



**COMISION LATINOAMERICANA  
DE AVIACION CIVIL**

**QUINTA ASAMBLEA ORDINARIA**

(Caracas 15-18 Noviembre 1982)

**INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA**

I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Quinta Asamblea de la CLAC por el Presidente .....	1
Adopción del Orden del Día .....	2
Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea .....	2
Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados .....	2
Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas de la CLAC vigentes, no vigentes y en proceso de aprobación .....	3
Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI .....	3
<u>Recomendación A5-1</u>	
Medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navega- ción Aérea de la OACI .....	4
Ruido y emisiones de los motores .....	6
Reducción de las distancias de vuelo en la Región ....	6
Cooperación técnica .....	6
Revisión permanente de las Resoluciones y Reco- mendaciones de la Asamblea .....	7
<u>Resolución A5-1</u>	
Resoluciones y Recomendaciones de la Asamblea declaradas no vigentes .....	7
Situación de los instrumentos del Sistema de arsovia en los Estados miembros de la CLAC .....	8
<u>Recomendación A5-2</u>	
Adhesión a los Protocolos de Montreal y conversión del franco oro .....	9
Condiciones generales del transporte aéreo (pasajeros)	
Embarque denegado .....	11

	<u>Página</u>
<u>Resolución A5-2</u>	
Precisiones respecto a las normas contenidas en la Resolución A4-5: Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta .....	12
Franquicias y recargos en materia de equipajes .....	14
<u>Resolución A5-3</u>	
Franquicias y recargos en materia de equipajes .....	14
Otros aspectos relacionados con las condiciones generales del transporte aéreo .....	16
<u>Resolución A5-4</u>	
Condiciones del Contrato de Transporte Aéreo (pasajeros) .....	16
Cuestiones tarifarias .....	17
Líneamientos aprobados por el Comité Ejecutivo y el Grupo Especial de Tarifas de la CLAC en relación con el establecimiento de las tarifas internacionales de pasajeros .....	17
Normas complementarias para el mejor cumplimiento de la Resolución A3-2 sobre tarifas .....	19
<u>Resolución A5-5</u>	
Complementaria de la Resolución A3-2 sobre tarifas .....	20
Pronta aprobación de las tarifas .....	25
<u>Resolución A5-6</u>	
Pronta aprobación de las tarifas .....	25
Infracciones tarifarias .....	26
<u>Recomendación A5-3</u>	
Infracciones tarifarias .....	27
Regulación de la capacidad en los servicios regulares .....	36
Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1983 al 31 de Diciembre de 1984 .....	36

Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1983 al 31 de Diciembre de 1984 .....	37
Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC ..	38
Lugar y fecha de la Sexta Asamblea de la CLAC .....	38
Décimo Aniversario de la creación de la CLAC .....	38
Otras Cuestiones .....	39
Clausura de la Asamblea .....	39

ADJUNTOS

- A. Programa de Trabajo de la CLAC
- B. Programa de Reuniones de la CLAC para 1983-1984
- C. Presupuesto de gastos directos de la CLAC 1983-1984

APENDICES

- 1. Orden del Día
- 2. Lista de Participantes
- 3. Lista de Documentos
- 4. Informe del Presidente
- 5. Acta de la Primera Sesión Plenaria
  - Anexo A - Discurso pronunciado por el Ministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela
  - Anexo B - Discurso pronunciado por el Presidente del Consejo de la OACI
  - Anexo C - Discurso pronunciado por el Presidente de la CEAC
  - Anexo D - Discurso pronunciado por el Presidente de la CLAC
- 6. Acta de la Segunda Sesión Plenaria
  - Anexo A - Comunicación a enviar a la FAA sobre la cuestión del ruido suscitada en el Aeropuerto de Nueva York

Apêndice 6 (cont.)

Anexo B - Discurso pronunciado por el Presidente saliente de la CLAC

Anexo C - Discurso pronunciado por el Presidente entrante de la CLAC

## QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Caracas, 15 al 18 de Noviembre de 1982)

### I N F O R M E

<u>Cuestión 1 del Orden del Día:</u>	<u>Apertura de la Quinta 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>	<u>Discurso del Presidente de la CEAC</u>
<u>Cuestión 5 del Orden del Día:</u>	<u>Discurso del Presidente e Informe sobre las actividades de la CLAC en 1981 y 1982</u>

1. La Quinta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, Ingeniero Juan Guillermo Penagos, Jefe del Departamento Administrativo de Aero nautica Civil de Colombia, en la Sala 2 del Parque Central, Caracas, a las 16:00 horas del día 15 de Noviembre de 1982. El Ministro de Transporte y Comunicaciones, Ingeniero Vinicio Carrera Arismendi, pronunció un discurso de bienvenida a nombre del Gobierno de Venezuela. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea destacando los obje tivos 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 CEAC pronunció una alocución. A continuación el Presidente de la CLAC se dirigió a la Asamblea y dio a conocer el Informe sobre las actividades de la CLAC en 1981 y 1982, que aparece en el Apéndice 4. Los textos de los discursos respectivos figuran en el Apéndice 5 de este informe (Anexos A, B, C y D).

2. Los siguientes Estados miembros de la CLAC estuvieron representados: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicara gua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela.

3. Participaron en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros y territorios dependientes: Alemania (República Federal), Antillas Holandesas, Dominica, España, Francia, Haití y Portugal y las siguientes Organizaciones Internacionales: Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), Sistema Económico Latinoamericano (SELA), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.

4. 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.

5. 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 Sres. Rafael Henriquez 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 Sr. 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 las Srtas. L. Novak e I. Espinoza, de las Oficinas Regionales de la OACI de Lima y México, respectivamente. Los locales, equipos, suministros, servicios generales y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno de Venezuela.

Cuestión 6 del  
Orden del Día: Adopción del Orden del Día

Cuestión 7 del  
Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea

Cuestión 8 del  
Orden del Día: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados

CLAC/A5-NE/1 y NI/1

6. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A5-NE/1 con las enmiendas propuestas por el Presidente y lo aprobó por unanimidad (Apéndice 1).

7. La Asamblea aprobó la propuesta del Presidente contenida en la nota CLAC/A5-NI/1 y estableció dos Comités (I y II) para examinar las diversas cuestiones del Orden del Día antes de

ser tratadas por la Plenaria. La Asamblea eligió al Embajador Mariano Tirado, de la Delegación de Venezuela, para presidir el Comité I y al Dr. Jorge Ansted, de la Delegación de Chile, como Presidente del Comité II. Al Comité I se le encomendó el examen de las cuestiones 10, 11, 12 y 13 y al Comité II las cuestiones 9, 14, 15, 18 y 19 del Orden del Día. Las cuestiones 16, 17 y 20 del Orden del Día fueron trasladadas directamente a la Plenaria.

Cuestión 9 del  
Orden del Día: Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las  
Asambleas de la CLAC vigentes, no vigentes y en  
proceso de aprobación

CLAC/A5-NE/3 y Adendos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 y NE/17

8. La Asamblea examinó la nota CLAC/A5-NE/3 y sus Adendos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 en la cual el Comité Ejecutivo, de conformidad con la Recomendación A4-13 de la Cuarta Asamblea, consolidó en un solo documento todas las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas de la CLAC.

Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI

9. Durante el examen de la Parte X de la nota NE/3 y su Adendo 2, varios delegados consideraron que para contribuir a la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, los Estados de la CLAC deberían asegurarse que el Plan Regional de Navegación Aérea se mantuviera actualizado a través de las propuestas de enmiendas correspondientes y de la asistencia a las reuniones que convocan periódicamente las Oficinas Regionales.

10. La Asamblea reconoció que algunas de las disposiciones de las Recomendaciones A1-6, A2-7 y A3-9 continúan teniendo validez en lo relacionado con la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI y el desarrollo de proyectos de cooperación técnica por lo que decidió adoptar la siguiente Recomendación que sustituye a las Recomendaciones A1-6, A2-7 y A3-9.

RECOMENDACION A5-1

MEDIDAS PARA CONTRIBUIR A LA ACTUALIZACION E IMPLEMENTACION  
DEL PLAN REGIONAL DE NAVEGACION AEREA DE LA OACI

CONSIDERANDO que toda deficiencia importante en la aplicación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI puede afectar a la seguridad, regularidad, eficiencia y economía de las operaciones aéreas internacionales y en consecuencia debería subsanarse lo más rápidamente posible;

CONSIDERANDO que a pesar de los progresos alcanzados en la implementación de dicho Plan Regional, aún continúan subsistiendo en algunos casos deficiencias importantes, especialmente en lo relacionado con la puesta en servicio de las comunicaciones orales del servicio fijo aeronáutico y con la necesidad de disponer de personal aeronáutico adecuadamente adiestrado en todas las especialidades técnicas de la navegación aérea;

CONSIDERANDO que es de particular interés de los Estados miembros de la CLAC que se mantenga debidamente actualizado el Plan de Navegación Aérea para las Regiones CAR y SAM a fin de que el Plan vigente refleje en todo momento los requerimientos de instalaciones y servicios que deberían ser proporcionados por los Estados miembros;

CONSIDERANDO que es de suma importancia que los Estados miembros tomen las medidas apropiadas para la ejecución oportuna y coordinada de las partes que les corresponden del Plan de Navegación Aérea de la OACI, asignando los recursos requeridos para este fin en sus respectivos presupuestos nacionales y recurriendo también a la ayuda que puedan obtener del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y de otras fuentes;

LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

1) RECOMIENDA a los Estados miembros:

- a) Que continúen esforzándose para lograr la implementación de las partes aún pendientes de ejecución del Plan de Navegación Aérea de la OACI y a que participen y presten su cooperación en el desarrollo de las medidas especiales que se convengan dentro de la esfera de la OACI para mejorar la implementación de dicho Plan.

- b) Que a tal fin tomen las medidas del caso para asignar los recursos necesarios en sus respectivos presupuestos nacionales y que utilicen al máximo la ayuda que les puede proporcionar el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), otras fuentes multilaterales o bilaterales y el asesoramiento técnico de la OACI.
- c) Que en relación con los programas de cooperación técnica para el desarrollo de los planes nacionales de navegación aérea tomen en cuenta los criterios y procedimientos de asistencia técnica establecidos por la OACI en la Resolución A23-7.
- d) Que cooperen con las Oficinas Regionales concernientes de la OACI, informando con suficiente anticipación sobre los cambios en las operaciones aéreas que requieran la introducción de enmiendas al Plan Regional.

2) ENCARGA al Comité Ejecutivo:

- a) Que se mantenga convenientemente informado sobre el estado de implementación del Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones CAR y SAM y, llegado el caso, adopte, en coordinación con la OACI, las medidas necesarias para lograr la más pronta implementación de las partes pendientes de ejecución de dicho Plan.
- b) Que coopere con la OACI, en consulta con los Estados miembros, en la preparación de nuevos proyectos regionales de cooperación técnica en el campo de la navegación aérea y solicite a la Oficina Regional del PNUD para Latinoamérica, que se dé alta prioridad a la tramitación y aprobación de dichos proyectos.
- c) Que informe a la Sexta Asamblea sobre los problemas que pudieran haberse presentado en la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI y proponga las medidas que sea necesario adoptar para solucionar dichos problemas.

3) DECLARA que la presente Recomendación sustituye y anula las Recomendaciones A1-6, A2-7 y A3-9.

### Ruido y emisiones de los motores

11. La Asamblea examinó el Adendo 3 a la nota NE/3 y la NE/17 presentada por la Delegación de Chile, relacionadas con las normas sobre el ruido de las aeronaves y notó con grave preocupación las repercusiones que tendrán en una parte significativa de la flota latinoamericana que actualmente vuela a los Estados Unidos, la aplicación de las normas contra el ruido de la FAA a partir del 1° de Enero de 1985, así como la aplicación que pretende poner en vigor la autoridad portuaria de Nueva York y Nueva Jersey a partir del 1° de Enero de 1983.

12. La Asamblea decidió instruir al Comité Ejecutivo para que envíe de inmediato una comunicación a la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos (ver Apéndice 6, Anexo A), mostrándole su grave preocupación sobre esta cuestión. Igualmente la Asamblea decidió solicitar a los Estados miembros que apoyen la comunicación de la CLAC con solicitudes a través de sus respectivas cancillerías y que si así lo desean, actúen de conformidad con los términos de los convenios bilaterales que tengan celebrados con el Gobierno de los Estados Unidos.

### Reducción de las distancias de vuelo en la Región

13. La Asamblea examinó el Adendo 4 de la nota NE/3 relacionado con la Recomendación A4-4 y tomó nota con satisfacción de los progresos alcanzados para reducir las distancias de vuelo en la Región SAM, por lo que consideró que los Estados de dicha Región han cumplimentado los incisos 1) y 2) de la Recomendación A4-4. Igualmente la Asamblea reiteró la validez de los incisos 2), 3) y 4) de la indicada Recomendación.

### Cooperación técnica

14. Durante el examen de la Parte XII de la nota NE/3 y sus Adendos 5 y 6, la Asamblea tomó nota del estado de trámite para la aprobación por el PNUD de los Proyectos Regionales de Aviación Civil presentados por la CLAC y la OACI.

15. Reconociendo la importancia que tiene la aprobación del Proyecto del Instituto Regional de Aviación Civil (CIPE-ARG) y el Proyecto de la CLAC sobre capacitación en el campo económico del transporte aéreo, la Asamblea decidió instruir al Comité Ejecutivo para que exprese su preocupación ante la sede del PNUD en Nueva York, por la demora en la aprobación de estos proyectos y la reducción de las contribuciones solicitadas.

16. Igualmente la Asamblea decidió instar a los Estados miembros para que se dirijan al PNUD en forma individual y a través de los organismos correspondientes, para reiterar el apoyo a dichos proyectos y expresar su preocupación por la demora en la aprobación de los mismos y la reducción de los fondos requeridos.

Revisión permanente de las Resoluciones y Recomendaciones de la Asamblea

17. La Asamblea consideró que la Recomendación A4-13 debería modificarse con el objeto que la revisión y consolidación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC fuera una labor permanente de cada Asamblea que además permitiera conocer los resultados obtenidos en la aplicación de cada Resolución y Recomendación por parte de los Estados miembros. Por lo anterior, la Asamblea decidió sustituir la primera cláusula de la Recomendación A4-13 con el siguiente texto:

"ENCARGA al Comité Ejecutivo que para cada sesión de la Asamblea, 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 y dando a conocer los resultados obtenidos con respecto a cada Resolución y Recomendación, para su aprobación posterior por la respectiva Asamblea".

18. Finalmente la Asamblea decidió adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A5-1

RESOLUCIONES Y RECOMENDACIONES DE LA ASAMBLEA

DECLARADAS NO VIGENTES

LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1) Declarar no vigentes las siguientes Resoluciones y Recomendaciones, o parte de las mismas, por las razones abajo expresadas:

Recomendación A2-1: Por haber sido sustituida con la Resolución A4-7 y la Recomendación A3-11.

Recomendación A2-2: Cláusulas 4) y 6) por haber sido sustituidas con la Resolución A3-2.

Recomendación A3-5: Por haber sido sustituida con la Recomendación A4-2.

- Recomendación A3-2: Por haber sido sustituida por la Resolución A4-5.
- Recomendación A1-1: Cláusulas 2) y 3) por haberse cumplido.
- Recomendación A1-4: Por haberse cumplido.
- Recomendación A1-7: Por haberse cumplido.
- Recomendación A1-9: Por haberse cumplido.
- Recomendación A2-8: Por haber sido sustituida por la Recomendación A3-10.
- Resolución A1-2: Por haberse cumplido.
- Resolución A2-1: Por haberse cumplido.
- Resolución A2-2: Por haberse cumplido.
- Resolución A2-3: Por haberse cumplido.
- Recomendación A4-5: Por haberse cumplido.
- Resolución A4-8: Por haberse cumplido.

Cuestión 10 del  
Orden del Día:

Situación de los instrumentos del Sistema de  
Varsovia en los Estados miembros de la CLAC

CLAC/A5-NE/4 y NE/10

19. La Asamblea tomó nota que el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya había sido ratificado por 12 Estados miembros de la CLAC, un Estado miembro se había adherido al Convenio de Varsovia pero no había hecho lo propio con el Protocolo de La Haya y 7 Estados miembros\* aún no eran parte del Sistema de Varsovia. Sin embargo, la Asamblea no dejó de tomar en cuenta que todas las líneas aéreas latinoamericanas que vuelan a los Estados Unidos se habían visto obligadas a aceptar el Acuerdo de Montreal de 1966 que establece límites por muerte o lesiones de los pasajeros muy superiores a los del sistema Varsovia-La Haya y además introduce el principio de la responsabilidad objetiva.

\* Bolivia, Costa Rica, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá y Perú.

20. La Asamblea observó que a pesar de los esfuerzos realizados por muchos Estados, por la OACI y por la IATA para establecer un sistema estable y uniforme en relación con la responsabilidad del transportista en caso de muerte, lesiones o retraso del pasajero y de daños, pérdida o retraso del equipaje y las mercancías, estos objetivos no se habían alcanzado ya que los Protocolos de Montreal a pesar de haberse firmado en 1975 aún no habían entrado en vigor por no haberse alcanzado el número necesario de ratificaciones. La Asamblea coincidió en que los problemas suscitados en los países de la CLAC a partir del momento en que el oro dejó de tener un precio oficial podrían obviarse si los Estados miembros de la CLAC fueran parte de los Protocolos de Montreal, principalmente de los Protocolos Adicionales Nos. 1 y 2 y que hasta tanto dichos Protocolos entren en vigor los Estados de la CLAC podrían adoptar medidas legislativas para convertir el franco oro a la moneda nacional en la forma establecida en los citados Protocolos.

21. La Asamblea examinó dos proyectos de Recomendación sobre este asunto que aparecen en las notas NE/4 (presentada por la Secretaría) y NE/10 (presentada por Brasil) y decidió refundirlas en un solo texto adoptando la siguiente Recomendación:

#### RECOMENDACION A5-2

#### ADHESION A LOS PROTOCOLOS DE MONTREAL

#### Y CONVERSION DEL FRANCO-ORO.

CONSIDERANDO que el Convenio de Varsovia de 1929, el Protocolo de La Haya de 1955 y el Protocolo de Guatemala de 1971 adoptaron el franco oro poincaré, para la conversión de los valores establecidos en el artículo 22 del Convenio de Varsovia en la moneda nacional de cada país;

CONSIDERANDO que el oro dejó de tener un precio oficial a partir de 1978;

CONSIDERANDO que esta situación no asegura totalmente las condiciones de estabilidad y uniformidad que determinaron su adopción en el Sistema de Varsovia;

CONSIDERANDO que la comunidad aeronáutica internacional, para evitar la incertidumbre respecto al valor del oro, adoptó en los Protocolos de Montreal Nos. 1, 2, 3 y 4 el Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional;

CONSIDERANDO que los Protocolos de Montreal Nos. 1, 2, 3 y 4 en relación con los países que continuarán adoptando el oro como unidad monetaria, establecen que la conversión en moneda nacional de las cantidades fijadas en los citados Protocolos será efectuada según la ley de cada Estado;

CONSIDERANDO que el Comité Jurídico de la OACI, en su 21º Período de Sesiones (Octubre de 1974) adoptó una resolución por la cual la conversión de las cantidades fijadas en francos poincaré a moneda nacional distinta del oro no debería hacerse de acuerdo con el precio de este metal en el mercado libre;

CONSIDERANDO que algunos Estados han solucionado expresamente este problema de la conversión del franco oro a través de sus legislaciones nacionales;

CONSIDERANDO que es de toda conveniencia para los Estados, para los usuarios y para los transportadores el reestablecimiento de un criterio estable y uniforme para la conversión del franco oro;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la CLAC son parte del Convenio de Varsovia modificado en La Haya;

CONSIDERANDO que la mejor forma de asegurar la conversión monetaria del franco oro sobre una base uniforme, consiste en ser parte, lo antes posible, de los Protocolos de Montreal, principalmente de los Protocolos Adicionales Nos. 1 y 2, que sustituyen en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya, la "cláusula oro" por los Derechos Especiales de Giro, o en adoptar una fórmula de conversión del franco oro a la moneda nacional, a través de la legislación nacional de cada Estado;

#### LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

- 1) Que hagan esfuerzos para ser parte lo antes posible de los Protocolos de Montreal, principalmente de los Protocolos Adicionales Nos. 1 y 2.
- 2) Que adopten tan pronto como sea posible medidas legislativas para que la conversión de los valores expresados en franco oro en el Convenio de Varsovia y en el Protocolo de La Haya se haga de una manera estable y uniforme y que de preferencia esos valores sean convertidos y representados en la forma establecida en los Protocolos Adicionales de Montreal Nos. 1 y 2.

