por el SELA (San José, 22 - 25 de Abril de 1980).
5. Reunión organizada por la FAA de los Estados Unidos en relación con la cuestión del ruido y las emisiones de humo de los motores (Bogotá, 5 de Mayo de 1980).
6. Seminario sobre el programa regional de trabajo de la IATA (Cartagena, 12 - 15 de Mayo de 1980).
7. XXIII Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, 16 de Septiembre al 6 de Octubre de 1980).
8. Primera Asamblea de la AITAL (Leticia, 14 - 15 de Octubre de 1980).

PRESUPUESTO Y GASTOS DEFINITIVOS DE LA CLAC
(en dólares de los EUA)

	<u>AÑO 1979</u>	
<u>Partida</u>	<u>Presupuesto*</u>	<u>Gastos reales</u>
<u>Personal de plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	4.700	3.962
Horas extraordinarias	1.000	207
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios	700	
<u>Consultores</u>	6.000	5.000
<u>Agasajos</u>	800	529
<u>Teléfono, telegramas y demás comunicaciones</u>	2.000	2.905
<u>Servicios de distribución (franqueo postal)</u>	1.000	1.694
<u>Suministros para impresión interna</u>	1.000	451
<u>Impresión externa</u>	1.000	72
<u>Viajes por asuntos oficiales</u>		
Personal de Secretaría	5.000	4.341
Becarios	4.000	-(1)
<u>Artículos de escritorio y suministros de Oficina</u>	1.000	200
<u>Servicios de traducción</u>	2.000	2.000
<u>Suministros y servicios varios</u>	500	1.308
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	800	-
<u>Otros equipos</u>	-	-
<u>Libros y revistas</u>	-	-
	<u>TOTAL</u>	<u>24.049</u>
		249
		<u>23.800</u>
	<u>Economía del ejercicio:</u>	<u>8.200</u>

*Presupuesto revisado por el Comité Ejecutivo durante su XI Reunión (Quito, 12 de Marzo de 1979).

(1) Los gastos de 3 becas para el curso de Economía del Transporte Aéreo (CIPE, Buenos Aires) fueron imputados al ejercicio 1980.

PRESUPUESTO Y GASTOS ESTIMADOS DE LA CLAC
 (en dólares de los EUA)

<u>Partida</u>	<u>AÑO 1980</u>	<u>Presupuesto*</u>	<u>Gastos estimados</u>
<u>Personal de plantilla</u>			
Sueldos y salarios			
1 Secretaria-Asistente (G-5) (1)		5.300	-
1 Auxiliar de Estadísticas (G-4)		4.700	5.300
Horas extraordinarias		2.000	1.200
<u>Ayuda temporal</u>			
Sueldos y salarios		1.200	1.200
<u>Consultores</u>		6.000	3.500
<u>Agasajos</u>		800	800
<u>Teléfono, telegramas y demás comunicaciones</u>		2.000	4.500
<u>Servicios de distribución (franqueo postal)</u>		1.000	1.000
<u>Suministros para impresión interna</u>		1.000	1.000
<u>Impresión externa</u>		1.000	500
<u>Viajes por asuntos oficiales</u>			
Personal de Secretaría		5.000	8.000
Becarios		4.000	7.000 (2)
<u>Artículos de escritorio y suministros de Oficina</u>		1.000	500
<u>Servicios de traducción</u>		-	100
<u>Suministros y servicios varios</u>		1.000	1.000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>		3.000	1.000
<u>Otros equipos</u>		-	600
<u>Libros y revistas</u>		-	1.000
	TOTAL	39.000	38.200

* Presupuesto revisado por el Comité Ejecutivo durante su XI Reunión (Quito, 12 de Marzo de 1979).

(1) Puesto no cubierto por no haberse asignado el Segundo Oficial de Transporte Aéreo a la Oficina de Lima.

(2) 2.500 del ejercicio 1979.

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(Lunes, 1° de Diciembre de 1980, a las 15:00 hs)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Cuarta 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.
5. Cuestión 5 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día.
6. Cuestión 6 del Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados que la Asamblea considere necesarios.
7. Cuestión 7 del Orden del Día: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados.
8. Cuestión 8 del Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1979 y 1980.

RESUMEN DE LOS DEBATES

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

1. El Presidente declaró inaugurada la Cuarta Asamblea de la CLAC e invitó al Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia 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).

Cuestión 5 del
Orden del Día: Adopción del Orden del Día
CLAC/A4-NE/1

5. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A4-NE/1 con la adición, bajo la Cuestión 16, del examen de un proyecto de recomendación sobre el principio de la predeterminación de la capacidad (subcuestión a)), y del examen de tres proyectos regionales de cooperación técnica para la Región, presentados por la OACI y el PNUD (subcuestión b)). A propuesta del delegado de Chile, la Asamblea decidió incluir bajo la Cuestión 16 del proyecto de Orden del Día, una información sobre el sistema de rotación para la elección de los miembros latinoamericanos en el Consejo de la OACI (subcuestión c)). A propuesta del delegado de Argentina, la Asamblea decidió incluir bajo la Cuestión 16 del proyecto de Orden del Día dos asuntos relacionados con el registro de tarifas en los Estados Unidos y un estudio del mercado de viajes norteamericano (subcuestión d)).

Finalmente, y a propuesta del Presidente de la CLAC, la Asamblea decidió agregar como subcuestión e) de la Cuestión 16 las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC que podrían ser refundidas y declaradas no vigentes. La Asamblea aprobó por unanimidad el Orden del Día propuesto por el Comité Ejecutivo con las adiciones antes señaladas.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Establecimiento de los órganos subordinados
que la Asamblea considere necesarios

CLAC/A4-NI/8

6. El Presidente presentó a consideración de la Asamblea la nota CLAC/A4-NI/8, 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.

7. El Presidente pidió candidatos para los puestos de Presidentes y Vicepresidentes de los Comités. A propuesta del delegado de México y con el apoyo de los delegados de Perú y Bolivia, la Asamblea eligió por unanimidad al Embajador Mariano Tirado, de la delegación de Venezuela, como Presidente del Comité I. A propuesta del delegado de Guatemala y con el apoyo de los delegados de Ecuador y Perú, la Asamblea eligió por unanimidad al Doctor José Claudio Bogolasky, de la delegación de Chile, como Presidente del Comité II. A propuesta del delegado de Perú, la Asamblea eligió por unanimidad al Dr. Fernando Silva, de la delegación de México, como Vicepresidente del Comité I. A propuesta del delegado de Venezuela, la Asamblea eligió por unanimidad al Dr. Joaquín Macía, de la delegación de Colombia, como Vicepresidente del Comité II.

Cuestión 7 del
Orden del Día:

Traslado de las cuestiones del Orden del Día
a los órganos subordinados

CLAC/A4-NI/8

8. 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 el informe de los Comités y las cuestiones 8, 14, 15, 16 c) y 17 del Orden del Día, el Comité I las cuestiones 11 y 16 a) y d) del Orden del Día, y el Comité II las cuestiones 9, 10, 12, 13 y 16 b) y e).

Cuestión 8 del
Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades
de la CLAC en 1979 y 1980

CLAC/A4-NE/2

9. La Asamblea tomó nota del Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota CLAC/A4-NE/2.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES DE COLOMBIA, DR. DIEGO URIBE VARGAS,
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA CUARTA ASAMBLEA
DE LA CLAC

- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, General de Aviación Jorge Rojas Carrasco
- Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Assad Kotaite
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Por encargo del excelentísimo Señor Presidente de la República, Doctor Julio César Turbay Ayala, me corresponde pronunciar estas palabras inaugurales, en esta Reunión de la Asamblea de la CLAC, que tiene por sede la ciudad de Bogotá, capital de nuestra República.

En esta ocasión que yo la considero muy significativa y que agradezco, deseo referirme a algunos temas de preocupación cotidiana en nuestro país, pero también es una ocasión para puntualizar, señalar ámbitos y posiblemente sugerir metas a tan distinguidos concurrentes a esta cita de Bogotá.

El primer punto es que existe una responsabilidad, en este caso indudable, diría yo una correlación evidente entre todos los esfuerzos que cumplimos los Gobiernos para la integración de nuestra América Latina y lo que puede llamarse la coordinación de la política aeronáutica en nuestros distintos países.

Durante muchos años vivíamos de espaldas unos de los otros porque la aviación no había alcanzado a desarrollarse. Realmente se miraba más hacia otros continentes que hacia nosotros mismos, porque el contacto personal, porque el comercio, en fin, porque las vías de intercomunicación cultural, estaban más orientadas a una política extracontinental que a una intercomunicación evidente entre nuestros países latinoamericanos.

Cuando en el siglo pasado se trazaron los primeros esquemas de la cooperación regional, el problema fundamental con que se tropezó, es que las comunicaciones marítimas no eran capaces de realizar un proceso de acercamiento evidente.

Por ejemplo, los Plenipotenciarios designados por los Gobiernos, para llegar al Congreso Anfictiónico del Istmo de Panamá en 1826, tuvieron que gastar muchos meses para llegar a esa cita hemisférica, sencillamente porque no existía una comunicación y una posibilidad evidente de comunicación.

En otro sentido, la aviación se ha convertido un poco en el símbolo de lo que debe ser un proceso de integración regional; gracias a la aviación estamos en contacto cotidiano todos los países y las tres partes del hemisferio; gracias a la aviación hemos puesto en contacto energías de comercio, vínculos de cultura, manifestaciones de arte, contactos de persona a persona en una típica expresión de interdependencia cada día más elocuente y más palpable. Sin la aviación no podemos hablar de una posibilidad de integrarnos los latinoamericanos; sin mirar demasiado los modelos y los esquemas y los ejemplos de otros tiempos, estamos palpando todos los días que las comunicaciones terrestres son difíciles. En algunos tramos aún no hemos superado factores que parecen gravitar de manera dura sobre nuestra intercomunicación vial o férrea.

La Carretera Panamericana tantas veces recabada, tiene un contenido pero no ha podido unirse para convertirse realmente en una posibilidad abierta; hay tramos no sorteados como el Tapón de Darién; no hay una unidad demasiado clara en los propósitos de ciertos Gobiernos y la Carretera Panamericana, que vino a ser un viejo sueño, sigue siéndolo todavía reservado para muchas generaciones, como tarea y como preocupación.

El ferrocarril, abandonado por mucho tiempo, se vuelve a él, pero sigo pensando que a través del ferrocarril la integración va a tener un ritmo de máquina de vapor, cuando los problemas marchan a una velocidad exagerada.

La navegación fluvial tan recabada como una de las grandes posibilidades de nuestro hemisferio, yo lo comprendo que existe en algunas áreas, pero no integra sino a muy pocos países y de ninguna manera es una estructura completa o total de lo que debe ser un sistema de comunicaciones por ríos. Incluye las viejas arterias que suministraron tantas soluciones reales a nuestros problemas de antaño, hoy están prácticamente abandonadas, o la erosión de los suelos se ha encargado de destruirlas como vías posibles. No nos queda sino la aviación, la misma comunicación marítima no nos vincula a todos, pero aunque pudiera hacerlo, es un medio que hoy tiene dificultades, que no se acomoda a la rapidez de nuestros tiempos y en suma, la integración latinoamericana descansa en manos del transporte aéreo, es decir en las manos de Ustedes.

Esa es una responsabilidad, porque no es posible seguir hablando de que América Latina tiene un destino común en un mercado integrado para el año 2010, por ejemplo, y mientras tanto no se sientan ni los presupuestos ni se dan los pasos para que esa integración tenga por lo menos el supuesto físico inmediato, único y exclusivo, en el sentido de que no es superable como son las comunicaciones aéreas. Es interesante este campo porque no es uno más y Ustedes tienen la responsabilidad nítida y clara de acelerar y de impulsar la integración de nuestro hemisferio. El tráfico de personas es una aspiración y es una necesidad, pero no sólo de personas, ya que cada día es más difícil que una carta por mar llegue a su destino; casi, me lo decía un comerciante, es difícil esperar que una encomienda marítima llegue antes de 3 ó 4 meses al lugar de su destinatario; entonces la aviación no es solamente el ingrediente fundamental que dinamiza e impulsa la integración latinoamericana, sino que es el soporte en el cual descansa de manera indudable y definitiva. Este es un punto de partida importante, ya que si se habla de la integración total de América Latina, desde luego que es nuestra meta; yo todavía creo que hay gentes escépticas por las distancias de nuestro Continente, las que separan a nuestros países, pero desde luego ese pesimismo se allana, se torna en entusiasmo y se convierte en motivo de fé cuando se observa que las rutas aéreas cada día se multiplican y que esas rutas tienen que abrirse precisamente para ser el gran instrumento de la cohesión y de la integración Latinoamericana. En el campo subregional con mayor razón, porque las distancias son más cortas, los imperativos más grandes, las urgencias más inmediatas; cada vez yo me pregunto con el asombro del neófito, cómo es posible que todavía entre ciertas capitales vecinas de algunos países haya tantas dificultades para conseguir un vuelo, cuando la lógica sugeriría que este debería tener el carácter de un corredor permanente de tránsito aéreo sin mucho formalismo y urgido por las imperiosas necesidades de un contexto.

Entonces, en el campo subregional, si son válidos los argumentos que la sustentan en el campo estrictamente global de América Latina; lo es con mayor razón en el campo de las subregiones, más cercanas unas veces, más ligadas en otras y por donde necesariamente debe comenzarse a actuar en el campo del intercambio del comercio, etc.

No habrá integración latinoamericana entonces, ni procesos acelerados en el campo subregional sin una política aérea que la sustente y que la proyecte; una política que tiene que ser lo suficientemente vigorosa, consciente de esa responsabilidad y eminentemente dinámica, porque la integración nosotros la aspiramos a realizar no en terreno exclusivo de las élites, sino que hay que colocar el acceso de personas no sólo a nivel de unos pequeños grupos privilegiados, sino masificar el transporte aéreo hasta el punto de que esa integración que es el tráfico de pequeños artesanos, de pequeños trabajadores, tenga

también una respuesta clara en una aviación con mecanismos populares abiertos, no exclusivos, eminentemente permeables a las nuevas circunstancias.

Me van a decir Ustedes que sólo los turistas van a hacer una integración; no, yo no soy enemigo de los turistas, pero no la van a hacer solos, la integración del paisaje que yo suelo oír en las conferencias de turismo es excelente idea desde luego, pero hay muchas otras cosas que van detrás de ese paisaje; hay que integrar a los hombres de negocios, hay que integrar a los comerciantes, hay que integrar a los intelectuales, a los artistas, a los estudiantes, a los obreros, en fin, dentro de un contexto realmente global y auténtico. Pero esa integración latinoamericana necesita coordinación permanente de la política aérea de los Estados. Desde luego, si estamos identificándonos y todos los discursos de nuestros estadistas recaen en la gran familia Latinoamericana, cómo es esto que somos familia en todo menos en la aviación? cuando hay requerimientos tan importantes imperativos e impulsos tan necesarios. Igualmente esa coordinación está exigiendo defensa, ya que hay que defender el mercado aéreo Latinoamericano, defenderlo para las empresas Latinoamericanas, desde luego, pero tampoco exclusivamente, porque podíamos también limitar determinadas metas.

Pero lo importante es no sólo esa coordinación a través de mecanismos, de acuerdos bilaterales, en fin de normas que hagan un equilibrio en el mercado y en la competencia aérea, sino que necesitamos pensar en esta hora más que nunca en que, en otras partes, en otras latitudes, también existen intereses por Latinoamérica y hay que abrirles las puertas para que vengan pero tampoco para que esa intervención aérea de otros países, equivalga a la depresión o al eclipse o al debilitamiento de nuestros esfuerzos nacionales.

Pero en el bloque mundial, también necesitamos hablar, obrar, y actuar con voz propia, necesitamos tener un valor de presencia, de acción de diálogo y me atrevo agregar de presión; de presión para defender nuestros factores fundamentales de comercio aéreo. Nosotros necesitamos actuar como grupo, por eso es la importancia de la CLAC porque coordina, porque hace presencia, porque nos defiende y porque es esa empresa sobre la cual va a descansar una responsabilidad más clara en todo el futuro de la integración de nuestros países.