Cuestión 11 del  
Orden del Día:

Condiciones generales del transporte aéreo  
(pasajeros)

a) Embarque denegado

CLAC/A5-NE/5

22. La Asamblea tomó nota que en la actualidad existían en el mundo diversos regímenes en relación con la denegación del embarque que estaban creando confusión entre las líneas aéreas y los pasajeros. La Asamblea coincidió en que la Resolución A4-5 adoptada por la Cuarta Asamblea de la CLAC debía ser de aplicación obligatoria por parte de todas las líneas aéreas que operan en la Región pero que para ello se hacía necesario establecer ciertas precisiones respecto al campo de aplicación, la definición de los conceptos "espacio previamente confirmado" y "servicios mínimos", los problemas derivados de la pérdida de los vuelos de conexión y la aceptabilidad del transporte substitutivo.

23. Después de un prolongado debate y de tomar nota de las Recomendaciones FRP/6-1 y FRP/6-2 del Grupo de Expertos de Tarifas de la OACI, la Asamblea decidió adoptar la Resolución que aparece más abajo. El Delegado de Ecuador expresó su reserva con respecto a la última frase del párrafo relacionado con el alcance de la expresión "servicios mínimos". El representante de AITAL expresó su preocupación por la inclusión de la definición "espacio previamente confirmado" ya que la misma no incluía el procedimiento de reconfirmación que exigían las líneas aéreas.

24. En relación con el campo de aplicación la Asamblea reafirmó el principio de que los Estados miembros que aprueben las Resoluciones A4-5 y A5-5 no deberían permitir que en sus respectivos territorios se apliquen normas y criterios diferentes a los establecidos en las citadas Resoluciones.

25. La Asamblea tomó nota que las Delegaciones de Brasil, Colombia y Venezuela declararon que al haber aprobado la Resolución A4-5, la misma, por tratarse de una norma internacional, prevalece sobre las normas nacionales adoptadas por dichos países en esta materia.

RESOLUCION A5-2

PRECISIONES RESPECTO A LAS NORMAS CONTENIDAS EN LA  
RESOLUCION A4-5: REGIMEN DE ATENCION AL PASAJERO  
EN LOS CASOS DE SOBRE-VENTA

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A4-5 adoptada por la Cuarta Asamblea de la CLAC los Estados miembros decidieron adoptar un régimen de atención al pasajero cuando no se proporcione un espacio previamente confirmado en un vuelo determinado;

CONSIDERANDO que en la aplicación de la Resolución A4-5 se han planteado algunas dudas de interpretación respecto al campo de aplicación, la definición de los conceptos "espacio previamente confirmado" y "servicios mínimos", los problemas derivados de la pérdida de los vuelos de conexión y la aceptabilidad del transporte substitutivo;

CONSIDERANDO que el Grupo de Expertos de la OACI sobre el mecanismo de fijación de las tarifas internacionales recomendó durante su Sexta Reunión (Montreal, 4 - 15 de Octubre de 1982) ciertas directrices que los Estados podrían tomar en cuenta en relación con los planes de indemnización\* por denegación de embarque;

CONSIDERANDO que muchas de las directrices recomendadas por el Grupo de Expertos de la OACI en esta materia ya fueron adoptadas por la CLAC a través de la Resolución A4-5 y algunas de ellas pueden ayudar a precisar las disposiciones contenidas en la citada Resolución;

CONSIDERANDO que la Resolución A4-5 (párrafo 3) encomendó al Comité Ejecutivo que siga estudiando esta cuestión y proponga a la Quinta Asamblea de la CLAC las medidas que sean necesarias en relación con la aplicación de dicha Resolución;

---

\* La expresión "planes de indemnización" utilizada por la OACI se refiere a todos los regímenes relativos al embarque denegado, tanto los que incluyen el pago de indemnizaciones en efectivo como los que como en el caso de la Resolución A4-5 sólo incluyen la prestación de servicios de atención al pasajero.

LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Establecer las siguientes precisiones respecto a las disposiciones contenidas en la Resolución A4-5:

Campo de aplicación: Todos los vuelos regulares internacionales que salen de los territorios de los Estados miembros de la CLAC, cualquiera sea el país de bandera del transportador y todos los vuelos del interior, siempre que se trate de pasajeros con documentos de transporte con conexión directa a un vuelo internacional de salida o de llegada.

Definición de espacio previamente confirmado: Especificación del número, fecha y hora del vuelo y la anotación "OK" en el lugar apropiado del billete por la línea aérea o su agente autorizado. Siempre que sea posible, dicha anotación irá acompañada del número de referencia de la reserva y/o la identificación de la línea aérea o agente que haya hecho la reserva.

Alcance de la expresión "servicios mínimos": Además de los servicios indicados en el párrafo 1) b) de la Resolución A4-5 la línea aérea podrá ofrecer otros servicios adicionales cuando las circunstancias y la condición especial del pasajero así lo requieran. La prestación de estos servicios adicionales no debe significar la obligatoriedad del pago de indemnizaciones en efectivo.

Pérdida de un vuelo de conexión: Los servicios mínimos especificados en el párrafo 1) de la Resolución A4-5 también deberán ser proporcionados por la línea aérea en cuestión en los puntos de conexión especificados en el billete cuando se pierdan los vuelos de conexión con reserva confirmada indicados en el mismo.

Aceptabilidad del transporte substitutivo: El pasajero podrá rechazar el transporte substitutivo a que se refiere el párrafo 1) a) de la Resolución A4-5 cuando no se le ofrezcan condiciones de transporte similares a las indicadas en el billete de pasaje.

- 2) Recomendar a los Estados miembros que aún no han notificado a la Secretaría de la CLAC la aprobación de la Resolución A4-5 de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto, que lo hagan lo antes posible y que al hacerlo, también presten su aprobación a la presente Resolución.

b) Franquicias y recargos en materia de equipajes

CLAC/A5-NE/6 y Adendo

26. Al examinar la nota CLAC/A5-NE/6 y su Adendo la Asamblea reafirmó las conclusiones alcanzadas por la Cuarta Asamblea respecto a los serios problemas que estaba ocasionando el uso de dos sistemas diferentes para el equipaje acompañado, el basado en el peso y el basado en el número de bultos. La Asamblea coincidió en general con los comentarios y observaciones de los Grupos de Trabajo de la CLAC que estudiaron esta cuestión (GEJ/1 y GEPTA/4) y también con los comentarios del Comité Ejecutivo (CE/17) que aparecen en el párrafo 2 de la nota NE/6, y después de tomar nota de las Recomendaciones FRP/6-3, FRP/6-4 y FRP/6-5 formuladas por el Grupo de Expertos de la OACI sobre tarifas decidió adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A5-3

FRANQUICIAS Y RECARGOS EN MATERIA DE EQUIPAJES

CONSIDERANDO que la coexistencia de dos sistemas fundamentalmente diferentes para el equipaje acompañado -el sistema basado en el peso y el basado en el número de bultos- está creando serios problemas en la Región y el mundo ya que la falta de uniformidad en las franquicias y recargos en materia de equipaje produce gran confusión entre los pasajeros y las líneas aéreas;

CONSIDERANDO que no existe un criterio uniforme respecto a cuales son las normas aplicables con relación a las franquicias y recargos a aplicar en los distintos sectores de una ruta, es decir, si procede la ley del país de celebración del contrato o la del país donde éste se ejecuta;

CONSIDERANDO que los cálculos para el peso y el centrado de la carga del avión durante el vuelo y la protección contra los reclamos por equipaje extraviado de conformidad con el Sistema de Varsovia exigen pesar el equipaje, con lo cual desaparece una de las ventajas inherentes al sistema "por bulto";

CONSIDERANDO que varias líneas aéreas latinoamericanas operan servicios internacionales de corto recorrido con aeronaves que exigen limitar el peso de los equipajes;

CONSIDERANDO que en general, los Estados miembros de la CLAC prefieren el sistema "por peso", pero sujeto a un examen de las franquicias máximas para cada clase de pasaje y del régimen de recargo por exceso de equipaje;

CONSIDERANDO que de conformidad con la Resolución A4-3, el Comité Ejecutivo de la CLAC está facultado para adoptar resoluciones y recomendaciones sobre determinados asuntos que hayan sido convenientemente examinados por los órganos de trabajo de la CLAC y los Estados miembros, mediante el voto por correo;

CONSIDERANDO que hasta tanto se aplique en la Región un régimen uniforme en materia de equipaje, se hace necesario que los Estados miembros exijan a los transportadores que operan en sus respectivos territorios la divulgación entre el público usuario de las franquicias y recargos aplicables al equipaje en los países a donde opera la línea aérea que emite el respectivo billete de pasaje;

#### LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

- 1) Encargar al Comité Ejecutivo que estudie la viabilidad de establecer dentro de la Región un sistema unificado en materia de equipaje basado en el peso, pero sujeto al examen de los actuales niveles de las franquicias y régimen de recargo por exceso de equipaje, a fin de contemplar tanto los intereses de las líneas aéreas como los de los pasajeros.
- 2) Recomendar al Comité Ejecutivo que una vez concluido el estudio a que se refiere la cláusula 1) de esta Resolución adopte las medidas que sean necesarias de conformidad con el procedimiento indicado en el párrafo 12 bis del Estatuto e informe al respecto a la Sexta Asamblea de la CLAC.
- 3) Recomendar a los Estados miembros que exijan a los transportadores que operan en sus respectivos territorios la divulgación entre el público usuario de las franquicias y recargos aplicables al equipaje en los países a donde opera la línea aérea que emite el respectivo billete de pasaje. Esta información podrá ser incluida en los horarios u otros documentos relativos a las condiciones generales de transporte que publican individualmente las líneas aéreas.

c) Otros aspectos relacionados con las condiciones generales del transporte aéreo

CLAC/A5-NE/7 y Adendo

27. La Asamblea tomó nota con interés de las conclusiones alcanzadas por el Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas de la CLAC (GEJ/1) respecto a las condiciones generales del transporte de la IATA (Práctica Recomendada N° 1724) que aparecen en el Adjunto 1 a la nota CLAC/A5-NE/7 y también de las conclusiones del Grupo de Expertos de la OACI sobre tarifas y la Recomendación FRP/6 que aparecen en el Adendo a la nota NE/7 y después de coincidir en la necesidad de que la CLAC continúe examinando esta cuestión con alta prioridad por estar en juego el interés público decidió adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A5-4

CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO (PASAJEROS)

CONSIDERANDO que además de las normas que regulan las relaciones contractuales entre las líneas aéreas que cumplen servicios internacionales y los pasajeros contenidas en el Convenio de Varsovia y sus Protocolos modificatorios, las líneas aéreas han establecido un conjunto de condiciones contractuales conocidas como Condiciones Generales de Transporte, cuyas disposiciones más importantes están reproducidas en los billetes de pasaje y en los reglamentos internos de los transportistas;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la CLAC todavía no han incorporado a sus legislaciones o reglamentos nacionales disposiciones relacionadas con las condiciones del contrato de transporte aéreo y en general aceptan de una manera tácita las condiciones generales de transporte y/o los reglamentos de los transportistas;

CONSIDERANDO que durante la Primera Reunión del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas y la Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo de la CLAC se identificaron una serie de problemas relacionados con la validez de las tarifas, los reembolsos, las compensaciones por embarque denegado y por retrasos, los procedimientos de reconfirmación, las franquicias y los daños al equipaje acompañado, que requieren un adecuado examen por parte de los Gobiernos de la Región, por tratarse de una cuestión que afecta el interés público;

CONSIDERANDO que en ausencia de normas internacionales (a nivel intergubernamental), que regulen las relaciones contractuales entre las líneas aéreas y los pasajeros, se hace necesario que la CLAC continúe examinando esta cuestión con alta prioridad en coordinación con las líneas aéreas y sus asociaciones representativas, y someta a consideración de los Estados miembros las conclusiones y recomendaciones pertinentes;

CONSIDERANDO que de conformidad con la Resolución A4-3, el Comité Ejecutivo de la CLAC está facultado para adoptar resoluciones y recomendaciones sobre determinados asuntos que hayan sido convenientemente examinados por los órganos de trabajo de la CLAC y los Estados miembros, mediante el voto por correo;

#### LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

- 1) Encargar al Comité Ejecutivo que continúe examinando con alta prioridad las condiciones contractuales del transporte de pasajeros, en particular las relacionadas con la validez de las tarifas, los reembolsos, las compensaciones por embarque denegado y por retrasos, los procedimientos de confirmación y las franquicias y daños al equipaje acompañado.
- 2) Recomendar al Comité Ejecutivo que una vez concluido el examen a que se refiere la Cláusula 1) de esta Resolución adopte las medidas que sean necesarias de conformidad con el procedimiento indicado en el párrafo 12 bis del Estatuto e informe al respecto a la Sexta Asamblea de la CLAC.

#### Cuestión 12 del

Orden del Día: Cuestiones tarifarias

Lineamientos aprobados por el Comité Ejecutivo y el Grupo Especial de Tarifas de la CLAC en relación con el establecimiento de las tarifas internacionales de pasajeros

#### CLAC/A5-NE/12

28. Al examinar la nota CLAC/A5-NE/12 la Asamblea decidió:

- 1) Tomar nota de:
  - a) Los lineamientos aprobados por el Comité Ejecutivo y el Grupo Especial de Tarifas de la CLAC en relación con el establecimiento de las tarifas internacionales de pasajeros;

- b) Las comunicaciones intercambiadas entre la CLAC y los Estados Unidos, en materia tarifaria;
  - c) Las conclusiones del Seminario de Costos realizado en Lima el 14 y 15 de Julio de 1982; y
  - d) El Memorándum de Entendimiento entre la CEAC y los Estados Unidos para las tarifas del Atlántico Norte.
- 2) Encargar al Comité Ejecutivo que estudie la viabilidad de establecer un proceso de evaluación de los niveles tarifarios de referencia para que éstos sean aceptables por los Gobiernos Latinoamericanos, acompañado de un mecanismo de reajuste de dichos niveles.
- 3) Tomar nota que a pedido de AITAL, la IATA había solicitado al CAB la revocatoria de la Orden 82-4-85 del 15 de Abril de 1982 mediante la cual gran número de las resoluciones tarifarias adoptadas por la Conferencia Tarifaria de la IATA para el Area 1 celebrada en Hollywood, Florida, en Enero de 1982, fueron declaradas adversas al interés público y en consecuencia violatorias de la Ley de Aviación Civil de Estados Unidos. Al solicitar la revocatoria de la Orden 82-4-85 la IATA presentó al CAB una justificación de costos basada principalmente en los costos de las líneas aéreas latinoamericanas miembros de IATA. Hasta la fecha el CAB no se ha expedido sobre el particular, no obstante tratarse de tarifas que debían haber entrado en vigencia el 1° de Abril de 1982.
- 4) Recomendar al Comité Ejecutivo que siga de cerca los acontecimientos tarifarios de interés de la CLAC, en especial el resultado de la gestión de la IATA ante la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos mencionada precedentemente y, de acuerdo con dicho resultado, requerir la opinión del Grupo Especial de Tarifas de la CLAC para actuar en consecuencia.
- 5) Sin perjuicio de lo anterior solicitar al Presidente de la CLAC que se dirija al Gobierno de los Estados Unidos por la vía más rápida posible expresando la preocupación de la CLAC por la medida adoptada por el CAB que está perjudicando seriamente a las líneas aéreas latinoamericanas al no permitir la oportuna recuperación de los costos razonables de operación.

Normas complementarias para el mejor cumplimiento de la Resolución A3-2 sobre tarifas

CLAC/A5-NE/8

29. La Asamblea tomó nota de la Resolución A2-1 adoptada por la Segunda Asamblea de AITAL, por la que dicha Asociación aprobó un conjunto de criterios que están estrechamente relacionados con las disposiciones contenidas en la Resolución A3-2 y Recomendación A4-1 adoptadas por la CLAC y coincidió en que de conformidad con esta última Recomendación los Estados miembros de la CLAC, a falta de un acuerdo tarifario en el seno de la IATA, deberían dar a los acuerdos obtenidos por AITAL el mismo tratamiento que dispensan a los acuerdos tarifarios de la IATA. Asimismo, la Asamblea estuvo de acuerdo en que, con sujeción a los acuerdos bilaterales vigentes, la presentación de los acuerdos multilaterales tarifarios para su aprobación, debería quedar a cargo de la línea aérea de bandera.

30. La Asamblea también coincidió en que se hacía necesario precisar el alcance del término "tarifa" utilizado en la Resolución A3-2 y en ese sentido convino en que son parte de las tarifas: las comisiones que se pagan a los agentes o intermediarios, las condiciones relativas a la aplicación de las tarifas, las condiciones del servicio, las reglas de construcción tarifaria, las franquicias del equipaje, los tipos de cambio a aplicar y en general todas las normas y condiciones que configuran el precio final que paga el público por el transporte aéreo.

31. En base a lo anterior y a otras consideraciones relacionadas con la definición y sanción de las infracciones tarifarias, la Asamblea decidió adoptar la Resolución que aparece más abajo. Asimismo, la Asamblea tomó nota de las dificultades que tenía AITAL para negociar acuerdos tarifarios en los Estados Unidos en particular con las líneas aéreas de dicho país, ya que a diferencia de IATA, AITAL no goza de inmunidad en relación con la ley antimonopolio de los Estados Unidos y decidió encomendar al Comité Ejecutivo que estudie este problema con la ayuda de la Secretaría y la propia AITAL y llegado el caso proceda a adoptar las medidas que sean necesarias de conformidad con el Artículo 12 bis del Estatuto de la CLAC.