Pero es que yo creo que el comercio y el mercado aéreo va a tener que orientarse en esa función; en función del mercado subregional por un lado, y luego en la acción conjunta hacia afuera.

No cabe duda de que en el campo de la cooperación de las empresas se ha conseguido un avance significativo, pero yo veo con mucha esperanza y mucha satisfacción una conferencia como esta, en la cual posiblemente se tracen los signos audaces de una política aérea de integración, de cooperación y sobre todo de una estricta solidaridad en el campo de la aviación comercial.

No podría decirles mucho más en el campo de los aspectos particulares que Ustedes van a discutir durante estos días de deliberaciones, pero lo que yo si quiero insistirles, es al lado de expresarles la complacencia del Gobierno porque Ustedes se encuentren reunidos en nuestra capital, expresarles sí la esperanza que es de muchas gentes, no sólo Colombianas, de que esa conciencia del papel de la aviación comercial en el proceso de la integración de América Latina, debe presidir e inspirar estas deliberaciones y aquellas conclusiones que se deriven de ellas. Estoy plenamente convencido que la aviación se ha impulsado quizás como en ninguna otra parte del mundo en nuestra área latinoamericana, pero eso mismo está exigiendo que acompasados a las necesidades de los nuevos tiempos, tengamos una integración real y sinceramente comprometida en el plan y en el programa superior de una integración de nuestros pueblos.

A ese propósito, les expreso mis mejores deseos y me congratulo de haber podido estar hoy con Ustedes.

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 CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia,
Doctor Diego Uribe Vargas
- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación
Civil, General de Aviación Jorge Rojas Carrasco
- Señor Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica
Civil, Doctor Alvaro Uribe Vélez
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados
Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Es para mí un gran honor dirigir la palabra a esta Cuarta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y transmitirles los saludos y mejores deseos del Consejo y del Secretario General de la OACI. Estoy sumamente complacido de encontrarme en este hermoso país y quisiera expresar al Gobierno de Colombia mi profundo agradecimiento por la cálida acogida y hospitalidad que me ha brindado Bogotá. Su presencia, señor Ministro, demuestra claramente la importancia que su Gobierno concede a la labor de la CLAC y a su aportación al desarrollo del transporte aéreo que constituye un factor vital del desarrollo socioeconómico.

En los dos años transcurridos desde que tuve el privilegio de dirigir unas palabras a esta Comisión, el mundo de la aviación civil se ha visto caracterizado por dificultades e incertidumbres. Me refiero en particular a los problemas con que se enfrenta la industria de las líneas aéreas, puestos de manifiesto por el deterioro de los resultados de explotación frente a la rápida escalada de los costes y a las interrogantes que prevalecen en los medios normativos, una de cuyas facetas es el experimento en materia de liberalización y otra las modificaciones hechas a los métodos tradicionales para la fijación de tarifas, comprendiendo el papel que al respecto desempeña la IATA.

Estas y otras preocupaciones que asedian a los Gobiernos y a la industria son también, en su contexto más amplio, de interés para la OACI, organismo de las Naciones Unidas que debe asumir responsabilidades a nivel mundial en la esfera de la aviación civil. Durante 1980, los problemas de la reglamentación, de las tarifas internacionales de pasajeros y carga y del combustible para la aviación han sido objeto de detenida consideración por dos reuniones de la OACI celebradas en Montreal: la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo, en el mes de febrero, y el 23° Período de Sesiones de la Asamblea que tuvo lugar hace escasamente unos meses. Se prepararon varias Resoluciones y Recomendaciones dirigidas a los Estados, a las asociaciones de líneas aéreas y al Consejo de la OACI, en las que se reflejaba el imperioso deseo de los Estados de encontrar soluciones multilaterales a los problemas de la aviación civil confirmando, al propio tiempo, que la OACI debe continuar desempeñando un papel cardinal en estos asuntos.

La Segunda Conferencia de Transporte Aéreo adoptó Recomendaciones que tratan de la reglamentación del transporte aéreo internacional, comprendida una cláusula tipo para controlar la capacidad según el método de la predeterminación, y de las tarifas internacionales de pasajeros y carga, entre ellas una en la que se sancionaba el sistema multilateral para fijar las tarifas internacionales. Por otra parte, se asignaron nuevas tareas a dos Grupos de Expertos, a saber, la preparación de cláusulas tipo para controlar la capacidad a base de otros métodos, así como de reglas y condiciones relacionadas con las tarifas de pasajeros y carga. Las recomendaciones de la Conferencia fueron posteriormente aprobadas por el 23° Período de Sesiones de la Asamblea.

Asimismo, la Reunión previó la necesidad de celebrar otra Conferencia de Transporte Aéreo y, a este fin, la Asamblea adoptó una Resolución en la que encargaba al Consejo que examinase la conveniencia de celebrar una tercera Conferencia, en una fecha apropiada, habida cuenta de los avances hechos en el cumplimiento de las recomendaciones de las dos anteriores y de toda evolución de importancia registrada en el campo del transporte internacional.

Otro de los problemas importantes considerados por la reciente Asamblea fue la disponibilidad futura del combustible de aviación, a raíz de la publicación de un informe de la OACI solicitado por el 22° Período de Sesiones de la Asamblea. En dicho informe se llegaba a la conclusión de que, pese a que en la actualidad el consumo de combustible de la aviación es únicamente el 4% del total, esta proporción probablemente aumentará, puesto que no es de esperar que en un futuro previsible pueda contarse con un sucedáneo del combustible de aviación.

El 23° Período de Sesiones de la Asamblea encargó al Consejo de la OACI que continuase siguiendo de cerca la evolución de la disponibilidad, distribución y precio del combustible para la aviación, con objeto de ofrecer orientación a los Estados al trazar sus políticas en materia de combustible. Habida cuenta de que éste es un elemento cada vez más importante de los costes directos de explotación de las líneas aéreas, de esta manera el asunto seguirá a la vanguardia de todos los que preocupan a la aviación civil.

Volviendo brevemente a los avances del transporte aéreo en la Región de la CLAC, es digno de mención que durante la última década el aumento promedio anual del tráfico regular internacional ha sido del 13,4%, índice que aventaja el promedio mundial del 12,4%. Como consecuencia, en 1979 le correspondió a la Región el 7,5% del tráfico mundial. Según un reciente estudio de la OACI, de 1979 a 1989 el índice anual de crecimiento del tráfico regular de pasajeros en la Región será el 10%, en comparación con un promedio mundial del 7%. En el mismo estudio se prevé que, por lo que respecta al sector carga, la cifra será el 10% para la Región y el 8% para todo el mundo. Así pues, todo parece indicar que la parte del tráfico mundial que le corresponde a la Región continuará en aumento.

No obstante, pese a que estos resultados y previsiones son alentadores, deben verse sobre el trasfondo de la situación económica mundial que, como he mencionado, plantea cada vez más dificultades a la aviación civil. En estos últimos años hemos sido testigos de un incremento del volumen del tráfico y de los coeficientes de carga en muchas rutas internacionales que, lamentablemente, se han visto más que contrarrestados por el enorme aumento de los gastos al que ha contribuido sobremanera la inflación y el alza desenfrenada de los precios del combustible de aviación. Debido a ello, en 1979 el rendimiento de muchas líneas aéreas registró una tendencia a la baja y los beneficios fueron mínimos, y se prevé que en 1980, cuando se dejen sentir con todo su impacto los efectos de la recesión económica, los resultados financieros de algunas compañías no sólo serán aún más deficientes, sino que arrojarán pérdidas.

El programa de trabajo de la OACI para el próximo trienio se hace eco de esta situación y exige que la Organización aborde los problemas que abruman a la aviación civil, de manera multilateral y trate activamente de solucionarlos en el plano mundial. Por su parte, el programa de trabajo de la CLAC comprende una amplia gama de cuestiones dentro de un contexto regional y me complace observar que continuará complementando el de la OACI.

La simplificación de los procedimientos para llegar a una mayor facilitación del movimiento de los pasajeros y carga aérea internacionales, a fin de aprovechar al máximo las ventajas del turismo y del comercio, es un elemento importante de nuestros respectivos programas de trabajo. La Novena Reunión del Departamento de Facilitación, celebrada en Montreal en abril - mayo de 1979, preparó varias enmiendas que han sido incorporadas en la octava edición del Anexo 9 que ha surtido efecto recientemente. Las continuas dificultades que plantea en la Región el cumplimiento de las disposiciones del Anexo exige una atención constante y estrecha coordinación entre las Secretarías de nuestras Organizaciones. En 1975 y 1976 tuvieron lugar en la Región de la CLAC dos reuniones regionales de facilitación y la OACI está estudiando la posibilidad de organizar una tercera.

Aprovecho esta oportunidad para encomiar a los Estados de la CLAC por su excelente cooperación y participación en el logro de los objetivos de la OACI, para exhortarlos a seguir esta línea de conducta y para reafirmar la conveniencia de que entre nuestras respectivas organizaciones exista una estrecha relación y coordinación de actividades, según el espíritu del actual "modus-vivendi" firmado durante la última Asamblea de la CLAC. Los Gobiernos y las líneas aéreas han trabajado siempre en estrecha colaboración y me complace observar los vínculos que ha establecido la CLAC con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL).

Lamentablemente, los actos de interferencia ilícita en la aviación civil continúan redundando en detrimento de la seguridad, regularidad y eficiencia del transporte aéreo internacional. Desde la última vez que dirigí la palabra a la Asamblea de la CLAC, la OACI se ha dedicado activamente a perfeccionar su programa de seguridad aeronáutica. El Anexo 17 fue enmendado por tercera vez y actualmente se está trabajando en la cuarta enmienda. Se está revisando a fondo el Manual de Seguridad y tenemos previsto publicar la nueva edición a principios de 1981.

En cumplimiento de lo solicitado por la CLAC, la OACI organizó un seminario en el que se trataron cuestiones de seguridad y que se celebró en Lima, en 1979. Al seminario asistieron veintitrés participantes de ocho Estados y tres organismos internacionales. Tenemos programado un seminario regional análogo que tendrá lugar en la ciudad de México, en marzo de 1981 y todo parece indicar que el número de Estados que asistirá y el número de participantes será aún mayor que el registrado en Lima.

Gracias a los fondos proporcionados por el PNUD, la OACI facilitó los servicios de un experto en aviación el cual prestó asesoramiento a los Estados Asociados de las Indias

Occidentales, desde enero hasta marzo de 1980, en cuya fecha se organizó en Antigua un seminario para los siete Estados de las Indias Occidentales.

Continuamos desplegando esfuerzos para que los Estados que no se han adherido aún a los Convenios de Tokio, de La Haya y de Montreal pasen a ser partes en los mismos. En 1977, el 22° Período de Sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A22-16, relativa al fortalecimiento de las medidas encaminadas a reprimir los actos de interferencia ilícita en las actividades de la aviación civil, en la que se exhorta a los Estados Contratantes a que tengan presente la urgente necesidad de ser partes en los Convenios de La Haya y Montreal. Por otra parte, el 23° Período de Sesiones de la Asamblea, celebrado recientemente, adoptó la Resolución A23-21 en la que se reitera este llamamiento a los Estados. Desde que se adoptó la Resolución A22-16 en 1977, se han recibido cincuenta y tres adhesiones a los tres Convenios. En la actualidad, ciento seis Estados son partes en el Convenio de Tokio, ciento nueve en el de La Haya y ciento cuatro en el de Montreal. Así pues, la tendencia es decididamente muy alentadora y confío en que en un futuro próximo el número de ratificaciones será aún más elevado.

El 23° Período de Sesiones de la Asamblea se ocupó también de un aspecto particular de la seguridad en la aviación, a saber, la prohibición de aterrizar a las aeronaves objeto de apoderamiento ilícito. A juicio de la Asamblea, el cierre de un aeropuerto en determinadas circunstancias representaría un peligro más para los pasajeros y tripulantes, por lo que recomendó que los Estados tuvieran presente esta consideración al determinar los criterios que deben seguir en los casos de apoderamiento ilícito.

Confiemos en que, gracias a los esfuerzos concertados de todos los Estados, se pueda poner fin a todo tipo de violencia contra la aviación civil internacional.

En los últimos treinta años, la aviación ha avanzado a pasos gigantescos en los países en vías de desarrollo, muchos de los cuales han alcanzado ya un nivel considerable de autosuficiencia en muchos aspectos de la aviación civil. La OACI ha ido incrementando paulatinamente la asistencia facilitada a estos países, a medida que cada vez son más numerosos los que se dan cuenta de las ventajas que representa la aviación civil para su desarrollo socioeconómico.

Las actividades de asistencia técnica continuaron en expansión, tanto es así, que los fondos destinados a los proyectos pasaron de 32 millones de dólares en 1978, a 41 millones en 1979. Estas cifras representan los proyectos del programa realmente ejecutados con fondos del Programa de las Naciones Unidas

para el Desarrollo (PNUD), Fondos Fiduciarios (FF) y bajo la modalidad de repartición de costes. Las compras y subcontratas negociadas por el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS) están también comprendidas en las citadas cifras. El índice de ejecución alcanzó aproximadamente el 85% del programa total para cada uno de estos años, y es uno de los más elevados que ha alcanzado un organismo de las Naciones Unidas.

Más de 110 países se han beneficiado de la asistencia técnica proporcionada por la OACI y su expansión ha abarcado a las cuatro regiones del mundo en vías de desarrollo: Oriente Medio, Africa, Asia y América Latina. La formación de personal nacional ha continuado gozando de suma prioridad, no sólo en cuando a la concesión de becas, sino también a la considerable ampliación de las actividades en los centros nacionales y regionales de instrucción. Al propio tiempo, ha aumentado también considerablemente el número de proyectos realizados con fondos fiduciarios y mediante repartición de costes, modalidades a las que se ha recurrido en varios países de la Región, por ejemplo, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela.

El Servicio de Compras de Aviación Civil continúa mereciendo una aceptación cada vez más generalizada, puesto que veinte países se han inscrito ya en el mismo y es muy utilizado por varias naciones de América Latina, como Argentina y Bolivia.

En 1980, las actividades de asistencia técnica de la OACI han seguido una tendencia ascendente. Se prevé que el número de expertos en esta esfera llegará a unos 400 y, sin duda alguna, las becas concedidas excederán de las 1 200. La realización total de los proyectos financiados con fondos del PNUD y con fondos fiduciarios, de los que la OACI es el órgano ejecutor, superará los 53 millones de dólares, lo que constituirá un aumento del 30% en comparación con el año 1979.

Dentro de este programa general están hoy día en marcha en esta Región treinta proyectos de distinta magnitud financiados por el PNUD y varios acuerdos mediante fondos fiduciarios.

En 1980, las cantidades asignadas a los proyectos que lleva a cabo la OACI en América Latina ascienden a ocho millones y medio de dólares, lo que representa un aumento de más del 21% en comparación con el pasado año, si bien el 9% menos que el incremento medio mundial durante el mismo período.

Como he mencionado anteriormente, los fondos totales disponibles este año para ofrecer asistencia técnica a la aviación civil de América Latina son inferiores a los de otras regiones, en parte debido al hecho de que los fondos totales

del PNUD asignados a la Región para satisfacer las necesidades de todos sus sectores son considerablemente inferiores a los asignados a las demás regiones.

Sé perfectamente que la concesión de becas interesa especialmente a muchos de Ustedes y, por consiguiente, me complace en dejar constancia de que este año, en los proyectos por países destinados a Latinoamérica se han previsto un millón y medio de dólares para becas lo que, en comparación con 1979, constituye un aumento aproximado del 50%. La OACI reconoce que la formación de personal es una de las aportaciones más eficaces que pueden hacerse en el campo de la asistencia técnica para ayudar a los Estados en el desarrollo de todos los aspectos de su aviación civil. Por lo que respecta al programa regional del PNUD para América Latina, lamentamos que los fondos asignados al sector de la aviación civil sean considerablemente inferiores a los que se consideran necesarios para satisfacer las comprobadas necesidades del mismo.