RESOLUCION A5-5

COMPLEMENTARIA DE LA RESOLUCION A3-2 SOBRE TARIFAS

CONSIDERANDO que la Resolución A3-2 sobre fijación y cumplimiento de las tarifas estableció criterios concretos y procedimientos para la negociación, aprobación y cumplimiento de las tarifas internacionales sobre la base de un sistema multilateral armónico y ordenado, en el cual se reconoció a la IATA como primera opción;

CONSIDERANDO que mediante la Recomendación A4-1 se invitó a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL) para que tratara de alcanzar el consenso de los transportadores de la Región en materia tarifaria, en el supuesto de que no se obtuviere acuerdo dentro del mecanismo de IATA;

CONSIDERANDO que debido, entre otras cosas, a la crisis general que afecta a la industria del transporte aéreo desde hace algunos años, de la cual obviamente no se han sustraído los transportadores latinoamericanos, se han venido presentando una serie de hechos que ponen en peligro la efectividad del sistema multilateral de negociación y fijación de tarifas así como la estabilidad del transporte aéreo latinoamericano;

CONSIDERANDO que el principio de la multilateralidad en la adopción de tarifas se halla también afectado entre otros factores por la política tarifaria de ciertos países, por la liberalización de las comisiones que se pagan a los intermediarios y agentes de viajes, por la desaprobación de las reglas relativas a la construcción de las tarifas y por la aplicación de franquicias diferentes por el equipaje acompañado;

CONSIDERANDO que AITAL, entidad que de acuerdo con la Recomendación A4-1 tiene el carácter de Asociación Regional para el establecimiento de las tarifas en el caso de que en IATA no se logre cumplir esa finalidad, ha venido trabajando en preservar el sistema multilateral a que se refiere la Resolución A3-2;

LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Declarar que las comisiones que se pagan a los agentes de viajes, agentes y consolidadores de carga y en general a los intermediarios, las condiciones relativas a la aplicación de las tarifas, las condiciones de servicio, las reglas de construcción, los tipos de cambio a aplicar y todas las normas

y condiciones que configuran el precio final que paga el público por el transporte aéreo, son parte integrante de las tarifas. Por lo tanto los Estados miembros de la CLAC al aprobar las tarifas deberán también considerar y fijar los elementos mencionados en esta Resolución, como parte integrante de aquellas.

Nota: Para los fines de esta Resolución la expresión "tarifas" incluirá los factores y elementos mencionados precedentemente.

- 2) Tomar nota de los criterios tarifarios de AITAL contenidos en la Resolución A2-1 de esa Asociación, cuyo texto se adjunta a la presente Resolución y recomendar a las líneas aéreas de bandera de los Estados miembros de la CLAC que apliquen los mencionados criterios tarifarios cuando deban proponer tarifas a sus respectivos Gobiernos.
- 3) Los Estados miembros de la CLAC, a falta de un acuerdo tarifario en el seno de la IATA, darán a los acuerdos obtenidos por AITAL, de conformidad con los criterios mencionados en la cláusula 2) de esta Resolución, el mismo tratamiento que dispensan a los acuerdos tarifarios de la IATA.
- 4) La presentación de los acuerdos multilaterales tarifarios para su aprobación deberá quedar a cargo de la línea aérea de bandera, con sujeción a los instrumentos bilaterales vigentes.
- 5) Los Estados miembros, al tomar las medidas que sean necesarias para asegurar que en sus respectivos mercados se cumplan estrictamente las tarifas aprobadas, definirán las infracciones tarifarias, establecerán o fortalecerán los medios administrativos tendientes a prevenir y sancionar el incumplimiento de las tarifas por parte de los transportadores aéreos y de los intermediarios, y adoptarán las sanciones que consideren adecuadas.
- 6) Solicitar a los Estados miembros que apoyen decididamente las medidas que están tomando la IATA y la AITAL para evitar las prácticas comerciales desleales en los mercados de interés de las líneas latinoamericanas.

ADJUNTO A LA RESOLUCION A5-5

RESOLUCION A2-1

CRITERIOS TARIFARIOS DE AITAL

LA SEGUNDA ASAMBLEA GENERAL DE AITAL

CONSIDERANDO:

Que el Comité de Tráfico y Tarifas se ha reunido en varias ocasiones para estudiar la situación tarifaria del área y ha conseguido acuerdos de importancia tendientes a preservar el sistema multilateral de negociación y fijación de las tarifas y que durante su Octava Reunión (Lima, 18 de Febrero de 1982) aprobó un documento que reordena sus términos de referencia y los criterios para su aplicación de manera armónica y ordenada;

RESUELVE:

A) Aprobar los siguientes criterios tarifarios de AITAL:

1. AITAL, como organismo regional de las líneas aéreas internacionales de América Latina, se ajustará a los términos de la Resolución A3-2 y de la Recomendación A4-1 de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y a las recomendaciones de la Segunda Conferencia Especial de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Consecuentemente, las empresas miembros de AITAL se ceñirán al principio multilateral para la negociación y adopción de tarifas y, como primera opción, utilizarán las Conferencias de Tráfico de la IATA para la adopción de las tarifas internacionales.
2. Las tarifas y condiciones de servicio que se propongan deberán estar en consonancia con los costos y las características de los distintos mercados, pero a la vez mantendrán una estrecha armonía para evitar combinaciones que por vía directa o indirecta puedan distorsionar la comercialización de los servicios de la Región u otros servicios internacionales operados por transportistas de la Región.
3. Las tarifas deberán ser iguales para servicios equivalentes y la direccionalidad sólo será permitida atendiendo determinadas particularidades de los mercados.

4. Las reglas de construcción para tarifas no especificadas se ceñirán igualmente al principio multilateral y, como tal, como primera opción se utilizará la fórmula acordada a través de las Conferencias de Coordinación Tarifaria de IATA.
5. Teniendo en cuenta que algunas empresas miembros de AITAL no participan de la Coordinación Tarifaria de IATA, antes de las Conferencias de Tráfico, el Comité de Tráfico y Tarifas de AITAL será convocado para considerar las tarifas y condiciones que propongan aquellas empresas y para tratar de coordinar las posiciones comunes a todas las empresas AITAL que serán negociadas en el seno de IATA.
6. Las propuestas de tarifas en las Conferencias de IATA que hayan sido requeridas por empresas AITAL no miembros de IATA serán hechas por las empresas IATA miembros de AITAL que correspondan al sector de 3a y 4a libertades involucrado. Si no hubiese transportador IATA en el sector para el cual se solicita la tarifa o condición, la propuesta será hecha por el transportador o transportadores más relacionados con la aplicación de dicha tarifa o condición.
7. De conformidad con lo establecido en la recomendación A4-1 de la CLAC, en ausencia de acuerdo dentro del mecanismo multilateral de IATA, en el plazo más breve posible después del cierre de la Conferencia respectiva, las empresas miembros de AITAL se reunirán para tratar de alcanzar un acuerdo a nivel regional.
8. Lo indicado en el punto (7) anterior tiende a evitar, en la medida de lo posible, acciones unilaterales o bilaterales que puedan deteriorar el principio multilateral que preferentemente debe prevalecer en la Región.
9. Una vez logrado un acuerdo de tarifas y condiciones, sea en el seno de IATA o de AITAL en su caso, las empresas AITAL se comprometen a respetarlo y a someterlo a aprobación de sus respectivos Gobiernos para que el acuerdo pueda entrar en vigor en la fecha de efectividad prevista.
10. En aquellos países en donde existan políticas tarifarias contrarias a las Resoluciones de CLAC o al mecanismo multilateral de tarifas y por lo tanto se permitan registros unilaterales o sin acuerdos previos entre transportadores, las empresas miembros de AITAL se registrarán por lo siguiente:
  - a) Si razones de fuerza mayor obligasen a hacer algún registro, en todos los casos el transportador AITAL de 3a y 4a libertades será el que decidirá tal registro.

- b) Al hacerlo, informará inmediatamente a los demás transportadores AITAL para que ellos puedan hacer lo propio.
  - c) Se procurará por todos los medios evitar "undercuts".
  - d) En los casos de que estos registros supongan un aumento sobre las tarifas aplicables hasta ese momento, los transportadores de 5a libertad estarán obligados a efectuar igual registro.
11. Ningún transportador tomará la iniciativa de efectuar registros en sectores de 5a y 6a libertades, excepto que hayan sido acordados a través de los procedimientos IATA o AITAL en su caso.
12. Dentro de la estructura y niveles de tarifas que se adopten para la Región, no se impondrán restricciones de uso a las empresas miembros de AITAL, más allá de las limitaciones impuestas por las reglas aplicables de construcción y aplicación.
13. El cumplimiento de las tarifas y condiciones de servicio es un objetivo fundamental de la política de AITAL y a tal fin se adoptarán las medidas conducentes para preservar la integridad de las tarifas y el estricto acatamiento de las condiciones aplicables.
- B) El Comité de Tráfico y Tarifas establecerá las normas y procedimientos que sean necesarios para el cumplimiento de los anteriores criterios y para reglamentarlos cuando se estime conveniente.
- C) Se encomienda al Comité de Tráfico y Tarifas el estudio de las tarifas denominadas innovativas punto a punto, de sus condiciones de venta, combinabilidad, interlineabilidad, intralíneabilidad, etc., a fin de tratar de encontrar criterios que compatibilicen las diversas situaciones particulares y permitan un sistema armónico tarifario en el cual los transportadores AITAL puedan participar razonablemente y sobre la base de los derechos de tráfico a que tengan acceso.

Pronta aprobación de las tarifas

CLAC/A5-NE/9

32. La Asamblea observó que si bien la Recomendación A4-1 (párrafo 3) 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", las demoras en que incurrián algunos Estados miembros en aprobar dichas tarifas hacían necesario una intervención más activa por parte de la CLAC para lograr la plena vigencia de las nuevas tarifas en todos los Estados de la CLAC y con ese propósito decidió adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A5-6

PRONTA APROBACION DE LAS TARIFAS

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A3-2 y la Recomendación A4-1, adoptadas por la Tercera y Cuarta Asambleas de la CLAC respectivamente, se fijaron principios y procedimientos para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares internacionales;

CONSIDERANDO que mediante la Recomendación A4-1 se solicita a los Estados miembros la rápida aprobación de las tarifas sometidas a su consideración 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;

CONSIDERANDO que la Resolución A3-2 (párrafo 3) no determina ningún procedimiento para llegar a un entendimiento entre los Estados miembros en el caso de que algún Estado miembro no aprobara una tarifa, ni tampoco la citada Resolución contempla el caso de que algún Estado miembro se demore en la aprobación de las tarifas más allá de la fecha prevista para su aplicación;

CONSIDERANDO que por la Recomendación A4-1 se encargó 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;

LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) En el caso de que cualquiera de los Estados miembros demorara la aprobación de los acuerdos tarifarios propuestos por los transportadores en los plazos reglamentarios previstos por cada Estado, el Presidente de la CLAC y en su caso el Comité Ejecutivo, a quienes se les proveerá de los elementos de juicio correspondientes a través de la Secretaría, solicitará a dichos Estados que hagan todos los esfuerzos posibles a fin de que los citados acuerdos puedan entrar en vigor en el más breve plazo posible. De ser necesario el Comité Ejecutivo de la CLAC podrá requerir el asesoramiento del Grupo Especial de Tarifas. Estos procedimientos también se seguirán mutatis-mutandi en los casos de desaprobación de tarifas.
- 2) La presente Resolución entrará en vigor entre los Estados miembros de la CLAC una vez que sea aprobada por cada uno de ellos de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC. A tal fin los Estados miembros notificarán al Comité Ejecutivo de la CLAC la aprobación de esta Resolución dentro de los noventa días de la fecha de clausura de la Quinta Asamblea de la CLAC.

Infracciones tarifarias

CLAC/A5-NE/11

33. La Asamblea coincidió en que sin perjuicio de enfatizar la necesidad de asegurar el fiel cumplimiento de las tarifas tal como se expresa en el párrafo 5) de la Resolución A5-5 adoptada por la Asamblea, se hacía necesario orientar a los Estados miembros en lo concerniente a la definición de las infracciones tarifarias y en ese sentido adoptó la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A5-3

INFRACCIONES TARIFARIAS

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A3-2 (cláusula 7) los Estados miembros se han comprometido a establecer un mecanismo activo, permanente y eficaz, dentro de su jurisdicción, para investigar las infracciones tarifarias y tomar todas las medidas necesarias para la imposición de sanciones;

CONSIDERANDO que el establecimiento de dicho mecanismo exige necesariamente como primera medida una adecuada y completa definición de las formas más comunes de infracciones tarifarias cometidas por los transportadores aéreos, agentes de viajes y de carga, organizadores de viajes y expedidores de carga aérea;

CONSIDERANDO que aquellos Estados miembros que aún no han adoptado las medidas a que se refieren los considerandos anteriores podrían orientarse en lo relativo a la definición de las infracciones tarifarias, en los dispositivos legales adoptados por otros Estados miembros en esta materia;

LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

- 1) Que al establecer el mecanismo para investigar y sancionar las infracciones tarifarias a que se refiere la cláusula 7) de la Resolución A3-2 traten de definir de una manera amplia las formas más comunes de infracciones tarifarias que pudieran cometer los transportadores aéreos, sus agentes e intermediarios en general.
- 2) Que para cumplir ese propósito podrían orientarse por los tipos y formas de infracciones tarifarias que aparecen en los Anexos 1, 2 y 3 adjuntos a esta Recomendación.

ANEXO 1 A LA RECOMENDACION A5-3

INFRACCIONES TARIFARIAS DEFINIDAS POR LA  
LEGISLACION ARGENTINA (DECRETO N° 326/82)

"22. En el transporte de pasajeros será sancionado con multa de DOS (2) hasta CIEN (100) veces el valor de la tarifa máxima vigente para el itinerario comprendido en cada billete de pasaje o documento de transporte en infracción, el transportador, su representante, agente o tercero que, en cualquier forma o procedimiento, no diera cumplimiento a la tarifa -precio, condiciones y comisión- aprobada para el caso por la Autoridad Aeronáutica y en particular:

- 1°) Cobrase precio o reconociese diferencias o descuentos no aprobados.
- 2°) Otorgase comisiones, incentivos o facilidades distintos de los aprobados.
- 3°) Concediese condiciones de crédito o financiación diferentes de las aprobadas.
- 4°) Aplicase tipos de cambio diferentes de los establecidos.
- 5°) Alterase el término de validez de un billete de pasaje.
- 6°) Variase el plazo de validez o el período estacional establecidos para una tarifa.
- 7°) Concediese parada-estancia sin que ésta correspondiese.
- 8°) Concediese mayor número de paradas-estancia que las previstas en las condiciones de una tarifa.
- 9°) Concediese o permitiese el uso de servicios de clase superior a la prevista por la tarifa pagada.
- 10°) Concediese franquicia de equipaje diferente de la aprobada.
- 11°) No cobrase el cargo que correspondiera a un exceso de equipaje.

- 12°) Vendiese individualmente pasajes a tarifas establecidas para grupos de pasajeros o no respetase el número mínimo que debieran constituirlos.
- 13°) Permitiese -a la ida o regreso- la división del grupo cuando éste fuese condición mandatoria para la aplicación de la tarifa.
- 14°) No exigiese la contratación de servicios terrestres cuando éstos fuesen requisito para la aplicación de una tarifa.
- 15°) Reconociere a los pasajeros gastos de hospedaje y comida que no estén expresamente autorizados.
- 16°) No exigiese el reintegro de la parte proporcional de las comisiones de agencia que resultara de la devolución de pasajes no utilizados.
- 17°) Combinase tarifas de terceros países que diesen como resultado una diferente de la aprobada.
- 18°) No cumplierse con las normas vigentes para la construcción de tarifas no especificadas.
- 19°) Promoviere o vendiere en el país billetes de pasaje -u otros documentos de transporte- de empresas no autorizadas a operar en la República Argentina, sin dar cumplimiento a lo previsto por los números 5 al 8 de la presente Reglamentación.
- 20°) Vendiere o emitiera billetes de pasaje en territorio argentino remitiendo los cupones desde el exterior; simulando su emisión fuera del país o entregándolos en el exterior.
- 21°) Alterase la secuencia de los cupones del billete de pasaje permitiendo la utilización del correspondiente al regreso para la ida, o viceversa, para posibilitar la aplicación de una tarifa distinta de la aprobada.
- 22°) No cumplierse con cualquiera de las condiciones de aplicación establecidas para cada caso.

23. En el transporte de carga, será sancionado con multa de DOS (2) hasta DOSCIENTAS (200) veces el valor de la tarifa máxima que correspondiese a CIEN KILOGRAMOS (100 Kg.) entre los puntos de origen y destino de la carga cuyo transporte estuviera en infracción, el transportador, su representante o agente o tercero que, en cualquier forma o procedimiento, no diera cumplimiento a

la tarifa -precio, condiciones y comisión- aprobada para el caso por la Autoridad Aeronáutica y, en particular:

- 1°) Cobrase precio distinto del aprobado para:
  - a) Distancia real
  - b) Tipo o clase de carga
  - c) Peso real de la carga
  - d) Relación peso-volumen de la carga
  - e) Modalidad del transporte de la carga: general; paletizada; en contenedores; consolidada o fletada
- 2°) Concediese comisiones, incentivos, descuentos o facilidades diferentes de los aprobados.
- 3°) No cobrase los cargos por el uso de contenedores y palets; almacenaje; transportes complementarios; manipuleo y otros que correspondieran.
- 4°) Aplicase tipos de cambio diferentes del aprobado.
- 5°) Combinase tarifas de terceros países que diesen como resultado una diferente de la aprobada en la República Argentina.
- 6°) Emitiese o presentara documentación incompleta, inexacta o que no correspondiera al origen o destino reales de la carga, para aplicar una tarifa no aprobada.
- 7°) Promoviese o vendiese en el país fletes por empresas no autorizadas a operar en la República Argentina, sin dar cumplimiento a lo previsto en los números 5 al 8 de la presente reglamentación.
- 8°) No cumplierse con cualquiera de las condiciones de aplicación establecidas para cada caso."

Nota: La responsabilidad primaria por la comisión de estas infracciones será del transportador autorizado.

ANEXO 2 A LA RECOMENDACION A5-3

INFRACCIONES TARIFARIAS DEFINIDAS POR LA LEGISLACION  
DE BRASIL (RESOLUCION N° 755 DEL 20 DE JUNIO DE 1980)

"Artículo 1° - Se entiende por infracción tarifaria la comisión por el transportador aéreo, por sí mismo, por sus apoderados, agentes e intermediarios, de cualquier descuento, reducción o disminución sobre tarifas aprobadas por el Departamento de Aviación Civil o de bonificación o ventaja a compradores de pasajes o fletes.

Artículo 2° - Sin perjuicio de las situaciones equivalentes y de la enumeración contemplada en otras disposiciones vigentes en el país, se consideran infracciones tarifarias:

- 1) La concesión de premios, mediante sorteo o no, a los compradores de pasajes o fletes.
- 2) El acuerdo para intercambiar pasajes y/o fletes por bienes o servicios.
- 3) El pago de comisiones superiores a las aprobadas por el Gobierno.
- 4) La venta de lotes de pasajes en blanco a personas naturales o jurídicas, excepto la entrega de billetes en consignación a los agentes de viaje.
- 5) La concesión de ventajas en la cuenta corriente del usuario.
- 6) La concesión gratuita de un tramo de viaje, conjugada con un billete pagado.
- 7) El otorgamiento de pasajes y/o fletes a título de bonificación por la compra de más de un boleto.
- 8) El cambio del billete de pasaje afectado por variación tarifaria, sin cobro de la diferencia.
- 9) La dispensa del cobro de la diferencia tarifaria cuando el usuario solicite cambio para clase superior a la que el billete da derecho.