Sin embargo, no cejamos en nuestros esfuerzos para obtener más fondos del PNUD para el programa regional de aviación civil. Hemos propuesto a la Oficina de Nueva York del PNUD tres proyectos regionales: uno destinado a ampliar las actividades del Centro de Instrucción Regional de Argentina para incorporar nuevas disciplinas, el segundo sería la preparación de un Plan General para la Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas de América Latina, y el tercero se destinaría a estudiar la manera en que podría fomentarse la cooperación entre las líneas aéreas de Centroamérica. La OACI ha sometido a la consideración de esta Asamblea una nota que trata de estos tres proyectos y confío en que todos Ustedes apoyarán enérgicamente la idea de que sean financiados con cargo al Programa Regional del PNUD.

Puedo asegurarles que la política general de la OACI en materia de asistencia técnica seguirá consistiendo en facilitar la máxima ayuda posible a los países en desarrollo para que puedan determinar sus necesidades y obtener los fondos necesarios para satisfacerlas y, posteriormente, en ejecutar los proyectos con arreglo a las más altas normas.

Estamos tomando las disposiciones necesarias para que varios equipos especializados en planificación visiten los países de América Latina, durante los próximos meses, para asesorarles y ayudarles a determinar sus necesidades en materia de asistencia técnica durante el próximo ciclo de programación del PNUD que abarcará de 1982 a 1986.

En una era en la que la técnica avanza rápidamente, las modernas redes de transporte y comunicaciones han creado una

situación de interdependencia cada vez más marcada entre los países. El ámbito del transporte aéreo es mundial y no se ve limitado por la topografía. Nuestro objetivo consiste en fomentar el progreso socioeconómico mediante el desarrollo de la aviación civil internacional y, si no existe una verdadera colaboración internacional, piedra angular de la paz y el progreso del mundo, este objetivo no será más que una bella quimera.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE DE LA CLAC
GENERAL DE AVIACION JORGE ROJAS CARRASCO, EN
EL ACTO DE APERTURA DE LA CUARTA
ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia,
Doctor Diego Uribe Vargas
- Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación
Civil Internacional, Dr. Assad Kotaite
- Señor Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica
Civil, Doctor Alvaro Uribe Vélez
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados
Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

En mi calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil constituye para mí un alto honor dirigirme a las autoridades y delegaciones asistentes a la Primera Sesión Plenaria de la Cuarta Asamblea Ordinaria de la CLAC.

Asimismo, a nombre de los Estados miembros y Observadores deseo agradecer la gentileza del Gobierno de Colombia y a sus autoridades aeronáuticas por ofrecer a esta hermosa Ciudad de Bogotá como sede de esta magna Asamblea que hoy iniciamos.

Esta Cuarta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil tiene lugar en un momento en que la coyuntura económica mundial y el marco regulatorio del transporte aéreo internacional dan motivo a una gran preocupación a todos los sectores de la industria aeronáutica. Mirando más allá de tales preocupaciones, cabe enfatizar la importancia que nuestra Comisión pretende darle al próximo bienio 1981-1982, como una etapa importante en la búsqueda para la coordinación de las actividades del transporte aéreo latinoamericano.

El criterio fundamental del presente período de sesiones debería ser una reflexión sobre nuestras actividades a la luz de las dificultades imperantes en la Región y los éxitos que hemos logrado en implementar nuestra misión que nos fuera

otorgada en Ciudad de México en 1973 y definida por nuestro Estatuto el cual señala que el objetivo principal de la Comisión es proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

Quisiera destacar en esta oportunidad algunos aspectos a los cuales hemos dedicado especial interés en orden de implementar nuestro programa de trabajo, que nos fuera legado por la Tercera Asamblea realizada en Santiago de Chile. En aquella búsqueda para encontrar soluciones óptimas a los problemas básicos del desarrollo de la aviación civil en Latinoamérica, la CLAC ha planteado un requerimiento al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo con el objeto de obtener el apoyo del PNUD para llevar adelante un programa regional de cooperación técnica en el campo económico del transporte aéreo durante el quinquenio 1982-1986.

Dicho planteamiento se ha basado en la necesidad de que nuestro Organismo debe participar más activamente en la preparación de Proyectos Regionales de Aviación Civil bajo el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, asumiendo la iniciativa en los proyectos vinculados a los aspectos económicos del transporte aéreo y prestando su apoyo a aquellos relacionados con los aspectos técnicos, dada su directa vinculación con los planes regionales de navegación aérea que nos competen.

En los países en vías de desarrollo adquiere día a día mayor importancia la formación y capacitación profesional de nuestro personal aeronáutico. A diferencia de las profesiones clásicas, muchos de nuestros países no cuentan con centros de formación o capacitación a nivel superior o universitario para la planificación y dirección de las actividades de aviación civil, tanto en el campo de la navegación aérea como en los aspectos económicos del transporte aéreo.

Durante el transcurso de esta Asamblea se examinará un programa de capacitación a nivel superior y otros niveles medios más especializados para el quinquenio 1982-1986.

Durante mi período en el Comité Ejecutivo he podido apreciar que los problemas de la Región, a los cuales debe abocarse la CLAC, obligan a buscar las mejores soluciones para nuestras particulares condiciones. Nos corresponde a nosotros identificar nuestros problemas, y ello nos obliga a buscar los medios necesarios y la forma de resolverlos adecuadamente.

La creación de la CLAC significó el despertar de la conciencia aeronáutica latinoamericana y la comprensión de ella de los conceptos de participación e integración que han permitido

el desarrollo y evolución de nuestra Comisión en el "hecho aviatorio" obteniéndose iniciales resultados positivos que ya se están palpando. Estos resultados determinan la obligación de todo latinoamericano de apoyar con lo mejor y más valioso de sus posibilidades la gestión de la CLAC.

Afrontamos esta Asamblea dándonos plena cuenta de que muchos de los problemas que afectan actualmente a la aviación civil internacional son de tal complejidad que no sería lógico esperar un consenso internacional.

El proceso de ajuste de los criterios internacionales y el mecanismo regulador para la explotación de los servicios aéreos, al ritmo de las condiciones económicas y de explotación variables, conforme con los diferentes criterios aeronáuticos de los Estados, es necesariamente un proceso lento y difícil. No deberíamos desalentarnos si nuestra labor común, y esto incluye también nuestras deliberaciones futuras, no producen soluciones rápidas que satisfagan a toda la Región.

Entre nuestra última Asamblea y la actualidad han ocurrido muchos cambios en el transporte aéreo.

El sistema del transporte aéreo internacional se encuentra actualmente en una etapa de gran incertidumbre, tanto debido a la situación económica mundial como a la existencia de políticas divergentes en el campo de la aviación comercial.

No resulta fácil, en esta etapa, prever su desarrollo en un futuro próximo, pero si es posible desde ya predecir que la situación de los combustibles, el control del tránsito aéreo y las infraestructuras aeroportuarias jugarán un rol determinante.

El tremendo aumento del costo del combustible y sus dificultades de suministro, han estado ejerciendo presión sobre las economías de las líneas aéreas.

Los problemas de la limitación física de la capacidad de los aeropuertos y de las aerovías se ha hecho crítico en todo el mundo y también en nuestra Región. Ya no es problema específico de algunos países, sino un problema común a muchos.

A la CLAC le compete procurar el nivel más alto posible de armonización en materia de transporte aéreo. Los resultados que se logren en esta Asamblea, permitirán fijar ciertos puntos de referencia para lograr la cooperación, cada vez más activa de los Estados de la Región sobre la base de los fines que establece y fija nuestro Estatuto.

Al iniciarse esta Cuarta Asamblea, se aprecian las especiales circunstancias que nos motivan a examinar, a través de nuestro Programa de Trabajo, las metas que se ha fijado la CLAC a través de sus Estatutos. El intercambio de opiniones que se logre redundará en una mayor comprensión y conocimiento de los pasos y acciones que es preciso adoptar a fin de formular directrices que constituyan elementos determinantes en el progreso de la aviación civil latinoamericana.

El Comité Ejecutivo presenta a vuestra consideración una nutrida y completa agenda. Esperamos que la misma sea a la vez realista como práctica, y que la problemática planteada refleje las materias de mayor e inminente importancia que preocupa a nuestras administraciones de aviación civil.

La agenda de esta Asamblea nos permitirá una vez más, intentar alcanzar los objetivos que nos hemos fijado en nuestro Estatuto. Los debates que se desarrollen, reflejarán sin duda el alto grado de cooperación y hermandad latinoamericana que nos une, y el espíritu de las Resoluciones y Recomendaciones que surjan serán consecuencia de nuestro positivo enfoque hacia un claro y definido entendimiento regional en el campo de la aviación civil internacional.

Un somero análisis de los resultados alcanzados por Latinoamérica en la OACI desde el 21º Período de Sesiones de la Asamblea de dicho Organismo, posterior a la Primera Asamblea de la CLAC, señalan con claridad que, gracias a nuestra Comisión por fin las autoridades aeronáuticas de la Región, concurren a la OACI con una política latinoamericana definida previamente.

Al respecto cabe destacar la excelente participación de la CLAC en la última Asamblea de la OACI, durante la cual uno de los logros más significativos ha sido el hecho de que la Región ha quedado adecuadamente representada en el Consejo de dicho Organismo.

En los dos últimos años ha continuado la buena cooperación e intercambio de información que se ha distinguido en el marco OACI/CLAC desde 1973. En muchos aspectos, esta relación pareciera estar funcionando exactamente como se prevía. Por tanto, no ha existido duplicación de esfuerzos y sobreposición de actividades. En varias áreas los esfuerzos de la CLAC han sido extremadamente útiles para la OACI en el marco internacional.

He podido apreciar que es particularmente importante que los Estados lleguen bien coordinados e informados a las reuniones de la OACI, y a este respecto la CLAC ha empezado a desempeñar un rol extremadamente valioso, enfatizándose todo aquello que pueda ser de importancia particular para la Región misma.

El examen que se haga del proyecto de Programa de Trabajo debería enfatizar los problemas de la Región, sin perder de vista los problemas que enfrenta la industria aeronáutica en general.

Obviamente el potencial de crecimiento del transporte aéreo en la Región está íntimamente vinculado a la disponibilidad de una adecuada infraestructura de navegación aérea y acorde con los avances tecnológicos de la aviación.

Antes de finalizar quisiera referirme a un importante aspecto de nuestras deliberaciones, cual es el examen de los aspectos estatutarios de la CLAC. Basta decir que a medida que un Organismo madura y crece, su estructura también requiere modificaciones, lo que a estas alturas nos permite señalar la necesidad de examinar algunos cambios que permitan a la Comisión ejecutar su Programa de Trabajo de una manera más ágil y productiva.

Al finalizar deseo expresar nuestro agradecimiento al Dr. Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, por acompañarnos en esta Cuarta Asamblea Ordinaria. Su asesoramiento, producto de su experiencia y profundo conocimiento en el campo de la aviación civil internacional, adquirido por su extensa trayectoria, será un valioso aporte a nuestras deliberaciones. La CLAC esta consciente del inestimable apoyo y colaboración de la OACI, que redundará en un mejor desarrollo de la aeronáutica latinoamericana.

Quisiera 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. Henriquez Theran y por el personal de esa Oficina.

Por primera vez las autoridades latinoamericanas de aviación civil, a través de su propia organización regional - CLAC - tienen los medios para identificar y resolver los más importantes problemas aeronáuticos. Esperamos que esta Asamblea se vea coronada por el éxito en sus deliberaciones y que los objetivos de nuestra Comisión se sigan ratificando y ejecutando adecuadamente.

CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(Viernes, 5 de Diciembre de 1980, a las 10:00 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
5. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC
6. Lugar y fecha de la Quinta Asamblea Ordinaria de la CLAC
7. Clausura de la Asamblea

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A4-NE/35, Adendo y Corrigendo

1. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité I, Embajador Mariano Tirado, de la delegación de Venezuela, 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/35 y su Adendo y Corrigendo.
2. La Plenaria adoptó el 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.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A4-NE/33, Adendo y Corrigendo

3. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité II, Dr. José Claudio Bogolasky, de la delegación de Chile, que presentara a la consideración de la Plenaria el Informe del Comité II. El Presidente del Comité II hizo la presentación del Informe contenido en la nota de estudio NE/33 y su Adendo y Corrigiendo.

4. El delegado de Argentina propuso una enmienda al párrafo 6 y al proyecto de Resolución contenido en el párrafo 8, para modificar el nuevo inciso 5) del Artículo 39, del Reglamento Interno de la CLAC. Los delegados de Venezuela, México, Costa Rica, Bolivia y Uruguay apoyaron la propuesta, por lo que la Plenaria decidió modificar el inciso 5) del Artículo 39, del Reglamento Interno, con la siguiente nueva redacción:

"Artículo 39.-

.....

5) Las funciones y atribuciones de los miembros del Comité Ejecutivo podrán ser delegadas en otros funcionarios de las respectivas Administraciones de Aviación Civil, en los casos de sustitución o reemplazo de los titulares de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes en cada Estado."

.....

5. El delegado de Argentina informó a la Asamblea que la inclusión del último párrafo al inciso a) del Artículo 13, del Estatuto de la CLAC, en su opinión podría demorar la pronta entrada en vigor de la enmienda, cuyo principal objetivo era elevar de tres a cuatro el número de Vicepresidentes. El delegado de Cuba coincidió con la opinión anterior.

6. Los delegados de Argentina y Venezuela manifestaron su reserva al proyecto de Resolución contenido en la página 11 de la nota de estudio NE/33 (Resolución A4-4), relacionada con la inclusión de un nuevo Artículo 1 bis, en el Reglamento Interno de la CLAC.

7. El delegado de Argentina manifestó su reserva a la aprobación de los incisos 4), 5), 6) y 7) del párrafo 32 de la nota NE/33, que se refieren al examen de las siguientes cuestiones por parte del Grupo de Expertos de la CLAC en cuestiones jurídicas:

- 4) Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.
- 5) Refundición técnica de las disposiciones en documentos de la OACI relativos a la Condición Jurídica del Comandante de Aeronave.
- 6) Sobre-venta de espacios en vuelos internacionales.
- 7) Examen de la legislación de protección al usuario del transporte aéreo en el contexto del Derecho Aéreo Internacional.

8. La Plenaria tomó nota que se eliminaba el párrafo b) de la página 4, Apéndice 1, de la nota NE/33 en virtud de que no se había aprobado la recopilación experimental de estadísticas sobre las ventas de las líneas aéreas.

9. El delegado de Argentina indicó que la recopilación de estadísticas de origen y destino debería hacerse sobre una base global de intercambio para que todos los Estados se beneficiaran de la misma manera. Por indicación del Presidente de la CLAC, la Plenaria fue informada por la Secretaría que con excepción de un Estado, todos los demás Estados Sudamericanos estaban proporcionando datos de origen y destino por aeropuerto de embarque y desembarque, de una manera regular.

10. La Plenaria adoptó el Informe del Comité II y el Presidente de la CLAC felicitó al Presidente del Comité II por la manera eficaz en que dirigió los trabajos de dicho Comité.

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

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

Otras cuestiones

CLAC/A4-NE/30 y NE/34

12. El delegado de Paraguay presentó a la Plenaria la nota CLAC/A4-NE/34, relacionada con un Acuerdo celebrado entre Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, para establecer un sistema de rotación para la elección de los miembros latinoamericanos en el Consejo de la OACI, y pidió a la Asamblea que tomara nota de la existencia de dicho Acuerdo (ver Adjunto 1).

13. El delegado de Colombia indicó que la Representación de Colombia a la Cuarta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, no tiene inconveniente que la Asamblea tomara nota de la cuestión mencionada precedentemente, pero con la siguiente constancia: "La Delegación de Colombia considera que este asunto no tiene ningún efecto en cuanto no ha sido aceptado por los Estados que hoy día forman parte del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en sus tres grupos y que Venezuela cuando se adhirió a esta moción, no hacía parte del Consejo".