- 10) La negativa u omisión en restituir la diferencia tarifaria cuando el pasajero fuere transportado en clase inferior a la que consta en el boleto del pasaje.
- 11) La concesión al intermediario, persona natural o jurídica, de plazo superior al reglamento, para liquidación de las facturas o débitos.
- 12) La dispensa del pago de gastos administrativos en la venta de billetes a plazos o el cobro de cuota inicial inferior a la que fue aprobada por el Departamento de Aviación Civil.
- 13) El cobro de intereses diferentes a la tasa aprobada para la transacción.
- 14) La dispensa del cobro de exceso de equipaje.
- 15) El otorgamiento de cupones o documentos similares, para la adquisición de artículos con descuento a título de bonificación por la compra de pasajes.
- 16) La aceptación de pasajeros adicionales al vuelo fletado o de turismo cuya aeronave ya está con la capacidad agotada.
- 17) La venta de pasajes a personas que no integran el grupo de afinidad.
- 18) La concesión de hospedaje y otros beneficios a los usuarios, fuera de los casos de interrupción, transbordo o pernocte, resultantes de la obligación del servicio del transportador.

Artículo 3° - En las infracciones tarifarias, los billetes de pasaje serán considerados separadamente para efectos de aplicación de las sanciones, aunque se trate de un grupo de pasajeros, de fletamiento "charter" o equivalente."

ANEXO 3 A LA RECOMENDACION A5-3

FORMAS COMUNES DE INFRACCION DE LAS TARIFAS\*

La lista que sigue a continuación contiene las formas más comunes de infracciones de tarifas cometidas por los transportistas aéreos, agentes de viajes y de carga, organizadores de excursiones y expedidores de carga, basadas en los informes publicados de las investigaciones acerca de las prácticas ilegales. La naturaleza y variedad de estas prácticas indican las dificultades existentes para lograr la estricta observancia de las tarifas acordadas.

Tráfico de pasajeros

- La venta de pasajes de grupos de afinidad a personas que no reúnen las condiciones para ser miembros de un grupo, de acuerdo con la Resolución 045 de la IATA (en el pasado ésta fue una de las normas más frecuentes de infracción de tarifas, pero se ha eliminado en gran parte con la introducción de tarifas para grupos no afines, pagadas con anticipación).
- La venta de billetes de vuelos fletados después de que los vuelos se han reservado por completo, sabiendo que a los pasajeros se les permitirá viajar más tarde en los vuelos regulares de acuerdo con la tarifa del vuelo fletado.
- La elevación de categoría de los pasajeros o de los billetes a una clase más alta de servicios, sin pagar la diferencia.
- La falta de cobro de derechos por exceso de equipaje (esto se hace algunas veces de manera sistemática para todos los pasajeros que pagan la tarifa completa).
- La venta de pasajes al precio completo, pero concediendo a los pasajeros una devolución en efectivo, usualmente en una bolsa de viaje de regalo, al llegar a un punto de destino en el extranjero.
- La venta de pasajes a la tarifa completa en una sola dirección con billetes para el regreso disponibles en el punto de destino a una tarifa considerablemente reducida, posiblemente en líneas aéreas seleccionadas y a través de determinados agentes de viajes.
- El uso indebido de etiquetas engomadas de convalidación (por ejemplo, con el propósito de extender los límites de tiempo de las tarifas de excursión).

\* Circular de la OACI 135-AT/41 (Apéndice 1).

- La rebaja en el precio del billete mediante un arreglo de crédito en el cual no se hace esfuerzo para cobrar el saldo pendiente.
- Las rebajas a los pasajeros "jóvenes" bajo la forma de compensación por llenar un cuestionario, con el fin de evadir la eliminación de las tarifas para los jóvenes en ciertas rutas.
- Los regalos, salones especiales y otros tratamientos preferenciales a funcionarios, amigos, parientes y otros pasajeros favorecidos, sin el pago compensatorio total.
- La donación gratuita de libretas de cupones que permiten al tenedor de los mismos obtener descuentos en diversas compras y servicios en tierra.
- El traspaso por las agencias miembros de la IATA de sus billetes de pasaje con una rebaja a otras agencias que no son miembros de la IATA. (Esto puede suceder cuando un agente de la IATA no alcanza a cubrir la cuota de pasajeros requerida para obtener las tarifas de comisiones más altas aplicables al volumen de ventas. En estos casos, el agente puede llegar a descontar por completo su comisión en cuanto al número de billetes requeridos para alcanzar su cuota).
- La venta por las agencias de viaje de asientos a "tarifas a base de excursión", directamente a miembros del público sin obligarles a pagar por los correspondientes servicios y alojamiento en tierra. Esta práctica se sigue algunas veces por organizadores de excursión que tienen un exceso de programas de excursión.
- La venta de billetes ITX y GIT\* a agentes que no son miembros de la IATA, quienes los combinan con servicios en tierra sin valor alguno, para venderlos a un precio rebajado a pasajeros interesados solamente en la parte del billete de excursión correspondiente al transporte.
- La venta de billetes de viajes de excursión todo comprendido para devolver más tarde el coste de los servicios en tierra.
- La compra en el extranjero por los agentes, de pasajes en monedas devaluadas después de la fecha del acuerdo sobre tarifas, para la reventa en el mercado local con un descuento sobre los precios locales prevalecientes. (Por ejemplo, los pasajes pueden comprarse en liras en Italia para el viaje Ginebra-Nueva York, cuando los mismos deberían haberse pagado en francos suizos, valiéndose de que Ginebra y Milán tienen una tarifa idéntica respecto a Nueva York).

---

\* ITX = Viajes individuales todo comprendido.  
GIT = Viajes colectivos todo comprendido.

- La entrega por las líneas aéreas a los agentes al detalle de los folletos para excursión destinados a los vendedores al por mayor. (Los agentes al detalle pueden entonces imprimir o acuñar su nombre en el espacio proporcionado para ello y calificarse para obtener la comisión más alta, destinada a los mayoristas, respecto a la cual, hasta el presente, no existen límites aceptados por la industria).
- La venta con descuento de pasajes falsificados, robados o mal adquiridos.
- El transporte gratuito no autorizado y otros servicios concedidos a los agentes.
- Los programas de incentivo proporcionado a los agentes de viajes por las líneas aéreas.

#### Tráfico de pasajeros y de carga

- La venta de transporte aéreo (de pasajeros y de carga) a los agentes a precios regulares, pero concediendo rebajas por medios tortuosos, algunas veces a través de depósitos hechos en cuentas de bancos en el extranjero.
- El pago por las líneas aéreas de comisiones secretas a clientes importantes de la industria y del comercio para conseguir sus compras.
- Las condiciones de crédito extraordinariamente favorables concedidas por las líneas aéreas a ciertas cuentas comerciales.

#### Tráfico de carga

- La aceptación por parte de líneas aéreas de embarques de carga sin comprobar su peso.
- La aceptación de embarques de carga de peso menor que el mínimo requerido para obtener las tarifas particulares de artículos específicos o las rebajas aplicables en razón de la cantidad.
- La omisión de las medidas cúbicas de los embarques de baja densidad para cobrarlos por el peso.
- La interpretación forzada de las clasificaciones de artículos para incluir embarques que no corresponden a la descripción.
- La eliminación del cobro de derechos por la recogida, entrega, o de los derechos aplicables a la estadia o a los contenedores.
- Las rebajas concedidas por las líneas aéreas a las empresas que se dedican a la recogida y entrega de mercancías, que promueven los servicios de dichas líneas aéreas.

Cuestión 13 del  
Orden del Día:

Regulación de la capacidad en los servicios  
regulares

CLAC/A5-NE/13

34. Al examinar la nota de estudio CLAC/A5-NE/13 la Asamblea observó con preocupación que existían acentuados desequilibrios en el ofrecimiento de la capacidad por parte de algunos transportadores extrarregionales y transportadores latinoamericanos, lo cual afectaba a estos últimos sobre todo en relación con el desarrollo de los tráficos locales y regionales. Si bien la Asamblea consideró conveniente postergar para más adelante la adopción de una resolución como la que se proponía en el Adjunto 4 de la nota NE/13, destacó la importancia de la información contenida en la citada nota y en sus Adjuntos 2 y 3 y enfatizó la conveniencia de que los Estados miembros traten de aplicar en sus negociaciones bilaterales el criterio B. y la primera parte de la directriz 6 que aparecen en el Anexo 2 a la Resolución A4-7, sobre todo en relación con los derechos de tráfico de quinta libertad que pudieran otorgarse a los transportadores extrarregionales en los servicios locales y regionales.

Cuestión 14 del  
Orden del Día:

Programa de Trabajo de la CLAC para el período  
1° de Enero de 1983 al 31 de Diciembre de 1984

CLAC/A5-NE/14

35. La Asamblea examinó la nota CLAC/A5-NE/14 presentada por el Comité Ejecutivo, en la cual se incluía el programa de trabajo y el programa de reuniones de la CLAC para 1983 y 1984. Dos delegados (Argentina y Chile) expresaron su preocupación porque en su opinión, el programa de trabajo no incluía suficientes cuestiones en la esfera de navegación aérea, lo cual también se reflejaba en el programa de reuniones y expresaron su deseo de que en el futuro, tomando en consideración las limitaciones económicas, se ampliara un poco más el programa de trabajo hacia el examen de los aspectos técnicos de la navegación aérea, lo anterior sin duplicar el programa de la OACI.

36. La Asamblea consideró que el envío periódico a los Estados miembros de listas sobre los acuerdos bilaterales disponibles en la Secretaría de la CLAC se debería hacer semestralmente, por lo que decidió introducir dicha periodicidad en el programa.

37. La Asamblea reconoció que la recopilación de estadísticas sobre el origen real de los pasajeros (programa experimental) que se adoptó en la Recomendación A3-11 no se ha podido

completar por la dificultad que tienen varios Estados miembros para obtener esta información y expresó su deseo de que se sigan haciendo intentos para implementar la Recomendación A3-11.

38. Al examinar el programa sobre el perfeccionamiento de la capacidad de los Estados de la CLAC en materia de economía de aeropuertos y de servicios de navegación aérea, la Asamblea decidió instruir al Comité Ejecutivo para que, además de la celebración de estos Seminarios por la OACI y la CLAC, la Secretaría envíe a los Estados miembros información sobre los Seminarios que realicen otros organismos y de los cuales tenga conocimiento.

39. Al examinar el programa de reuniones de la CLAC para 1983 y 1984, la Asamblea decidió agregar dos reuniones para el año 1983. La primera será una Reunión del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas que se reunirá en el mes de Abril de 1983 en la ciudad de Montreal, antes de la celebración de la Reunión del Comité Jurídico de la OACI y la segunda será una Reunión Extraoficial de los Estados de la CLAC que asistan al 24º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI en Septiembre de 1983, en la ciudad de Montreal, la que se celebrará un día antes de la apertura de la Asamblea de la OACI.

40. Después de introducir varias enmiendas y adiciones a la nota NE/14, la Asamblea aprobó el programa de trabajo y el programa de reuniones de la CLAC para 1983 y 1984 que aparecen en los Adjuntos A y B del presente Informe.

#### Cuestión 15 del

Orden del Día: Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1º de Enero de 1983 al 31 de Diciembre de 1984

#### CLAC/A5-NE/15

41. La Asamblea examinó el presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1981-1982 presentado por el Comité Ejecutivo en la nota CLAC/A5-NE/15 y consideró que debido a la situación económica por la que atraviesan todos los Estados miembros, como principio de reducción de gastos no debería autorizarse ninguna nueva partida, por lo que decidió eliminar la propuesta para contratar un ayudante de impresiones y eliminar la partida de Libros y Revistas.

42. Al mismo tiempo la Asamblea expresó su deseo que la continua contribución que ha hecho la OACI a la CLAC con los gastos indirectos pueda ser ampliada, en la medida de lo posible, para resolver las necesidades de la Secretaría de la CLAC.

43. A solicitud del Presidente de la CLAC y en vista de la necesidad que el nuevo Comité Ejecutivo cuente con mayor flexibilidad en el ejercicio de sus funciones, la Asamblea decidió incluir en el presupuesto de gastos una partida para gastos imprevistos que deberá ser utilizada por el Comité Ejecutivo de acuerdo con las necesidades que surjan.

44. El delegado del Brasil expresó su deseo de que en un futuro cercano se revise el prorrateo de contribuciones de los Estados miembros para establecer un límite máximo de contribución de cualquier Estado en forma similar al sistema que utiliza la OACI.

45. El delegado de Argentina expresó que por el momento no estimaba conveniente la inclusión de una partida destinada a la traducción al idioma inglés. Sin embargo, luego de un breve debate, se aceptó el criterio de mantener la inclusión de la referida partida, por considerarse que la misma no representa una inversión excesiva, al propio tiempo que posibilita que las actividades de la CLAC trasciendan a otros ámbitos.

46. La Asamblea aprobó el presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1983 al 31 de Diciembre de 1984, que figura en el Adjunto C del presente Informe.

Cuestión 16 del  
Orden del Día: Elección del Presidente y Vicepresidentes de  
la CLAC

47. La Asamblea eligió por aclamación a Venezuela para ocupar la Presidencia de la CLAC para el período de dos años que se inicia a partir de la clausura de la Quinta Asamblea y a Brasil, Panamá, Ecuador y República Dominicana para ocupar los cargos de Vicepresidentes 1°, 2°, 3° y 4°, respectivamente.

Cuestión 17 del  
Orden del Día: Lugar y fecha de la Sexta Asamblea de la CLAC

48. La Asamblea aceptó por aclamación la invitación formulada por el Jefe de la Delegación de Brasil para que la Sexta Asamblea de la CLAC se realice en Río de Janeiro en el último trimestre de 1984.

Cuestión 18 del  
Orden del Día: Décimo Aniversario de la creación de la CLAC

49. La Asamblea decidió trasladar al nuevo Comité Ejecutivo la organización de los actos conmemorativos con motivo de celebrarse el día 14 de Diciembre de 1983 el Décimo Aniversario de la creación de la CLAC.

Cuestión 19 del  
Orden del Día: Otras Cuestiones

50. La Asamblea decidió trasladar al nuevo Comité Ejecutivo la constitución del Grupo Especial de Tarifas de la CLAC.

Cuestión 20 del  
Orden del Día: Clausura de la Asamblea

51. A invitación del Presidente saliente, el General Mariano Márquez Oropeza, Director General Sectorial de Transporte Aéreo de Venezuela, asumió la Presidencia de la CLAC. Tanto el Presidente saliente como el entrante pronunciaron sendos discursos que se reproducen en el Apéndice 6, Anexos B y C, respectivamente. El nuevo Presidente de la CLAC procedió a clausurar la Asamblea.

PROGRAMA DE TRABAJO APROBADO POR LA

QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Para el período comprendido entre el 1° de Enero de 1983 y el 31 de Diciembre de 1984)

1. 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 semestral 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" y otras fuentes. 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 y la IATA sobre tarifas y de cualquier información relacionada con las tarifas aéreas proporcionada por otras fuentes. A cargo de la Secretaría.

ii) Participación de la Secretaría de la CLAC en las reuniones de AITAL relacionadas con las tarifas y sus aspectos conexos.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1983

- a) Costos del transporte aéreo.

Método: Elaboración, conjuntamente con las líneas aéreas de AITAL y el asesoramiento de la IATA de un método para evaluar los niveles tarifarios de referencia, acompañado de un mecanismo de indexación de dichos niveles.

- b) Condiciones de transporte (pasajeros)

c) Condiciones de transporte (carga aérea)

Método: Secretaría y un Grupo de Trabajo, 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.

2. 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 1983\*

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).

---

\* Esta tarea no fue cumplida en el período anterior.

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 1º de Enero de 1983

- a) 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 1º de Enero de 1983\*

- a) Programa de Cooperación Técnica a desarrollarse 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.

---

\* Esta tarea no fue cumplida en el período anterior.

- 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

- a) Seminarios sobre Seguridad.

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 del estado de implementación 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 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.
- d) 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.

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC PARA 1983-1984

AÑO 1983

- Dos reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una reunión del Grupo Especial de Tarifas de la CLAC.
- Una reunión del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas de la CLAC previa a la Reunión del Comité Jurídico de la OACI.
- Una reunión de costos del transporte aéreo con representantes de las líneas aéreas de AITAL que regularmente proporcionan datos al Comité de Costos de la IATA.
- Una reunión para examinar las condiciones contractuales del transporte de pasajeros\*.
- Una reunión extraoficial de los Estados de la CLAC que asistan a la Asamblea de la OACI.
- Una reunión del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas de la CLAC (Grupo GEJ).
- Un seminario sobre organización y funcionamiento de un sistema estadístico integrado para la aviación civil y el transporte aéreo.

AÑO 1984

- Dos reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una reunión del Grupo Especial de Tarifas de la CLAC.
- Una reunión de costos del transporte aéreo con representantes de las líneas aéreas de AITAL que regularmente proporcionan datos al Comité de Costos de la IATA.
- Una reunión para examinar las condiciones contractuales del transporte de carga de la IATA.
- Una reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (Grupo GEPTA).
- Un seminario sobre el desarrollo de modelos económico-operativos de aeropuertos y servicios de navegación aérea en ruta.
- Sexta Asamblea de la CLAC.

---

\* En particular las relacionadas con la validez de las tarifas, los reembolsos, las compensaciones por embarque denegado y por retrasos, los procedimientos de reconfirmación y las franquicias y daños al equipaje acompañado.

PRESUPUESTO DE GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC  
APROBADO POR LA QUINTA ASAMBLEA  
(en dólares E.U.A.)

<u>PARTIDA</u>	<u>AÑO 1983</u>	<u>AÑO 1984</u>
<u>Reuniones</u>	6.000	6.000
<u>Personal de plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	7.000	7.000
1 Secretaria	6.000	6.000
Horas extraordinarias	1.500	1.500
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios	1.750	1.750
<u>Consultores</u>	5.000	5.000
<u>Agasajos</u>	1.500	1.500
<u>Comunicaciones</u>	5.500	6.500
<u>Franqueo postal</u>	1.750	1.750
<u>Gastos de impresiones</u>	2.000	2.000
<u>Gastos de viajes</u>	8.500	8.500
<u>Becas de capacitación</u>	5.500	5.500
<u>Servicios de traducción</u>	3.000	3.000
<u>Suministros de oficina</u>	1.250	1.250
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	1.250	1.250
<u>Servicios y suministros varios</u>	1.500	1.500
<u>Gastos imprevistos</u>	5.000	5.000
TOTAL	<u>64.000</u>	<u>65.000</u>

QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Quinta 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 CEAC.
5. Discurso del Presidente e Informe sobre las actividades de la CLAC en 1981 y 1982.
6. Adopción del Orden del Día.
7. Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea.
8. Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados.
9. Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas de la CLAC vigentes, no vigentes y en proceso de aprobación.
10. Situación de los instrumentos del Sistema de Varsovia en los Estados miembros de la CLAC.
11. Condiciones generales del transporte aéreo (pasajeros):
  - a) Embarque denegado
  - b) Franquicias y recargos en materia de equipajes
  - c) Otros aspectos relacionados con las condiciones generales del transporte aéreo
12. Cuestiones tarifarias.
13. Regulación de la capacidad en los servicios regulares.
14. Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1º de Enero de 1983 al 31 de Diciembre de 1984.

15. Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1983 al 31 de Diciembre de 1984.
16. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
17. Lugar y fecha de la Sexta Asamblea de la CLAC.
18. Décimo Aniversario de la creación de la CLAC.
19. Otras cuestiones.
20. Clausura de la Asamblea.

QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

<u>Argentina</u>	Héctor René Roy Rolando Bustos Fierro Raúl Pérez Tulio Salinas Oscar Luis Alberto Pérez María Catalina Salvat Eduardo Mauricio Cerrato José Chalén	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Delegado Delegada Delegado Asesor
<u>Bolivia</u>	Antonio Salgado Alvistur	Delegado Jefe
<u>Brasil</u>	Martinho Candido Musso dos Santos Joao Luiz Moreira da Fonseca Antonio Henrique Browne Rego Exedito Albano da Silveira Isac Jakubovicz Regis Arslanian José Carlos de Noronha Pedro Carlos de Carvalho	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Delegado Delegado Asesor Asesor
<u>Chile</u>	Nelson Sepúlveda Brito Juan Pablo Langlois V. Jorge Ansted Rojas José Claudio Bogolasky Fernando García Alejandro E. Godoy Contreras Jorge Manuel González González	Delegado Jefe Delegado Delegado Delegado Delegado Asesor Asesor
<u>Colombia</u>	Juan Guillermo Penagos César Villegas Guillermo Ortega Hernández	Delegado Jefe Delegado Delegado
<u>Costa Rica</u>	Luis Carlos Araya Monge Ernesto Gutierrez Sandi	Delegado Jefe Asesor
<u>Cuba</u>	Orlando Interián Pérez Gustavo Socarrás Ortega Angel Arango Rodriguez	Delegado Jefe Delegado Delegado
<u>Ecuador</u>	Armando Duran N. Max Naranjo Iturralde Marco Ospina Yopez Luis E. Yanez	Delegado Jefe Delegado Delegado Asesor

<u>Guatemala</u>	Mario Juarez Toledo	Delegado Jefe
<u>Honduras</u>	Oscar Aquiles Moncada	Delegado Jefe
<u>México</u>	Fernando Silva Jimenez	Delegado Jefe
<u>Nicaragua</u>	Gustavo A. Alvarez Alvarado	Delegado Jefe
<u>Panamá</u>	César A. Rodriguez M. Diego Hurtado Carlos A. Batista A. Federico Casanovas V. Jorge D. Solís	Delegado Jefe Delegado Delegado Asesor Asesor
<u>Paraguay</u>	Víctor Rafael Basualdo F. Arnaldo G. Soler José Rogelio Etcheverry I.	Delegado Jefe Delegado Asesor
<u>Perú</u>	Jorge Colunge Víctor Marchena Errol	Delegado Jefe Asesor
<u>República Dominicana</u>	Nélson de los Santos Céspedes José Luis Abraham Joaquín Guillermo Senci6n B.	Delegado Jefe Delegado Delegado
<u>Venezuela</u>	Mariano Marquez Oropeza Mariano Tirado María Teresa Peraza Luis Arturo Ord6ñez Carlos Fraíno Lander Teresa Escalona V. José Bruzual Tomás Knust Céspedes Francisco Becerra Gontran Eleizalde Petitt	Delegado Jefe Delegado Jefe Alt. Delegada Delegado Delegado Delegada Delegado Asesor Asesor Asesor

OBSERVADORESEstados no miembros y territorios dependientes

<u>Alemania</u> (Rep. Federal)	Robert Erich Fricke Thomas Nagel Michael Uhlmann
<u>Antillas Holandesas</u>	Celso E. Cathalina
<u>Dominica</u>	Henry Dyer

España

Diego Yñiguez Sánchez-Arjona  
Pelayo Serrada García-Olay  
Miguel Arto Delgado

Francia

Guillaume Dehollain  
Brigitte Le Nozer

Haiti

Leopold Roumer

Portugal

Joao Ribeiro

Organizaciones internacionales

Comisión Europea de  
Aviación Civil (CEAC)

Fernando Piña Saiz

Sistema Económico  
Latinoamericano (SELA)

Oswaldo Bermudez B.  
José Kutos F.

Programa de las Naciones  
Unidas para el Desarrollo  
(PNUD)

Paul Berthoud

Asociación Internacional de  
Transporte Aéreo Latinoame-  
ricano (AITAL)

Ernesto Vásquez Rocha

Asociación del Transporte  
Aéreo Internacional (IATA)

Rafael Romani del Val

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

Luis Tapia Salinas  
Enrique Mapelli  
Anibal Rueda

QUINTA 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>
A. <u>Notas de estudio</u>			
CLAC/A5 NE/1	6	Orden del Día Provisional	Comité Ejecutivo
NE/2	8	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1981 y 1982	Presidente de la CLAC
NE/3 y Adendos 1, 2, 3 4, 5, 6	9	Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas de la CLAC vigentes, no vigentes y en proceso de aprobación	Comité Ejecutivo
NE/4	10	Situación de los instrumentos del Sistema de Varsovia en los Estados miembros de la CLAC	Comité Ejecutivo
NE/5 y Rev.	11	El embarque denegado	Comité Ejecutivo
NE/6 y Adendo	11	Franquicias y recargos en materia de equipaje	Comité Ejecutivo
NE/7 y Adendo	11	Conclusiones alcanzadas por el Grupo GEJ sobre las condiciones generales del transporte de la IATA asociadas al concepto de contrato de transporte aéreo	Comité Ejecutivo
NE/8	12	Normas complementarias para el mejor cumplimiento de la Resolución A3-2 sobre tarifas	Comité Ejecutivo

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/9 y Rev.	12	Pronta aprobación de las tarifas	Comité Ejecutivo
NE/10	10	Conversión del franco oro	Brasil
NE/11 y Rev.	12	Infracciones tarifarias	Comité Ejecutivo
NE/12	12	Lineamientos aprobados por el Comité Ejecutivo y el Grupo Especial de Tarifas de la CLAC en relación con el establecimiento de las tarifas internacionales de pasajeros	Comité Ejecutivo
NE/13	13	Regulación de la capacidad en los servicios regulares	Comité Ejecutivo
NE/14	14	Programa de Trabajo de la CLAC para los años 1983 y 1984	Comité Ejecutivo
NE/15	15	Presupuesto de gastos de la CLAC para los años 1983 y 1984	Comité Ejecutivo
NE/16	16	Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC	Comité Ejecutivo
NE/17	9	Normas sobre el ruido de las aeronaves	Chile
NE/18	10, 11, 12 y 13	Informe del Comité I	Presidente del Comité I
NE/19 y Corrigendo	9, 14 y 15	Informe del Comité II	Presidente del Comité II

B. Notas informativas

NI/1	8	Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados	Secretaría
NI/2		Lista de participantes	Secretaría

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
-		Declaración de la Dele- gación Española	España
-		Declaración	Instituto Ibero americano de Derecho Aeronáu tico y del Espacio y de la Aviación Comercial

QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

(CLAC/A5-NE/2)

El desarrollo del tráfico

1. En 1981 las líneas aéreas matriculadas en los Estados de la CLAC transportaron aproximadamente 6,863 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, es decir un 5.2% más que en 1980, tasa superior una vez más a la mundial que fue de 3.3% (ver Adjunto 1). De dicho total, el 60.5% correspondió a los servicios internacionales regulares (4.153 millones de toneladas-kilómetros), mientras que los servicios internacionales regulares del mundo representan el 50.7% del total de servicios regulares (internacionales y domésticos). El índice de crecimiento de estos servicios en el último año considerado (1981) fue del 6.6%. Como se puede observar (ver Adjunto 3) esta tasa de crecimiento fue similar a la mundial (6.4%) pero cabe aclarar que en los servicios domésticos las líneas aéreas latinoamericanas tuvieron un incremento del 3% mientras que el promedio mundial de incremento en esos servicios fue sólo del 0.2%.

2. El coeficiente de carga de pasajeros alcanzado en 1981 en los servicios internacionales regulares fue del 57%, inferior al promedio mundial (63%), pero en los servicios domésticos el factor de ocupación llegó al 62% (ver Adjuntos 2 y 4). Este menor aprovechamiento de la capacidad en los servicios internacionales se debió nuevamente a que las líneas aéreas latinoamericanas continuaron incorporando aviones de fuselaje ancho (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 asientos-kilómetros en los servicios internacionales de pasajeros de todas las líneas aéreas del mundo fue en 1981 del 2.5% con respecto a 1980, las líneas aéreas latinoamericanas incrementaron esa capacidad en un 8.5% (ver Adjunto 4).

3. En el Adjunto 5 se puede observar que en 1981 el tráfico intra-latinoamericano de pasajeros tuvo una caída del 8.3% con respecto a 1980. (Como se recordará, en el Informe del Presidente a la Cuarta Asamblea se expresó que este tráfico había crecido en 1979 un 19.4% con respecto a 1978). Esta caída del tráfico intra-latinoamericano en 1981 se debió fundamentalmente a una tasa negativa del 16.9% en el tráfico entre Buenos Aires y 15 ciudades latinoamericanas siendo las más significativas las caídas del tráfico entre Buenos Aires-Río de Janeiro (-28.6%), Buenos Aires-México (-25.8%), Buenos Aires-Sao Paulo (-24.2%), Buenos Aires-Porto Alegre (-17.9%), Buenos Aires-Montevideo (-16.9%) y Buenos Aires-Asunción (-14.6%). Cabe aclarar que sobre un total de 90 pares de ciudades consideradas en las estadísticas de la CLAC, el tráfico entre Buenos Aires y 15 ciudades latinoamericanas representó el 42% del tráfico total (ver Adjunto 5).

4. Siguiendo esta misma tendencia, aunque en menor medida, el tráfico de pasajeros entre Latinoamérica (excepto México) y los Estados Unidos sólo creció en 1981 un 1.8% con respecto a 1980 (en este año la tasa había sido de 11.9%), siendo los tráficos de mayor incidencia negativa los de Argentina (-26.4%), Guatemala (-16.5%) y Costa Rica (-8.8%) (ver Adjunto 6, página 2). En los primeros 6 meses de 1982 (ver Adjunto 6, página 3) este tráfico disminuyó en un -3.2% con respecto a los primeros 6 meses de 1981 debido fundamentalmente a una brusca caída del 46.7% del tráfico entre Argentina y Estados Unidos y del 24.1% entre Guatemala y dicho país. Cabe mencionar que en 1980 el tráfico de pasajeros entre algunos países latinoamericanos y los Estados Unidos había tenido aumentos muy significativos (Argentina 32.5%, Brasil 26.3%, Costa Rica 36%, Honduras 25.5%, Paraguay 53.1% y Venezuela 23.7%). En lo que concierne a México, el tráfico de pasajeros entre este país y los Estados Unidos siguió creciendo (13.5% en 1980, 8.8% en 1981 y 12.6% en los primeros 6 meses de 1982) aunque no al ritmo de 1979 con respecto de 1978 (25%).

5. El tráfico de pasajeros entre Sudamérica y Europa, para un total de 45 pares de ciudades considerados (ver Adjunto 7), experimentó una caída del 1.5% en 1981 con respecto a 1980, contra un crecimiento del 5.7% en 1980 y un 11.5% en 1979. Nuevamente se observa una caída muy significativa del tráfico entre Buenos Aires y 6 ciudades europeas (-15.7% en 1981) lo que contrasta con el aumento que había experimentado este tráfico en 1980 (30%) y en 1979 (24.6%). Las estimaciones hechas por la IATA en Septiembre de 1982 muestran una tasa negativa del 3% para el tráfico de

pasajeros en las rutas del Atlántico Meridional en 1982 y también negativa del 8.5% respecto a la carga, debido como es obvio a los efectos del conflicto bélico en el Atlántico Sur.

6. Los resultados del tráfico que hemos examinado indican claramente que el transporte aéreo latinoamericano está pasando posiblemente por uno de los momentos más críticos de su historia ya que como se verá más adelante, la mayoría de los países latinoamericanos son centros generadores de tráfico, particularmente respecto de los Estados Unidos y en la medida que la economía de nuestros países pase por momentos críticos las repercusiones negativas de esta situación en los resultados del tráfico son inevitables debido a que, y esto es muy importante recalcarlo, en la mayoría de los países latinoamericanos las tasas del crecimiento del tráfico se deben en mayor proporción al aporte de nuestros propios tráficos que al aporte de tráficos generados en otras regiones. Esta es una verdad que debe ser bien entendida, ya que así como los términos del intercambio con respecto a Latinoamérica y los países industrializados en general siempre han favorecido a éstos últimos, en el transporte aéreo internacional y en lo que concierne a la balanza de viajes, sucede el mismo fenómeno con respecto a un gran número de países latinoamericanos.

#### La participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos interregionales

7. La participación de las líneas aéreas latinoamericanas en los tráficos de tercera y cuarta libertades con respecto a los Estados Unidos se ha incrementado ligeramente en 1981 con respecto a 1979 (ver Adjunto 8) pero todavía se manifiestan desequilibrios acentuados a favor de los transportadores de los Estados Unidos en los casos de Argentina, Guatemala, México, Panamá, Perú y Venezuela y en menor medida respecto de Brasil. En lo que concierne a la balanza de viajes y como se ha expresado anteriormente es muy importante destacar que continúa la tendencia declinante de los viajes de los ciudadanos de los Estados Unidos hacia Latinoamérica (29.5% en 1979 y 26.9% en 1981 respecto a Latinoamérica (excepto México) y 57.1% y 49.3% respecto a éste último país). Es notable observar que con excepción de Panamá los ciudadanos de los Estados Unidos que visitan los países sudamericanos representan menos del 30% del tráfico entre esos países y los Estados Unidos y en algunos casos como en el de Venezuela sólo significó el 17% del tráfico entre ambos países.

8. Asimismo y como la Asamblea tendrá oportunidad de observar cuando examine la cuestión 13 del Orden del Día: Regulación de la capacidad en los servicios regulares (ver nota de estudio CLAC/A5-NE/13), este acentuado desequilibrio en la balanza de viajes a favor de los Estados Unidos se hace más notorio porque en algunas rutas latinoamericanas los transportadores de este país ofrecen

una capacidad que excede las necesidades del tráfico de tercera y cuarta libertades, lo cual se transforma en la práctica en un excesivo usufructo de los derechos de quinta libertad otorgados en esas rutas, que afecta los intereses de las líneas aéreas latinoamericanas sobre todo en relación con el desarrollo de los servicios locales y regionales.

9. Contrariamente a lo que sucedió en 1979, la participación de las líneas aéreas sudamericanas en los tráficos entre Sudamérica y Europa disminuyó en 1981 y en consecuencia los niveles alcanzados todavía siguen siendo inferiores al nivel deseable del 50%. En el Adjunto 9 puede verse que dicha participación osciló entre un 44.7% alcanzado en el mes pico de baja temporada (Febrero) y un 43.2% para el mes pico de alta temporada (Julio). La participación más alta se alcanzó en el mes de Julio desde Buenos Aires (54.2%) y las más bajas también en el mes de Julio, desde Lima (12.7%) y desde Santiago (15.9%).

10. Si bien no se cuenta con estadísticas precisas respecto al origen del tráfico en las rutas entre Sudamérica y Europa, en general se puede expresar que la balanza de viajes también aquí se manifiesta desfavorable a la Región sobre todo por la gravitación que en el total general ejercen los tráficos originados en Buenos Aires, Caracas y Río de Janeiro (ver Adjunto 9). Asimismo debe mencionarse que los desequilibrios de capacidad debido a un exceso de oferta de los transportadores europeos en ciertas rutas intra-latinoamericanas producen los mismos efectos perjudiciales en el desarrollo de los servicios locales y regionales, tal como se indicó en el párrafo 8 de este informe.

#### Renovación de las flotas

11. Sin embargo y a pesar de los resultados negativos del tráfico, las líneas aéreas latinoamericanas han continuado la renovación de sus flotas para poder competir sobre todo teniendo en cuenta que en las rutas de largo recorrido prácticamente todos los transportadores extrarregionales están operando con aeronaves de fuselaje ancho. El número de aeronaves a reacción de las líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios regulares internacionales llegó al 1° de Enero de 1982 a 317, es decir un 28% más que las flotas a reacción registradas al 1° de Enero de 1980. De este total, 42 aeronaves son de fuselaje ancho, lo que significa un incremento del 62% con respecto a las aeronaves de este tipo disponibles al 1° de Enero de 1980 (ver Adjunto 10).

Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas

12. En 1980, 28 líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios internacionales tuvieron 4 484.9 millones de dólares de ingresos de explotación en todos sus servicios (internacionales y domésticos) y 4 411.2 millones de dólares de gastos de explotación (ver Adjunto 11), lo cual arrojó una ganancia de explotación de 73.7 millones, es decir un promedio ponderado del 1.6% respecto al total de los ingresos de explotación, superior al promedio mundial que fue negativo (-0.7%).

13. En 1981, esas mismas líneas aéreas tuvieron 5 062.9 millones de dólares de ingresos de explotación, contra 5 132.7 millones de dólares de gastos, lo que arrojó una pérdida de explotación de 69.8 millones que representó un porcentaje negativo de -1.4% respecto del total de los ingresos de explotación (ver Adjunto 11), superior al promedio mundial que fue de -0.6%.

14. Por primera vez desde 1976, las líneas aéreas latinoamericanas experimentaron en 1981 en conjunto pérdidas de explotación, acompañando así a la tendencia mundial que ya había manifestado pérdidas en 1980. Lamentablemente los pronósticos para el año 1982 e incluso para el año 1983 no son nada halagüeños de continuar la crisis económica mundial. La IATA pronostica para sus líneas aéreas afiliadas en 1982 resultados similares a los de 1981, con una pérdida de explotación del orden de los 260 millones de dólares y una pérdida neta después de pagar los gastos financieros del orden de los 1 870 millones de dólares. Para 1983 la IATA pronostica pérdidas de explotación de 370 millones de dólares y de 2 100 millones después de pagar los gastos financieros.

15. En consecuencia, aún cuando los coeficientes de carga de las líneas aéreas latinoamericanas aumenten en los servicios internacionales equiparándose a los promedios mundiales (ver Adjuntos 3 y 4) la única manera de que mejore la situación en 1983 consiste en reducir el umbral de rentabilidad mediante una disminución en los costos y la obtención de rendimientos tarifarios más provechosos. En relación con este último aspecto la CLAC considera que los problemas tarifarios que existen en la Región deben resolverse en el corto plazo a través de una acción coordinada de los Gobiernos y líneas aéreas de la Región.