14. Al examinar el contenido de la nota NE/30, el delegado de Venezuela pidió que se adoptara el proyecto de Resolución ahí contenido para rendir un homenaje al Ing. Edgar Pol, por unanimidad y aclamación. La Plenaria decidió adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A4-8

HOMENAJE AL ING. EDGAR POL

- 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. Edgar Pol ha dedicado 27 años de su vida al servicio de la Organización de Aviación Civil Internacional, de los cuales durante 20 años dicha Organización lo distinguió encomendándole la dirección de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI;
- CONSIDERANDO Que los países de la CLAC desean expresar su profundo reconocimiento a la alta capacidad profesional, devoción y espíritu de cooperación puestos de manifiesto de una manera permanente por el Ing. Edgar Pol en su gestión al frente de la Oficina Regional de la OACI y en especial por su valiosísima contribución al cumplimiento de los objetivos de la CLAC;

LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- RESUELVE
- 1) Expresar su sincero reconocimiento a la extraordinaria contribución del Ing. Edgar Pol al desarrollo de la aviación civil latinoamericana;
 - 2) Rendir un cálido homenaje de agradecimiento, admiración y respeto al ilustre nacional boliviano;
 - 3) Encomendar al Comité Ejecutivo de la CLAC que haga llegar esta Resolución al Ing. Edgar Pol.

15. A propuesta del delegado de Chile, la Plenaria decidió manifestar su regocijo por la celebración el día 4 de Diciembre de 1980, del 25° Aniversario de la fundación de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) y expresar el apoyo y reconocimiento de la CLAC a la labor de la CEAC. El observador de la CEAC manifestó su agradecimiento por la felicitación de la Plenaria e indicó que éste era otro ejemplo de las buenas relaciones existentes entre la CLAC y la CEAC.

16. A propuesta del delegado de Argentina, la Plenaria por aclamación expresó su reconocimiento al Gobierno y al pueblo de Colombia por las facilidades y atenciones proporcionadas a la CLAC para la celebración de su Cuarta Asamblea. El delegado de Colombia agradeció este reconocimiento y a su vez destacó la labor desarrollada por el Presidente de la CLAC.

17. A propuesta del delegado de Venezuela, la Plenaria expresó su reconocimiento al Dr. Guillermo Ortega, de la delegación de Colombia, por su dedicación y esfuerzos para atender a todas las delegaciones que asistieron a la Cuarta Asamblea de la CLAC.

Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

18. El Presidente de la CLAC informó a la Plenaria que habiéndose adoptado la Resolución A4-1, para aumentar a cuatro el número de Vicepresidentes del Comité Ejecutivo, todos los Jefes de Delegación que asistieron a la Asamblea habían prestado su aprobación a dicha Resolución, con el objeto de que a partir de este momento se pudiera aplicar provisionalmente la enmienda al Estatuto y se eligieran cuatro Vicepresidentes.

19. El delegado de Brasil informó a la Plenaria que tomando en cuenta la larga historia de Colombia, así como su vigoroso desarrollo en el campo de la aviación civil, proponía a Colombia para ocupar el cargo de Presidente de la CLAC. La Plenaria adoptó por aclamación la propuesta del delegado de Brasil.

20. El delegado de Perú con el apoyo de los delegados de Brasil y Uruguay, propuso a Venezuela, México, Costa Rica y Bolivia para los cargos de Primero, Segundo, Tercero y Cuarto Vice-presidente respectivamente. La Plenaria adoptó por aclamación la propuesta del delegado de Perú.

Lugar y fecha de la Quinta Asamblea de la CLAC

21. El delegado de Venezuela ofreció a la Plenaria la ciudad de Caracas para Sede de la Quinta Asamblea Ordinaria de la CLAC. La Plenaria aceptó por aclamación la invitación del delegado de Venezuela y decidió que la Quinta Asamblea Ordinaria se realice en Caracas en el último trimestre de 1982 en una fecha que determinará el Comité Ejecutivo en su oportunidad.

Clausura de la Asamblea

22. El Presidente de la CLAC se refirió a las actividades desarrolladas durante los dos años que actuó como Presidente de la CLAC y agradeció la cooperación recibida del Comité Ejecutivo, de los señores Directores Generales de Aviación Civil, de la OACI, particularmente de las Oficinas Regionales de Lima y México y en especial el trabajo realizado por la Secretaría de la CLAC (ver Anexo A).

23. El Presidente invitó al nuevo Comité Ejecutivo para que ocupara la mesa y el Presidente entrante pronunció un discurso (ver Anexo B).

24. El nuevo Presidente clausuró la Cuarta Asamblea Ordinaria de la CLAC a las 13:00 horas.

ACUERDO

Los Delegados de los siguientes Estados acreditados ante el 23 período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional: Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

CONSIDERANDO

QUE al haber entrado en vigor el Protocolo relativo a la enmienda del Convenio sobre aviación civil internacional, en su artículo 50 a), durante el presente período de sesiones, la Asamblea de la OACI elegirá 33 miembros del Consejo, con lo que se aumentan las posibilidades de una mayor representación en dicho organismo de los países que constituyen el área latinoamericana.

QUE sus Estados han demostrado un creciente interés por hacer realidad la integración y unidad hemisféricas en el plano aeronáutico;

QUE sus Estados han manifestado su acquiescencia a los principios que rigen la CLAC, con particular apoyo a los Estados que postulan al Consejo de la OACI en 1980;

QUE sus Estados, en aras de la Unidad y confraternidad continentales, han asegurado que se abstendrán de postular sus candidaturas en la elección de 1980, a pesar de que les asiste el derecho soberano de hacerlo;

QUE el Convenio de Chicago preceptúa como elemento fundamental en la integración del Consejo, una adecuada representación geográfica dentro de un contexto de amplias y razonables oportunidades de participación para todos los Estados miembros de la OACI;

QUE es necesario fortalecer a la familia latinoamericana de naciones, a través de un sistema que permita a todos los Estados del área participar directamente en la conducción de la OACI, como miembros del Consejo, mediante su acción mancomunada que garantice una igualdad de oportunidades para los mismos;

QUE es indispensable apartarse de los esfuerzos individuales por optar tales representaciones, dedicando en cambio, sus comunes empeños en establecer un sistema que garantice a todos y cada uno de los Estados su derecho de ocupar sucesivamente uno de los puestos que dentro del Consejo de la OACI corresponde a los países del área latinoamericana;

Los Delegados de los referidos Estados, acreditados ante el 23 período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

ACUERDAN:

1. ESTABLECER un sistema equitativo de rotación entre aquellos Estados Sudamericanos no representados en la actualidad en el Consejo de la OACI, y que aspiran a integrar la Parte III de la elección del mismo;

2. ESTABLECER el reglamento correspondiente del referido sistema de rotación;
3. INVITAR, muy cordialmente, en aras de la confraternidad sudamericana, a los Estados que actualmente ocupan puestos en el Consejo, elegidos de acuerdo a la Parte III de la elección del mismo (Art. 50 b) del Convenio de Chicago) a que también se integren al sistema de rotación acordado;
4. SOLICITAR a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a que actúe como coordinadora en la estructuración del sistema de rotación acordado;
5. IMPLEMENTAR el sistema de rotación acordado a partir de las elecciones del Consejo de la OACI que se lleven a cabo en el 24 período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

DADO, en Montreal, Canadá, a quince de septiembre de 1.980.

(Firman los delegados de Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela)

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE DE LA CLAC
GENERAL DE AVIACION JORGE ROJAS CARRASCO, EN
EL ACTO DE CLAUSURA DE LA CUARTA
ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señores Delegados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
- Señores Observadores
- Señoras y Señores

Estamos dando término a la Cuarta Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Una agenda nutrida ha sido objeto de un pormenorizado examen por parte de los Estados miembros. Las distintas materias nos han obligado no sólo a tratar asuntos de transporte aéreo y navegación aérea, sino que también a discutir profundamente la estructura misma de nuestra Comisión, para poder hacer de ella un instrumento útil y vital para nuestras administraciones de aviación civil.

Corresponderá a los Gobiernos de los Estados miembros implementar las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por esta Asamblea. Se podrá apreciar que este conjunto de decisiones tiende a promover una CLAC cada vez más ejecutiva, en la búsqueda de soluciones a los problemas de aviación civil internacional de alcance global que representen invariablemente el interés regional.