16. En la medida que existan tarifas direccionales, tarifas inferiores a las aprobadas en las Conferencias de Tráfico, demoras en la aprobación de las tarifas, libertad en el pago de comisiones, prácticas comerciales desleales, tasas de cambio diferenciadas, altos impuestos que gravan el transporte aéreo, etc., difícilmente podrá mejorarse la apremiante situación financiera que hoy agobia no sólo a las líneas aéreas de la Región sino a las de todo el

mundo. De allí que la CLAC, conciente de la responsabilidad que le corresponde asumir en relación con los problemas tarifarios, propondrá a esta Asamblea una serie de medidas para contribuir a la solución de los mismos dentro y fuera de la Región.

### El problema tarifario

17. A raíz de los hechos que son de público conocimiento en relación con el proceso administrativo denominado "IATA -Orden de Justificación" iniciado por la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos el 9 de Junio de 1978 y la decisión final adoptada por dicha Junta el día 6 de Mayo de 1981, a iniciativa de la CLAC, representantes de 17 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y de los Estados Unidos y observadores de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), la Asociación de Transporte Aéreo de los Estados Unidos (ATA) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), se reunieron en la ciudad de Lima durante los días 8 y 9 de Julio de 1981 para examinar la situación tarifaria internacional y en particular sus repercusiones en la Región Latinoamericana.

18. La posición sustentada por la CLAC en esta reunión se basó fundamentalmente en la defensa del mecanismo multilateral instituido por la Resolución A3-2 y en la filosofía que la inspira, y en la necesidad de llegar a un acuerdo con los Estados Unidos para el establecimiento de un mecanismo de consulta regional, sobre una base multilateral, en relación con las tarifas y sus aspectos conexos. Es interesante mencionar que durante la reunión de Lima los Estados Unidos reconocieron que de acuerdo con los convenios bilaterales y prácticas vigentes en la Región, los Estados Unidos se han comprometido a aplicar en la mayoría de los casos el principio de doble aprobación de las tarifas, el cual aparentemente no ha funcionado desde que existe un régimen tarifario abierto de Norte a Sur que contrasta con el régimen coordinado vigente de Sur a Norte.

19. Los días 8 y 9 de Septiembre de 1981 se realizó en Washington una segunda reunión entre la CLAC y los Estados Unidos con el objeto de examinar la posibilidad de establecer el mecanismo mencionado en el párrafo anterior. La propuesta de la CLAC sustentada en Washington y en posteriores comunicaciones al Gobierno de los Estados Unidos se basó en las siguientes premisas:

- 1) Las tarifas a aplicar deberían ser convenidas multilateralmente por los transportadores y sometidas a la aprobación de los Gobiernos.

- 2) Los Gobiernos podrían aprobar tarifas promocionales no convenidas multilateralmente cuando circunstancias especiales así lo justifiquen.
- 3) Los Gobiernos con el asesoramiento de las líneas aéreas, podrían establecer niveles tarifarios de referencia que tomen en cuenta los costos promedio de los transportadores.
- 4) El método para establecer dichos niveles podría ser partiendo de la tarifa económica normal sin restricciones vigente a una fecha dada entre cada par de ciudades, reajustándola periódicamente de conformidad con un sistema similar al SFFL de los Estados Unidos pero adaptado a la real evolución de los costos de todos los transportadores.
- 5) La CLAC no es partidaria de las bandas tarifarias aceptadas en el Atlántico Norte. La competencia entre los transportadores quedaría asegurada mediante una amplia gama de tarifas, cuyas condiciones serían claramente definidas por éstos, correspondiendo siempre al menor precio las mayores condiciones restrictivas.
- 6) Todo acuerdo tarifario regional requiere la concertación y aprobación de las comisiones de agencias.
- 7) Los Estados de la CLAC desean preservar el sistema de doble aprobación de las tarifas instituido en la mayoría de los convenios bilaterales pero a través de un foro de consulta multilateral.

20. El mecanismo multilateral propuesto por la CLAC evitará la competencia ruinoso y el desarrollo de anomalías tarifarias entre rutas vecinas, permitirá ofrecer precios equitativos con una gran variedad de condiciones y asegurará las grandes ventajas que para los usuarios del transporte aéreo internacional tiene la interlinealidad de los servicios.

21. Si bien todavía no se ha logrado un entendimiento con los Estados Unidos en materia tarifaria, las reuniones de Lima y Washington han permitido en primer lugar plantear de una manera clara las respectivas posiciones sustentadas por cada una de las partes en el campo del transporte aéreo y en segundo lugar llamar la atención no sólo de los Estados Unidos, sino de toda la comunidad aeronáutica internacional que la cuestión denominada "IATA - Orden de Justificación" era un asunto de competencia de los Gobiernos por estar en juego el interés público internacional. Es deseo de la CLAC continuar las conversaciones con los Estados Unidos en materia tarifaria sobre las bases

mencionadas precedentemente y para ello se está a la espera de la decisión final que tome la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos con respecto a la aprobación de los acuerdos tarifarios adoptados en la Conferencia de Tráfico TC-1 en Hollywood, Miami, en Enero de 1982.

Implementación del programa de trabajo de la CLAC

a) Reuniones de la CLAC en 1981 y 1982

22. Las reuniones celebradas por la CLAC durante 1981 y 1982 figuran en el Adjunto 12. Asimismo, se han incluido en el citado adjunto las reuniones regionales de transporte aéreo convocadas por la OACI, en coordinación con la CLAC y las reuniones convocadas u organizadas por otros Organismos a los cuales concurrió la CLAC en calidad de observador.

23. 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 corresponde, respecto de los problemas particulares que se presentan en cada una de las subregiones que integran la Región Latinoamericana.

b) Tareas principales ejecutadas por la CLAC en 1981 y 1982

24. En el bienio 1981-1982 las siguientes tareas principales fueron ejecutadas por la CLAC en cumplimiento del Programa de Trabajo aprobado por la Cuarta Asamblea. La mayoría de ellas siguen en proceso de ejecución por tratarse de tareas continuas:

- a) Examen de los 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.
- b) Examen de los impuestos y derechos que gravan el transporte aéreo de la Región.
- c) Preparación de informes periódicos sobre la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en la explotación de los servicios regulares dentro, hacia y desde la Región.
- d) Examen continuo de todos los acontecimientos mundiales en relación con las tarifas.

- e) Discusiones entre la CLAC y los Estados Unidos en materia tarifaria.
- f) Participación de la CLAC en todas las actividades de la AITAL en el campo tarifario.
- g) Estudio de un sistema de indexación de costos a nivel regional para el establecimiento automático de los niveles tarifarios de referencia.
- h) Preparación de normas complementarias para la implementación de la Resolución A3-2 sobre tarifas.
- i) Examen de las condiciones de transporte aéreo incluyendo los aspectos relacionados con la sobreventa y las franquicias de equipaje.
- j) Perfeccionamiento de los criterios y directrices en relación con la predeterminación de la capacidad en los servicios regulares.
- k) Desarrollo de los servicios internacionales no regulares en la Región Latinoamericana.
- l) Implementación del programa regular de estadísticas de origen y destino de la CLAC.
- ll) Iniciación de la recopilación de estadísticas sobre el origen real de los pasajeros.
- m) Desarrollo de sistemas estadísticos integrados para la aviación civil.
- n) Desarrollo de sistemas económico-operativos de aeropuertos y servicios de navegación aérea en ruta.
- ñ) Desarrollo de sistemas de computación para las líneas aéreas latinoamericanas.
- o) Apoyo y asistencia para la impartición de cursos de economía de transporte aéreo en la Región.
- p) Preparación de un programa de cooperación técnica regional en el campo económico del transporte aéreo (proyecto a financiar con la ayuda del PNUD).
- q) Cumplimiento de las normas sobre el ruido y las emisiones de los motores.
- r) Examen de los problemas de navegación aérea que repercuten en la economía de las operaciones.

La Asamblea tendrá oportunidad de examinar el estado de cumplimiento de cada una de las tareas enumeradas precedentemente al considerar las cuestiones 9 al 14 del Orden del Día.

25. Como se puede observar el programa de trabajo de la CLAC se ha incrementado sensiblemente en los últimos años y como es natural en un organismo de este tipo esta mayor presión de trabajo ha recaído fundamentalmente en la Secretaría de la CLAC. En el bienio 1981-82 el Secretario de la CLAC realizó 29 visitas a los Estados miembros y una misión a los Estados Unidos en cumplimiento del programa de trabajo de la CLAC. También visitó 2 veces la Oficina Regional de la OACI en México para asistir a un seminario sobre tarifas y a una reunión regional de facilitación organizados por la OACI. En el último bienio la Secretaría de la CLAC preparó 13 informes y 120 documentos de trabajo para las reuniones de la CLAC con un total de 650 páginas de contenido sustancial\*. En 1982 se despacharon 72 cartas de contenido sustancial, se cursaron 444 cables, telex y mensajes APTN a los Estados miembros y Organizaciones con los cuales la CLAC mantiene relaciones y se realizaron 90 comunicaciones telefónicas de larga distancia. Como se explicará al tratar la cuestión 15 del Orden del Día (nota de estudio CLAC/A5-NE/15), la Secretaría de la CLAC requiere ser reforzada en su planta de personal que en la actualidad está constituida por el Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina de Lima y su secretaria y un auxiliar de estadísticas.

#### El presupuesto de gastos directos de la CLAC

26. La Cuarta Asamblea de la CLAC había destinado la suma de U\$S 102.000 para atender los gastos directos de la CLAC durante el período 1° de Enero de 1981 al 31 de Diciembre de 1982. El gasto realizado asciende aproximadamente\*\* a la suma de U\$S 92.000 resultando una economía de U\$S 10.000. Esta economía se debió fundamentalmente a que se había previsto reforzar la plantilla de personal de la CLAC con la designación de una segunda secretaria que no se nombró por no haberse concretado la designación del segundo Oficial de Transporte Aéreo en la Oficina de Lima. Cabe aclarar que las razones de no haberse cubierto este puesto son ajenas a la OACI como se explica en la nota de estudio CLAC/A5-NE/15\*\*\*.

---

\* No se incluyen 2 compendios estadísticos de origen y destino con un total de 600 páginas, ni los adjuntos a los documentos de trabajo que reproducen textos de otros documentos de la CLAC o de otras Organizaciones.

\*\* Datos aproximados porque aún no se cerró el ejercicio.

\*\*\* La OACI ha llamado a un tercer concurso internacional para cubrir este puesto. La fecha límite para la recepción de postulaciones es el 21 de Enero de 1983.

También se operó una economía importante en el rubro Consultores ya que por falta de tiempo, el Secretario no pudo realizar las siguientes tareas que estaba previsto llevarlas a cabo con la ayuda de un consultor:

- i) Una evaluación preliminar de los servicios internacionales no regulares (pasajeros y carga) que operan en la Región; y
- ii) Estudio 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.

#### Relaciones con la OACI

27. Como se desprende de la ejecución del programa de trabajo, las relaciones entre la CLAC y la OACI siguen siendo muy estrechas. Algunos asuntos que están siendo examinados por el Grupo de Expertos de la OACI sobre el mecanismo de fijación de las tarifas internacionales de pasajeros y carga y sus condiciones asociadas ya han sido examinados o resueltos por la CLAC como la cuestión del embarque denegado, o están actualmente en estudio y las conclusiones y resoluciones de la CLAC sobre estos asuntos resultan muy valiosas para los estudios de la OACI y así ha sido reconocido por esta Organización. Cabe mencionar que la OACI ha iniciado una segunda serie de estudios regionales de transporte aéreo de pasajeros y carga comenzando por la Región Latinoamérica y Caribe. Se espera que este estudio se publique a mediados del año próximo.

28. 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

29. De conformidad con el artículo 7 del Estatuto, se ha continuado manteniendo relaciones con las siguientes Organizaciones: CEAC, CAFAC, SELA, OEA, CEPAL, ALADI, Junta del Acuerdo de Cartagena, COCESNA, OMT, PNUD, AITAL, IATA, AALA, COTAL, ITA, IFALPA, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y ALADA

Las relaciones con AITAL, IATA y la CEAC siguen siendo muy estrechas sobre todo en relación con los aspectos tarifarios. El Secretario de la CLAC asiste a todas las reuniones del Comité Ejecutivo y del Comité de Tráfico y Tarifas de AITAL y a su vez el Director Ejecutivo de AITAL asiste a todas las reuniones del Comité Ejecutivo y de los Grupos de Trabajo de la CLAC, lo cual ha permitido establecer una excelente coordinación y complementación entre los programas de trabajo de ambas Organizaciones.

#### Enmiendas al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC

30. Las enmiendas introducidas al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC por la Cuarta Asamblea han demostrado ser muy efectivas por lo cual se recomienda a los Estados miembros que aceleren sus procedimientos constitucionales para aprobar en forma definitiva las enmiendas al Estatuto, las que en la actualidad tienen vigencia provisoria.

#### Incorporación de Jamaica a la CLAC

31. A partir de 1982 Jamaica ha ingresado formalmente a la CLAC, al depositar en la Secretaría de Relaciones Exteriores de México el instrumento de adhesión al Estatuto de la CLAC. En consecuencia Jamaica es el primer Estado de habla inglesa de la Región, que forma parte de la CLAC y en nombre de la Asamblea me permito darle la bienvenida a nuestra Organización.

#### Convocatoria de la Quinta Asamblea de la CLAC

32. Ante una invitación formulada por la Delegación de Venezuela que asistió a la Cuarta Asamblea de la CLAC celebrada en Bogotá, esta Asamblea tiene lugar en la ciudad de Caracas. El Gobierno de Venezuela se ha hecho cargo de todos los gastos administrativos que ha ocasionado la misma, gesto éste que merece el reconocimiento de todos los Estados de la CLAC.

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

- 1) Cuestiones 10, 11, 12 y 13 del Orden del Día a ser examinadas previamente por el Comité I. Cabe mencionar que estas cuestiones incluyen el examen y aprobación de varios proyectos de resolución y de recomendación propuestos por los Grupos de Expertos en Cuestiones Jurídicas y en Políticas de Transporte Aéreo de la CLAC y por el Comité Ejecutivo.

- 2) Cuestiones 9, 14, 15, 18 y 19 del Orden del Día a ser examinadas previamente por el Comité II.
- 3) Cuestiones 5, 6, 7, 8, 16 y 17 a ser examinadas directamente por la Plenaria.

### Conclusión

34. Este resumen sucinto de las actividades realizadas por la CLAC en 1981 y 1982 indica, en opinión del Comité Ejecutivo, que con las limitaciones que son propias de un Organismo de este tipo, los objetivos establecidos por la Cuarta Asamblea de la CLAC, en general se han cumplido, precisamente en circunstancias en que el transporte aéreo internacional atraviesa uno de los momentos más críticos de los últimos años, lo cual ha contribuido a afianzar la imagen de la CLAC ante la comunidad aeronáutica internacional.

35. Al respecto, creo interpretar el sentir de los señores miembros del Comité Ejecutivo y de los señores Directores de Aviación Civil aquí presentes, que los logros alcanzados en esta trascendental etapa de la vida de la CLAC se los debemos en gran parte a mi ilustre antecesor el Doctor Alvaro Uribe Vélez, quien con su probada inteligencia y dinamismo ha sabido conducir exitosamente las actividades de la CLAC en este último bienio. El Doctor Alvaro Uribe Vélez me ha pedido muy especialmente que transmita su profundo reconocimiento y agradecimiento, que también hago mío, a todos los señores miembros del Comité Ejecutivo que han acompañado a la Presidencia en su gestión al frente de la CLAC, a los señores Directores Generales por la cooperación que han brindado en todo momento, a la Secretaría por la muy eficiente labor desarrollada 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 1981 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

P A I S	Toneladas-Kms. efectuados (en millones)		Coeficiente carga del peso* (%)	Variación ton./Kms. efectuados respecto a 1980 (%)	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	195.5	850	47.9	0.1	-9.5
Bolivia	43.7	126	65.6	16.2	4.1
Brasil	644.9	2 088	52.9	9.6	6.7
Chile	153.3	368	56.9	5.8	13.6
Colombia	204.0	609	56.6	38.4	14.5
Costa Rica	20.9	79	75.2	-6.7	16.2
Cuba	12.3	129	72.1	18.3	35.8
Ecuador	38.8	128	59.0	-2.5	-2.3
El Salvador	12.5	33	54.1	-27.3	-19.5
Guatemala	4.9	21	45.7	-23.4	0.0
Honduras	3.0	36	42.9	-21.1	-16.3
México	137.0	1 509	63.0	4.2	9.1
Nicaragua	1.1	7	53.8	-15.4	-12.5
Panamá	14.7	44	60.3	444.4	10.0
Paraguay	2.9	27	48.2	11.5	3.8
Perú	47.6	205	48.8	18.7	-5.5
República Dominicana	11.0	45	60.8	1.9	-25.0
Uruguay	1.1	19	40.4	57.1	11.8
Venezuela	160.0**	540	40.0	7.2	7.8
TOTAL	1 109.2	6 863	53.8	10.1	5.2
TOTAL MUNDIAL	30 584.9	134 967	58.3	5.0	3.3

\* Pasajeros y mercancías.  
\*\* Dato estimado.

**TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1980-1981 (SERVICIOS REGULARES)**

**OPERACIONES TOTALES**

Fuente: OACI

P A I S	Pasajeros-Kms. efectuados (en millones)		Asientos-Kms. disponibles (en millones)		Coeficiente carga de pasajeros(%)		Variación 1981/1980 (%)	
	1980	1981	1980	1981	1980	1981	Pasaje	Asientos
							ros-Kms efectua dos	-Kms dispo nibles
Argentina	8.031	7.035	13.385	14.070	60	50.0	-12.4	5.1
Bolivia	944	963	1.548	1.605	61	60	2.0	3.7
Brasil	15.572	16.304	24.717	26.728	63	61	4.7	8.1
Chile	1.875	2.220	2.930	3.524	64	63	18.4	20.3
Colombia	4.198	4.288	6.663	7.268	63	59	2.1	9.1
Costa Rica	495	578	717	903	69	64	16.8	25.9
Cuba	932	1.242	1.412	1.800	66	69	33.3	27.5
Ecuador	975	946	1.598	1.577	61	60	-3.0	-1.3
El Salvador	289	289	413	445	70	65	0.0	7.7
Guatemala	159	174	388	405	41	43	9.4	4.4
Honduras	387	341	679	578	57	59	-11.9	-14.9
México	13.870	14.709	21.015	22.629	66	65	6.0	7.7
Nicaragua	76	63	141	115	54	55	-17.1	-18.1
Panamá	409	324	718	568	57	57	-20.8	-20.9
Paraguay	262	263	504	516	52	51	0.4	2.4
Perú	1.974	1.755	3.236	3.191	61	55	-11.1	-1.4
República Dominicana	550	374	688	558	80	67	-32.0	-18.9
Uruguay	178	198	312	440	57	45	11.2	41.0
Venezuela	4.367	4.636	9.493	8.279	46	56	6.2	-12.8
TOTAL	55.543	56.702	90.557	95.199	61	60	2.1	5.1
TOTAL MUNDIAL	1 088.837	1 116.419	1 728.313	1 744.405	63.0	64.0	2.5	0.9

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES  
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC  
AÑO 1981 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

P A I S	Toneladas-Kms. efectuados (en millones)		Coeficiente carga del peso* (%)	Variación Ton./Kms. efectuados respecto a 1980 (%)	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	170.7	529	46.9	2.9	-11.7
Bolivia	41.8	97	63.8	18.4	9.0
Brasil	386.2	978	50.1	4.2	3.5
Chile	139.6	293	55.1	4.0	9.7
Colombia	179.8	411	56.0	43.5	21.2
Costa Rica	20.8	78	75.0	-6.7	16.4
Cuba	10.5	108	74.0	25.0	50.0
Ecuador	33.6	111	59.4	-2.9	-3.5
El Salvador	12.5	33	54.1	-27.3	-19.5
Guatemala	4.9	21	45.7	-23.4	0.0
Honduras	2.9	35	43.2	-21.6	-14.6
México	78.7	807	62.6	14.1	21.4
Nicaragua	1.0	5	45.5	-16.7	-28.6
Panamá	14.7	44	60.3	488.0	15.8
Paraguay	2.2	25	47.2	22.2	4.2
Perú	32.6	100	38.5	36.4	2.0
República Dominicana	11.0	45	61.6	1.9	-25.0
Uruguay	1.1	18	40.9	57.1	20.0
Venezuela	139.9	415	35.8	-4.0	5.9
TOTAL	1 284.5	4 153	51.4	8.9	6.6
TOTAL MUNDIAL	21 692.8	68 413	58.6	7.1	6.4

\* Pasajeros y mercancías.

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1980-1981 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

P A I S	Pasajeros-Kms. efectuados (en millones)		Asientos-Kms. disponibles (en millones)		Coeficiente carga de pasajeros(%)		Variación 1981/1980 (%)	
	1980	1981	1980	1981	1980	1981	Pasaje	Asientos
							ros-Kms efectua dos	-Kms dispo- nibles
Argentina	4.413	3.651	7.609	7.606	58	48	-17.3	-0.04
Bolivia	570	626	1.000	1.098	57	57	9.8	9.8
Brasil	6.008	6.149	9.537	10.788	63	57	2.3	13.1
Chile	1.362	1.554	2.162	2.467	63	63	14.1	14.1
Colombia	2.203	2.383	3.734	4.039	59	59	8.2	8.2
Costa Rica	485	568	703	888	69	64	17.1	26.3
Cuba	666	999	1.057	1.469	63	68	50.0	39.0
Ecuador	851	821	1.373	1.368	62	60	-3.5	-0.4
El Salvador	289	289	413	445	70	65	0.0	7.7
Guatemala	159	174	388	405	41	43	9.4	4.4
Honduras	369	327	636	545	58	60	-11.4	-14.3
México	6.594	7.576	10.145	12.025	65	63	14.9	18.5
Nicaragua	60	49	115	94	52	52	-18.3	-18.3
Panamá	395	324	693	568	57	57	-18.0	-18.0
Paraguay	246	250	482	490	51	51	1.6	1.7
Perú	822	740	1.749	1.644	47	45	-10.0	-6.0
República Dominicana	550	372	688	555	80	67	-32.4	-19.3
Uruguay	160	184	281	418	57	44	15.0	48.8
Venezuela	2.671	2.983	5.451	5.424	49	55	11.7	-0.5
TOTAL	28.873	30.019	48.216	52.336	60	57	4.0	8.5
TOTAL MUNDIAL	466.464	493.876	764.695	783.930	61	63	5.9	2.5

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO  
DENTRO DE LATINOAMERICA  
(Tráfico en una sola dirección)

		<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>Variación</u>
		<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1981/1980 (%)</u>
Buenos Aires	(15)	857.646	712.421*	-16.9
La Paz	(3)	14.880	12.522	-15.8
Santa Cruz	(3)	37.862	37.543	-0.8
Río de Janeiro	(3)	42.093	46.621	10.8
Sao Paulo	(2)	17.962	17.883	-0.4
Santiago	(12)	161.973	171.362	5.8
Guayaquil	(6)	42.713	38.386	-10.1
Quito	(4)	49.877	48.751	-2.3
Panamá	(17)	228.980	217.787	-4.9
Asunción	(5)	58.465	55.243	-5.5
Lima	(9)	132.398	129.752	-2.0
Caracas	(8)	140.863	149.155	5.9
Montevideo	(3)	57.869	53.018	-8.4
		<u>1 843.581</u>	<u>1 690.444</u>	<u>-8.3</u>

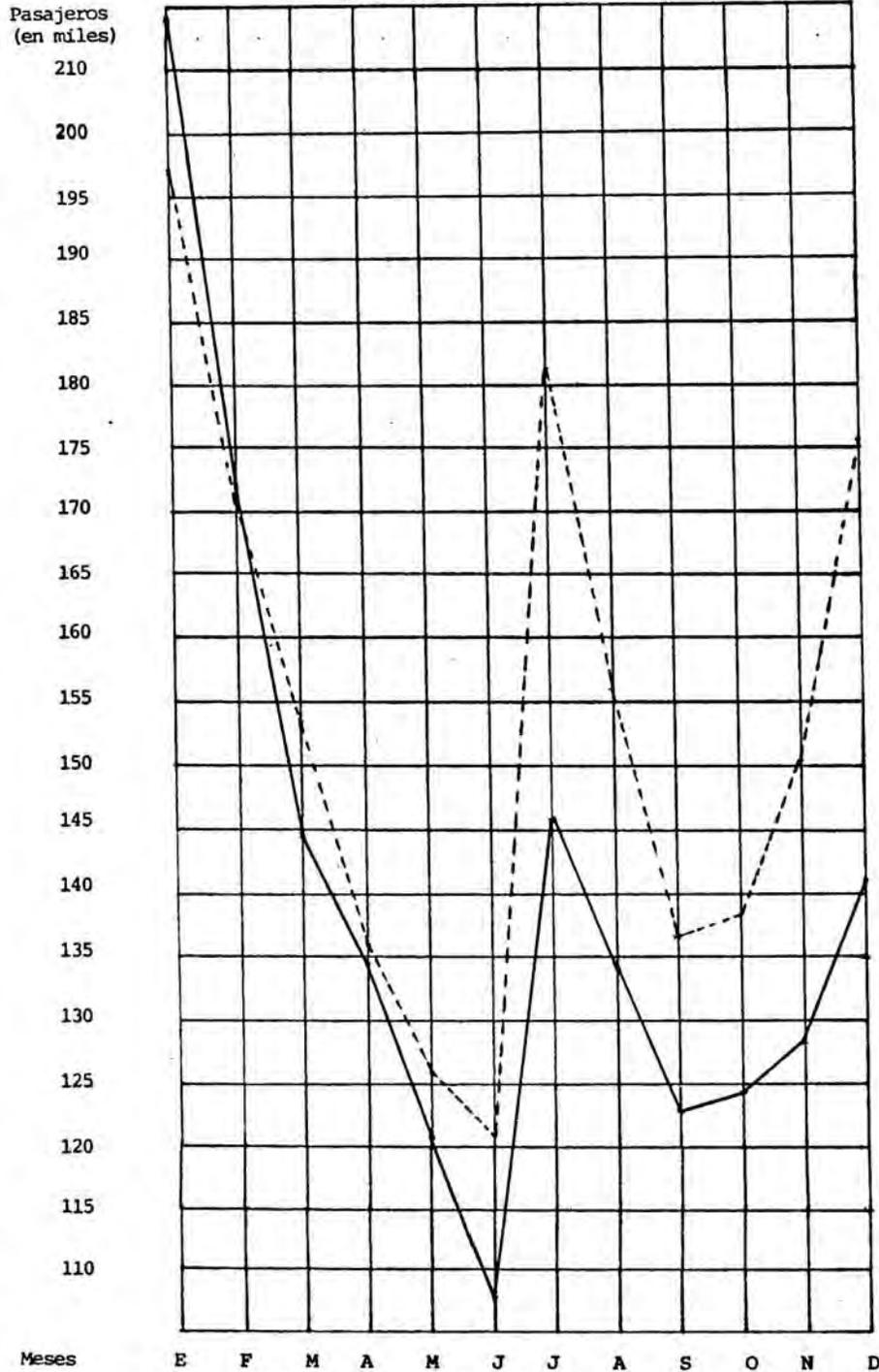
\* Datos estimados para el segundo semestre.

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

Fuente: CLAC

EVOLUCION DEL TRAFICO DE ORIGEN Y DESTINO  
DENTRO DE LATINOAMERICA (1980-1981)\*

(tráfico en una sola dirección)



Meses	1980 (---)	1981 (—)	Variación (%)
Total del tráfico	1843 581	1690 444	- 8.3

Incrementos Máximos

Santiago - Río : 47.7%  
Caracas - Río : 40.5%

Panamá - Medellín : 27.9%  
Río - Bogotá : 20.3%

Fuente: CIAC

\* Número de pares de ciudades consideradas: 90 (con origen en Sudamérica)

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 1980

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total		Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variación respecto a 1979(%)	%
Argentina	74.067	51.3	70.176	48.7	144.243	32.5	19.6
Bolivia	24.460	74.8	8.256	25.2	32.716	0.0	23.9
Brasil	137.810	46.6	158.102	53.4	295.912	26.3	29.3
Chile	36.765	56.6	28.238	43.4	65.003	18.3	24.6
Colombia	231.223	74.6	78.807	25.4	310.030	12.0	24.7
Costa Rica	70.382	65.3	37.445	34.7	107.827	36.0	35.5
Ecuador	81.792	63.4	47.302	36.6	129.094	11.6	26.2
El Salvador	42.998	98.2	771	1.8	43.769	-7.5	22.1
Guatemala	36.799	22.3	128.005	77.7	164.804	-20.3	32.3
Honduras	66.628	80.7	15.947	19.3	82.575	25.5	36.8
Nicaragua	20.162	100.0	-	0.0	20.162	12.3	24.2
Panamá	48.731	33.1	98.457	66.9	147.188	-2.1	35.7
Paraguay	18.711	88.7	2.377	11.3	21.088	53.1	16.4
Perú	63.071	58.3	45.036	41.7	108.107	13.4	30.3
República Dominicana	203.522	44.1	257.483	55.9	461.005	2.2	41.9
Uruguay	336	20.6	1.297	79.4	1.633	-22.7	29.2
Venezuela	231.831	43.9	296.372	56.1	528.203	23.7	18.0
<b>TOTAL</b>	<b>1 389.288</b>	<b>52.2</b>	<b>1 274.071</b>	<b>47.8</b>	<b>2 663.359</b>	<b>11.9</b>	<b>28.7*</b>

\* 29.5 en 1979

México	1 281.701	46.2	1 491.908	53.8	2 773.609	13.5	52.6**
--------	-----------	------	-----------	------	-----------	------	--------

\*\* 57.1 en 1979

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA.

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 1981

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total		Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variación respecto a 1980(%)	%
Argentina	51.632	48.6	54.548	51.4	106.180	-26.4	21.6
Bolivia	25.167	82.3	5.411	17.7	30.578	-6.5	24.7
Brasil	153.758	49.8	154.895	50.2	308.653	4.3	27.4
Chile	40.340	55.9	31.803	44.1	72.143	11.0	24.8
Colombia	237.223	72.1	91.798	27.9	329.021	6.1	24.0
Costa Rica	65.375	66.5	33.003	33.5	98.378	-8.8	32.8
Ecuador	83.104	67.4	40.121	32.6	123.225	-4.5	23.6
El Salvador	55.318	98.2	1.041	1.8	56.359	28.8	20.5
Guatemala	43.789	31.8	93.855	68.2	137.644	-16.5	28.3
Honduras	64.215	71.8	25.246	28.2	89.461	8.3	32.2
Nicaragua	14.982	100.0	-	0.0	14.982	-25.7	20.6
Panamá	44.495	29.8	104.965	70.2	149.450	1.5	34.7
Paraguay	18.880	92.0	1.638	8.0	20.518	-2.7	15.8
Perú	70.379	58.0	51.011	42.0	121.390	12.3	29.2
República Dominicana	175.165	36.5	304.091	63.5	479.256	4.0	39.6
Uruguay	399	25.2	1.185	74.8	1,584	-3.0	27.1
Venezuela	257.483	45.0	315.138	55.0	572.621	8.4	16.9
TOTAL	1 289.772	51.7	1 309.880	48.3	2 711.574	1.8	26.9

México	1 289.772	42.7	1 728.926	57.3	3 018.698	8.8	49.3
--------	-----------	------	-----------	------	-----------	-----	------

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA.

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)  
Primer Semestre 1982

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total		Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variación respecto 1er semes. 1981 (%)	%
Argentina	17.370	51.0	16.687	49.0	34.057	-46.7	25.5
Brasil	83.040	56.5	64.029	43.5	147.069	-3.3	27.4
Chile	15.118	42.7	20.259	57.3	35.377	4.0	24.6
Colombia	115.728	74.5	39.561	25.5	155.289	-2.2	23.5
Costa Rica	33.778	66.2	17.269	33.8	51.047	-1.0	31.9
Ecuador	37.979	70.3	16.017	29.7	53.996	-7.4	22.9
El Salvador	26.929	85.8	4.471	14.2	31.400	36.2	22.2
Guatemala	19.086	39.4	29.374	60.6	48.460	-24.1	25.4
Honduras	32.784	69.4	14.487	30.6	47.271	12.8	30.7
Nicaragua	5.151	100.0	-	0.0	5.151	-	20.1
Panamá	20.591	27.0	55.547	73.0	76.138	1.6	36.2
Perú	34.823	62.5	20.896	37.5	55.719	-6.8	29.0
República Dominicana	86.922	36.8	149.399	63.2	236.321	-0.7	36.9
Venezuela	103.585	44.0	132.097	56.0	235.682	1.1	18.9
TOTAL	632.884	52.2	580.093	47.8	1 212,977	-3.2	27.5

México	585.835	45.0	715.148	55.0	1 300,983	12.6	57.6
--------	---------	------	---------	------	-----------	------	------

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA.

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

	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>Variación</u>
	<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1981/1980 (%)</u>
Buenos Aires (6)	187.587	158.107	-15.7
Río de Janeiro (8)	243.762	234.970	-3.6
Lima (4)	31.119	40.304	29.5
Caracas (9)	203.014	211.350	4.1
Santiago (10)	28.460	30.863	8.4
Bogotá (9)	43.098	50.477	17.1
TOTAL	<u>737.740</u>	<u>726.071</u>	<u>-1.5</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  
LOS TRAFICOS DE TERCERA Y CUARTA LIBERTADES  
CON LOS ESTADOS UNIDOS

(Tráfico en una sola dirección S-N)

Transportadores de 3ª y 4ª Libertades				Transportadores de 5ª Libertad		Pasajeros nacionales EUA*		
Líneas aéreas de bandera:	% 1979	% 1981	Líneas Aéreas de los EUA		% 1979	% 1981	% 1979	% 1981
			%1979	%1981				
Argentina	29.6	37.0	50.4	51.9	20.0	11.1	22.0	21.6
Bolivia	70.6	83.6	24.5	14.9	4.9	1.5	25.3	24.7
Brasil	46.6	46.3	51.8	50.2	1.6	3.5	35.1	27.4
Chile	41.6	46.1	45.4	44.4	13.0	9.5	26.3	24.8
Colombia	70.0	71.5	26.7	26.6	3.3	1.9	29.4	24.0
Costa Rica	58.8	59.3	32.4	36.0	8.8	4.6	37.3	32.8
Ecuador	45.7	53.5	42.5	39.4	11.8	7.1	32.7	23.6
El Salvador	38.6	-	47.9	-	13.5	-	30.0	20.5
Guatemala	28.3	30.0	71.0	66.6	0.7	3.4	34.9	28.3
Honduras	-	-	-	28.2	-	-	42.4	32.3
Nicaragua	-	43.3	-	0.0	-	56.7	22.9	20.6
Panama	10.0	13.5	85.1	73.2	4.9	13.3	39.2	34.7
Paraguay	83.5	93.2	16.5	6.8	0.0	0.0	18.6	15.8
Peru	25.9	31.5	53.1	46.0	21.0	22.5	31.5	29.2
Uruguay	-	-	76.1	74.8	-	-	33.6	27.1
Venezuela	41.1	41.6	56.8	58.2	2.1	0.2	19.9	16.9
TOTAL	44.9	46.1	48.2	48.0	6.9	5.9	29.5	26.9

México *	42.9	42.7	57.1	57.3	-	-	57.1	49.3
----------	------	------	------	------	---	---	------	------

Fuente: CLAC

\* Fuente: Departamento de Transporte de los Estados Unidos

- : Datos no disponibles

PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS EN  
EL TRAFICO DE PASAJEROS ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA  
(tráfico tomado en una sola dirección, S - N)

FEBRERO 1981

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (7)	1.155	44.5	1.443	55.5	2.598	100
Buenos Aires (6)	5.904	52.9	5.257	47.1	11.161	100
Caracas (9)	3.364	34.4	6.411	65.6	9.775	100
Lima (4)	294	14.0	1.812	86.0	2.106	100
Río de Janeiro (9)	7.891	52.9	7.034	47.1	14.925	100
Santiago (9)	367	19.8	1.490	80.2	1.857	100
TOTAL	18.975	44.7	23.447	55.3	42.422	100

JULIO 1981

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (7)	2.101	40.3	3.110	59.7	5.211	100
Buenos Aires* (6)	8.449	54.2	7.136	45.8	15.585	100
Caracas (9)	14.688	39.7	22.268	60.3	36.956	100
Lima (4)	350	12.7	2.415	87.3	2.765	100
Río de Janeiro (9)	11.463	48.2	12.312	51.8	23.775	100
Santiago (9)	390	15.9	2.067	84.1	2.457	100
TOTAL	37.441	43.2	49.308	56.8	86.749	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 1982

Aerolíneas Argentinas

Boeing 747	8
Boeing 727	6
Boeing 707	6
Boeing 737	12
Fokker F-28	4
<b>Total</b>	<b>36</b>

Aeroméxico

Douglas DC-10-15	2
Douglas DC-10-30	2
Douglas DC-8-51	5
Douglas DC-9-82	3
Douglas DC-9-32	17
Douglas DC-9-15	10
<b>Total</b>	<b>39</b>

Aeronaves del Perú

Douglas DC-8	4
<b>Total</b>	<b>4</b>

Aeronica

Boeing 727	1
<b>Total</b>	<b>1</b>

Aeroperú

Lockheed L-1011	2*
Boeing 727-100	1
Boeing 727-300	1
Douglas DC-8-62	1
Fokker F-28	3
<b>Total</b>	<b>8</b>

Air Panama

Boeing 727	3
<b>Total</b>	<b>3</b>

Avianca

Boeing 747-100P	1
Boeing 747-200P	1
Boeing 747-100F	1
Boeing 707P	6
Boeing 707F	1
Boeing 720P	3
Boeing 727-100P	8
Boeing 727-200P	7
<b>Total</b>	<b>28</b>

Aviateca

Boeing 727	3
<b>Total</b>	<b>3</b>

CDA

Boeing 727	3
<b>Total</b>	<b>3</b>

COPA

Boeing 737	1
<b>Total</b>	<b>1</b>

Cruzeiro

Airbus A-300 B4	2
Boeing 727-100	8
Boeing 737-200	6

\* Alquilados hasta Abril de 1982.