El Programa de Trabajo que se ha aprobado para el próximo bienio está estrechamente relacionado con el Programa General de Trabajo de la OACI, lo que indica que nuestras Organizaciones están coordinando sus esfuerzos para hacer frente a los problemas principales del transporte aéreo; la OACI a nivel mundial y la CLAC a nivel regional.

Para ejecutar este Programa de Trabajo se ha constituido el nuevo Comité Ejecutivo que tendrá la responsabilidad de guiar a nuestra Comisión en el período 1981-1982. Vayan nuestros votos de apoyo y nuestras felicitaciones a las hermanas Repúblicas de: Colombia Presidente, Venezuela Primer Vice-Presidente, México Segundo Vice-Presidente, Costa Rica Tercer Vice-Presidente y Bolivia Cuarto Vice-Presidente.

Al terminar mi mandato quisiera asimismo, agradecer a mis colegas del Comité Ejecutivo, que hoy dejan sus responsabilidades y que durante el período 1979-1980 me han acompañado en la implementación y ejecución de nuestro Programa de Trabajo. Vayan para los señores Directores de Aviación Civil de Colombia, Ecuador y El Salvador mi gratitud y mi reconocimiento por su eficiente y desinteresada colaboración.

Estoy seguro también que interpreto el sentir de todos los países de la CLAC al señalar a la OACI nuestro especial agradecimiento, por todo el apoyo que nos ha brindado a través de las Oficinas Regionales de Lima y México.

Quisiera destacar además nuestro profundo agradecimiento a la Secretaría de la CLAC por su valiosa y eficaz colaboración y trabajo, lo que ha permitido a este Presidente y al Comité Ejecutivo desempeñar su labor, y en forma muy especial al señor Secretario por el interés y desinteresado apoyo brindado al Presidente quien en este instante termina su período.

Vaya también a Colombia y a sus autoridades un voto especial de congratulación por la magnífica organización de esta Cuarta Asamblea, por las atenciones brindadas a todas las delegaciones asistentes y por el esfuerzo realizado para que ella pudiese haber sido llevada a cabo en tan magníficas condiciones. Agradecimiento que hacemos extensivo al personal de la Secretaría de la Asamblea, que con su desempeño contribuyó al eficiente desarrollo de la misma.

Quiero expresar también que para el Director General que les habla, como para su país, la Presidencia de la CLAC ha constituido un honor y un orgullo. Por otra parte, a nombre del Comité Ejecutivo deseo hacer resaltar que el creciente apoyo que los Gobiernos de los países integrantes de nuestra Comisión han dado a la misma ha constituido un valioso estímulo para el desempeño de nuestras funciones. Esperamos también que el mismo y estimulante apoyo sea brindado al nuevo Comité Ejecutivo que hoy asume sus responsabilidades. Ello porque la gestión de la CLAC tiene y deberá seguir teniendo como propósito principal conseguir un ordenado desarrollo del transporte aéreo, tendiente a utilizar al máximo la capacidad de los medios disponibles con el fin de eliminar las barreras que limitan el normal desenvolvimiento de la aviación en nuestra Región.

El éxito de la CLAC en el medio regional, dijimos en 1978, será el resultado del apoyo irrestricto de la comunidad latinoamericana al cumplimiento de los objetivos y programas de trabajo de nuestra joven organización. Algunos hechos de singular importancia han puesto a prueba a la CLAC en el período que termina, y creemos, con satisfacción, que nuestras acciones han sido efectivas y consecuentes con nuestras políticas regionales.

Debemos seguir con los esfuerzos necesarios para que la CLAC se fortalezca cada vez más en el ámbito internacional. Vuestra cooperación y actuación en la búsqueda de soluciones a nuestra problemática será el instrumento más efectivo para mantener vigente nuestra Comisión en pos del desarrollo aeronáutico en Latinoamérica, como así también para mantener la unión cada vez más efectiva y solidaria de nuestros países, que nos lleva a un conocimiento mutuo y a un fortalecimiento de los vínculos de hermandad y amistad de los países latinoamericanos.

Al finalizar, deseo expresar a los señores delegados mi agradecimiento más profundo por la colaboración prestada en el transcurso de la Asamblea. Al desearles un feliz retorno a sus respectivos países, les deseo el mayor de los éxitos en el desempeño de sus respectivas labores.

Al terminar pido vuestro apoyo y confianza al nuevo Comité Ejecutivo que Ustedes han elegido y deseo a los integrantes del mismo el mejor de los éxitos en su gestión al frente de la CLAC en el período 1981-1982.

El Director General que les habla, a nombre de la delegación de Chile reafirma su disposición del más decidido apoyo tanto a Ustedes como al nuevo Comité Ejecutivo en todas las manifestaciones de la CLAC. Chile seguirá demostrando el mismo vivo interés en todas las actividades de la Comisión, como siempre lo ha hecho hasta ahora. Cumplo también con agradecer a Ustedes el apoyo y confianza depositados en mi Presidencia.

Muchas gracias

A partir de este momento, y en virtud de vuestro mandato, invito a asumir sus cargos al nuevo Comité Ejecutivo de la CLAC.

Doctor Alvaro Uribe Vélez, desde este momento Usted es el nuevo Presidente de la CLAC. Es para mi motivo de gran satisfacción hacerle entrega de la Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL JEFE DEL DEPARTAMENTO
ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL, DOCTOR
ALVARO URIBE VELEZ, EN EL ACTO DE CLAUSURA
DE LA CUARTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señores Delegados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
- Señores Observadores
- Señoras y Señores

Las Direcciones Latinoamericanas de Aviación Civil en esta Cuarta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil han tenido a bien discernir en Colombia la Presidencia del Organismo para el período que terminará en Diciembre de 1982. Recibo tan grande honor consciente que se radica en una Nación y en un Gobierno con una profunda tradición jurídica en el plano de las relaciones internacionales y con absoluta claridad en el conocimiento que la asunción de esta responsabilidad implica la dedicación a defender los intereses aeronáuticos latinoamericanos. La defensa multilateral y bilateral de estos intereses tiene que producir el desarrollo de la aviación civil comercial equilibrado entre nuestras diferentes naciones en proporción a las necesidades respectivas de tráfico de pasajeros y carga.

Conseguida la meta del desarrollo equilibrado será posible y no está muy tarde, por eso lo planteo desde ya, extender las fronteras aeronáuticas nacionales a una línea común, que sea la frontera aeronáutica latinoamericana; esto es, hacer de nuestros pueblos en materia de transporte aéreo una sola Nación servida por empresas latinoamericanas con libertad de rutas en el medio latinoamericano; los altísimos costos de inversión y operación así lo exigirán y debe pensarse en empresas de propiedad de Estados socios que los absorban para atender el mercado con equipo moderno que reuna los requisitos de capacidad, ahorro de combustible y eliminación de ruido. Entre tanto ocurre esto, tengan Ustedes la seguridad que la Aeronáutica Colombiana en el ejercicio de tan honrosa encomienda, no ahorrará esfuerzos para defender los intereses de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Sucedo en esta posición al ilustre General de Aviación de Chile, don Jorge Rojas Carrasco, quien deja una honda e indeleble huella de servicios. Permítame General Rojas asumiendo la vocería latinoamericana, expresarle nuestros más sinceros agradecimientos, extensivos al Comité Ejecutivo y al Secretario que lo han acompañado. Buscaré que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil crezca en logros y objetivos a un ritmo veloz y simultáneamente se controlará con drasticidad el presupuesto de gastos de funcionamiento, para mantenerla como una Entidad ejemplar de eficiente austeridad. Todo cuanto servicio ofrezca la Organización de Aviación Civil Internacional lo aplicaremos con el doble propósito de evitar duplicidad y de estrechar la integración con el Organismo mundial, cuya asistencia prolija nos inspira gratitud. El interés del doctor Kotaite y de los Jefes de Oficina para América Latina, acreditado con su participación en esta Asamblea, es introito a un intenso programa de cooperación.

Finalmente señores delegados, reciban Ustedes el agradecimiento de nuestro pueblo, de nuestro Gobierno y del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil en particular, y nuestros votos por su bienestar, por el progreso de la aviación civil del Continente, y la manifestación de nuestro deseo de verlos nuevamente en Colombia.