**Total** 16

Ecuatoriana

Boeing 720-023B	2
Boeing 720-023C	1
Boeing 707-321B	1
Boeing 707-321C	1
Boeing 707-321BA	<u>2</u>
Total	7

Fast Air

Boeing 707	<u>1</u>
Total	1

Faucett

Boeing 707	3
Boeing 727	2
BAC 1-11	<u>3</u>
Total	8

LAB

Boeing 727-100	3
Boeing 727-200	3
Boeing 707-323	<u>2</u>
Total	8

LACSA

Boeing 727-200	2
BAC 1-11-500	<u>1</u>
Total	3

LADECO

Boeing 727-100	3
Boeing 737-200	<u>2</u>
Total	5

LAN Chile

Boeing 707P	5
Boeing 707F	1
Boeing 737P	2
Douglas DC-10-30P	<u>1</u>
Total	9

LAP

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

LAV

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

MEXICANA

Boeing 727-100	3
Boeing 727-200	39
Douglas DC-10-315	<u>3</u>
Total	45

PLUNA

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

SAHSA

Boeing 727	1
Boeing 737	<u>2</u>
Total	3

SAM

Boeing 707	1
Boeing 720	2
Boeing 727	<u>6</u>
Total	9

TACA

BAC 1-11	3
Boeing 737	<u>1</u>
Total	4

TAN

Boeing 727	1
Boeing 737	<u>1</u>
Total	2

VARIG

Airbus A-300 B4	1
Boeing 707-320C	7
Boeing 707-320C Cargo	5
Boeing 727-100	7
Boeing 727-100 Cargo	3
Boeing 737-200	10
Boeing 747	3
Douglas DC-10-30	<u>10</u>
Total	46

VIASA

Boeing 747	1
Douglas DC-10	6
Douglas DC-8	<u>4</u>
Total	11

Total General Flotas a Reacción 27 líneas aéreas: 317

Total General Flotas Fuselaje Ancho: 42

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	
	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981
Aerolíneas Argentinas	904.7	1 119.4	889.8	1 191.1	1.6	-6.4	1.3	0.8
Aerolíneas Dominicanas	0.7	0.3	0.9	0.3	-28.6	0.0	-42.9	0.0
Aeroméxico	396.5	447.6a/	370.1	438.2a/	6.7	2.1	5.4	-1.8
Aeronaves del Perú	11.0	13.9b/	13.0	14.9b/	-18.2	-7.2	0.0	-0.7
AeroPerú	84.3	88.4	92.3	104.8	-9.5	-18.6	-14.2	-25.3
Air Panama	26.4	29.3	30.6	32.3	-15.9	-10.2	-22.2	-10.6
Avianca	373.3	393.7a/	371.1	392.6a/	0.6	0.3	1.1	0.7
Aviateca	19.3	19.8	25.8	25.9	-33.7	-30.8	-41.5	-37.4
CDA (Dominicana)	35.7	38.6b/	40.6	40.5b/	-13.7	-4.9	19.9	
COPA	14.3	17.6	14.4	16.6	0.7	5.7	3.5	8.5
Cruzeiro	207.7	211.6	205.7	219.0	1.0	-3.5	2.8	-3.8
Ecuatoriana	81.3	93.4b/	78.3	91.3b/	3.7	2.2	-0.5	
Faucett	45.6b/	67.7b/	43.9	70.2	3.7	-3.7	-2.6	-10.8
INAIK	7.4	9.0	7.0	8.4	5.4	6.7	4.1	4.4
LAB	76.3	88.4	83.0	91.6	-8.8	-3.6	-6.0	-1.5
LACSA	47.1	54.8a/	47.8	50.9a/	-1.5	7.1	-4.9	8.8
LADECO	45.2b/	57.6b/	43.8b/	54.9b/	3.1	4.7	2.4	-1.2
LAN CHILE	171.9b/	197.7	166.6b/	220.5b/	3.1	-11.5	-1.1	-16.8
LAP	46.9b/	69.1b/	48.6b/	87.2b/	-3.8	-26.1		
LAV	94.3	95.6b/	104.7	89.9b/	-11.0	6.0	-12.0	-2.3
Mexicana	480.5	569.8a/	420.1	517.1a/	12.6	9.2	5.4	5.7
PLUNA	29.3b/	29.1b/	29.3b/	33.4b/	0.0	-14.8	0.4	4.1
SAHSA	26.5	29.4	26.1	28.0	1.5	4.8	-1.1	4.8
SAM	33.7		32.7		3.0		0.9	
TACA	34.7b/	39.9	33.3b/	37.8	4.0	5.3	2.6	0.8
TAN	10.8	22.0	10.6	22.2	1.9	-0.9	0.9	-1.8
VARIG	866.9	885.9	828.7	878.5	4.4	0.8	3.7	3.4
VIASA	312.6	332.8b/	352.4	334.6b/	-12.7	-0.5	-19.1	-11.2
TOTAL	4 484.9	5 062.9	4 411.2	5 132.7	1.6	-1.4		

Fuente: OACI, excepto datos marcados:  
a/ que fueron tomados de la IATA  
b/ proporcionados directamente por las líneas aéreas

REUNIONES DE LA CLAC DURANTE 1981 y 1982

1. Reuniones convocadas u organizadas por la CLAC

XIV Reunión del Comité Ejecutivo  
(San José, 23 y 24 de Marzo de 1981)

Seminario sobre organización y funcionamiento de un sistema estadístico integrado y desarrollo de un modelo económico operativo de aeropuerto  
(Panamá, 23 - 30 de Abril de 1981)

Reunión Especial de Tarifas  
(Lima, 7 - 9 de Julio de 1981)

Segunda Reunión de Tarifas con los EUA  
(Washington, 7 - 9 de Septiembre de 1981)

XV Reunión del Comité Ejecutivo  
(Cancún, 12 y 13 de Noviembre de 1981)

Reunión Conjunta del Comité Ejecutivo (CE/XVI) y del Grupo Especial de Tarifas de la CLAC  
(Río de Janeiro, 15 y 16 de Abril de 1982)

Seminario sobre costos del transporte aéreo  
(Lima, 14 - 16 de Julio de 1982)

Seminario sobre sistemas de computación de líneas aéreas  
(Buenos Aires, 8 - 10 de Septiembre de 1982)\*

Primera Reunión del Grupo Jurídico  
(Buenos Aires, 13 y 14 de Septiembre de 1982)

Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (GEPTA/4)  
(Buenos Aires, 15 - 17 de Septiembre de 1982)

XVII Reunión del Comité Ejecutivo  
(Caracas, 7 y 8 de Octubre de 1982)

Quinta Asamblea  
(Caracas, 15 - 19 de Noviembre de 1982)

---

\* En coordinación con AITAL y Aerolíneas Argentinas.

2. Reuniones de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá

- XXIII Reunión (Managua, 2 de Abril de 1981)
- XXIV Reunión (Guatemala, 27 de Agosto de 1981)
- XXV Reunión (Tegucigalpa, 7 de Diciembre de 1981)
- XXVI Reunión (Tegucigalpa, 1° de Febrero de 1982)
- XXVII Reunión (Tegucigalpa, 28 de Abril de 1982)
- XXVIII Reunión (San Salvador, 28 de Septiembre de 1982)

3. Reuniones regionales de transporte aéreo convocadas por la OACI

Seminario sobre pronósticos del transporte aéreo  
(México, 6 - 10 de Abril de 1981)

Seminario sobre tarifas del transporte aéreo  
(México, 22 - 30 de Marzo de 1982)

Seminario sobre aspectos económicos de los aeropuertos  
y servicios de navegación aérea en ruta  
(Lima, 26 - 30 de Abril de 1982)

4. Reuniones convocadas por la AITAL

a) Asambleas

Segunda Asamblea General  
(Quito, 18 y 19 de Marzo de 1982)

b) Comité Ejecutivo

- Quinta Reunión (México, 19 y 20 de Enero de 1981)
- Sexta Reunión (Río de Janeiro, 13 de Mayo de 1981)
- Séptima Reunión (Bogotá, 17 de Septiembre de 1981)
- Octava Reunión (Quito, 18 de Marzo de 1982)
- Novena Reunión (Caracas, 20 de Julio de 1982)

c) Comité de Tráfico y Tarifas

Cuarta Reunión (Río de Janeiro, 11 y 12 de Mayo de 1981)

Quinta Reunión (Bogotá, 15 y 16 de Septiembre de 1981)

Sexta Reunión (Río de Janeiro, 26 y 27 de Noviembre 1981)

Séptima Reunión (Hollywood, Miami, 11 y 12 de Enero de 1982)

Octava Reunión (Lima, 17 y 18 de Febrero de 1982)

Novena Reunión (Caracas, 19 y 20 de Julio de 1982)

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

AÑOS 1981-1982

<u>Partida</u>	<u>Presupuesto</u>	<u>Gastos*</u>
<u>Personal de Plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	12.000	17.751
1 Secretaria	10.000	-
Horas extraordinarias	4.000	1.914
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios	3.000	573
<u>Consultores</u>	24.000	4.900
<u>Agasajos</u>	2.000	1.841
<u>Teléfono, telegramas y demás comunicaciones</u>	6.000	15.472
<u>Servicios de distribución (franqueo postal)</u>	3.000	472
<u>Suministros para impresión interna</u>	3.000	2.239
<u>Impresión externa</u>	3.000	268
<u>Viajes por asuntos oficiales</u>		
Personal de Secretaria	13.500	17.412
Becarios	9.000	6.214
<u>Artículos de escritorio y suministros de oficina</u>	2.000	1.156
<u>Servicios de traducción</u>	3.500	7.373
<u>Suministros y servicios varios</u>	2.000	1.374
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	2.000	1.211
<u>Otros equipos</u>	-	1.800
<u>Libros y revistas</u>	-	2.307
		84.277
Reunión Especial de Tarifas CLAC/USA, Julio 1981	-	2.850
Seminario de Costos, Julio 1982	-	2.461
Reuniones GEJ/1 y GEPTA/4, Septiembre 1982	-	2.412
	102.000	92.000
<u>Economía del ejercicio*</u>	<u>10.000</u>	

\* Datos estimados.

QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(Lunes, 15 de Noviembre de 1982, a las 16:00 hs)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Quinta 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 CEAC.
5. Cuestión 5 del Orden del Día: Discurso del Presidente e Informe sobre las actividades de la CLAC en 1981 y 1982.
6. Cuestión 6 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día.
7. Cuestión 7 del Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea.
8. Cuestión 8 del Orden del Día: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados.

RESUMEN DE LOS DEBATES

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

1. El Presidente declaró inaugurada la Quinta Asamblea de la CLAC e invitó al Ministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela, al Presidente del Consejo de la OACI y al Presidente de la CEAC 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 CEAC

4. (Ver Anexo C).

Cuestión 5 del  
Orden del Día: Discurso del Presidente e Informe sobre las actividades de la CLAC en 1981 y 1982

5. El Presidente pronunció unas palabras de bienvenida (ver Anexo D) y leyó su Informe sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota CLAC/A5-NE/2. La Asamblea tomó nota del contenido de dicho Informe.

Cuestión 6 del  
Orden del Día: Adopción del Orden del Día

CLAC/A5-NE/1

6. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A5-NE/1 con las siguientes enmiendas:

"Cuestión 4: Discurso del Presidente de la CEAC.

Cuestión 5: Discurso del Presidente e Informe sobre las actividades de la CLAC en 1981 y 1982.

Cuestión 6: Adopción del Orden del Día.

Cuestión 7: Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea.

Cuestión 8: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados."

La Asamblea aprobó por unanimidad dicho Orden del Día con las enmiendas propuestas por el Presidente.

Cuestión 7 del Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea

CLAC/A5-NI/1

7. El Presidente presentó a consideración de la Asamblea la nota CLAC/A5-NI/1, 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.

8. El Presidente pidió candidatos para los puestos de Presidentes de los Comités I y II. A propuesta del Delegado de México y con el apoyo del Delegado de Colombia, la Asamblea eligió por unanimidad al Embajador Mariano Tirado, de la Delegación de Venezuela, como Presidente del Comité I. A propuesta del Delegado de Colombia y con el apoyo de los Delegados de Argentina, Brasil, Ecuador y Panamá, la Asamblea eligió por unanimidad al Dr. Jorge Ansted, de la Delegación de Chile, como Presidente del Comité II.

Cuestión 8 del Orden del Día: Traslado de las cuestiones del Orden del Día a los órganos subordinados

CLAC/A5-NI/1

9. 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 16, 17 y 20 del Orden del Día, el Comité I las cuestiones 10, 11, 12 y 13 y el Comité II las cuestiones 9, 14, 15, 18 y 19 del Orden del Día.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL ING. VINICIO CARRERA ARISMENDI  
MINISTRO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES DE VENEZUELA  
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA QUINTA ASAMBLEA  
DE LA CLAC

- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Ingeniero Juan Guillermo Penagos
- Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Assad Kotaite
- Señor Director General Sectorial de Transporte Aéreo, General Mariano Marquez Oropeza
- Señor Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano, Embajador Carlos Alzamora
- Señor Presidente de la Comisión Europea de Aviación Civil, Doctor Fernando Piña Saiz
- Señores representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Es un alto honor para mí representar en este acto al ciudadano Presidente de la República, Dr. Luis Herrera Campíns, para inaugurar la Quinta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y darles la bienvenida a nuestro país a los Delegados a la misma representantes de las hermanas repúblicas de la Región.

Pocos fenómenos podríamos señalar tan característicos de nuestro mundo contemporáneo como las comunicaciones y el transporte. Es más, podemos afirmar que son precisamente los espectaculares avances tecnológicos y el desarrollo cualitativo y cuantitativo de las comunicaciones y el transporte los que han conformado las características propias de nuestra época, formas de vida, hábitos y costumbres, organización social, sistemas económicos. Todo ello está determinado por el progreso alcanzado en el presente siglo por las comunicaciones y los medios de transporte.

Ya en las sociedades primitivas podemos observar como su grado de desarrollo podía medirse exactamente por su capacidad de comunicación e intercambio cultural y comercial con otras sociedades y pueblos. El aislamiento ha sido siempre consecuencia de estancamiento y atraso. Cuantas pretensiones autárquicas han conducido a la postración y consunción de sociedades y pueblos que un día fueron pujantes y prósperos.

Al respecto los fenicios nos brindan un expresivo ejemplo de la relación directa entre el intercambio comercial, las facilidades de transporte y las comunicaciones con el progreso y desarrollo cultural de los pueblos. Casi podría establecerse como un axioma que progreso y desarrollo requieren movimiento; como la vida misma, como todo proceso de crecimiento, anquilosarse es morir, vivir es crecer y renovarse y los pueblos crecen y se renuevan a través de sus comunicaciones y transportes. Este fenómeno podemos estudiarlo exhaustivamente en la misma historia de las ciudades. Las ciudades son también organismos con sistemas arteriales que serían su vialidad. Tienen también innumerables órganos y apéndices que requieren pulmones vegetales y reservas alimentarias y padecen problemas de circulación.

Las ciudades nacen, crecen -tanto horizontal como verticalmente y en ocasiones mueren. Es así como podemos observar las ruinas y esqueletos de ciudades muertas, desenterradas por los arqueólogos o desafiando al tiempo en los altos picachos andinos, y salvo casos de catástrofes geológicas o de epidemias su muerte, como la lenta y silenciosa agonía de algunas poblaciones actuales, siempre viene determinada por el aislamiento y el abandono en que quedaron al ir disminuyendo las comunicaciones y el intercambio que mantenían su vialidad o quedan marginadas de las redes de transporte.

Aún hay más; fueron los viajes de Cristóbal Colón cuyo Quinto Centenario se celebrará con gran relieve mundial dentro de diez años los que inauguran el nacimiento del hombre planetario. Pues bien, la concepción planetaria del hombre moderno de tanta trascendencia y su mentalidad, actitud, organizaciones sociopolíticas y económicas y formas de vida no serían factibles sin el desarrollo de las comunicaciones y medios de transporte. En este sentido la aviación ha tenido y seguirá teniendo una importancia decisiva y fundamental y sus progresos tecnológicos y de desarrollo comercial han sido realmente espectaculares en estas últimas décadas.

Es gracias a la aviación civil que podemos trasladarnos o enviar mercaderías a cualquier lugar del mundo en unas cuantas horas. El mundo que un ilustre escritor peruano consideró en el título de una novela que "es ancho y ajeno" se va convirtiendo en nuestro y estrecho. La importancia de este fenómeno es decisiva en cuanto a las interrelaciones humanas, culturales y

económicas que conlleva la solidaridad, el intercambio, la cooperación no pueden sino irse desarrollando y profundizando pese a las desmedidas ambiciones de poder, lucro y dominación que desde ciertos centros hegemónicos les ponen torpes e inhumanas trabas y barreras. Lo cierto es que inexorablemente el hombre tiende a vencer su indiferencia egoísta por lo ajeno y lejano al hacerse conocido, próximo y familiar.

El mundo rodeado por la tupida red que tiende en torno suyo la aviación civil se nos está quedando pequeño, pero esto no debe interpretarse como una limitación a nuestra imaginación y a nuestras iniciativas y dinamismo, sino muy al contrario como un aspecto humano y socialmente muy favorable. En efecto, por un lado el hombre empieza a sentirse realmente semejante a todos los hombres, miembro de la misma familia humana que tiene como hogar el planeta Tierra. Ello irá desarrollando de forma creciente sus sentimientos de solidaridad y deseos de cooperación, conciente de lo que les ocurre. Sucede o deviene a otros hombres por lejos que se encuentren de alguna manera nos sucede a nosotros mismos. Por otro lado el conocimiento y dominio del mundo no limita nuestras posibilidades sino que las libera para asomarnos al conocimiento del universo interminable. Es así como en el seno del hombre planetario moderno empieza a gestarse ya el hombre cósmico del futuro.

Pues bien, si todo esto resulta fascinante a cualquier ser humano lo es y debe serlo muy particularmente y de forma entrañable al hombre latinoamericano, conciente de su identidad, de su problemática, de sus posibilidades de futuro. Las inmensas y majestuosas formas de la naturaleza le otorgan a Latinoamérica incontables riquezas y reservas, tanto en bellezas paisajísticas que nutren su fecunda liberatura de gran trascendencia internacional y el rico filón de sus obras plásticas y composiciones musicales, como en recursos naturales y materias primas. Pero al propio tiempo le han creado serios problemas a su integración. Las magnitudes de sus distancias y de los accidentes geográficos han mantenido además de la concurrencia de otros factores geopolíticos y geoeconómicos alejados entre sí a las repúblicas hermanas. Incluso se puede constatar el hecho de que muchos países de la Región han mantenido más estrechas relaciones culturales y económicas con naciones de otras regiones y otros continentes que con las repúblicas hermanas de su propia área.

Es preciso superar tales obstáculos porque en definitiva solamente la integración, la solidaridad, la cooperación y la complementación de los países latinoamericanos puede hacerlos fuertes y pujantes, a fin de garantizar su independencia y desarrollo para lograrlo, además de fortalecer las asociaciones y pactos regionales, es imperativo desarrollar las comunicaciones y medios de transporte que posibiliten un creciente intercambio cultural y económico bilateral y multilateral, y es allí donde la aviación civil está cumpliendo y debe cumplir una valiosa labor de gran

trascendencia latinoamericanista. Y es allí donde a todos ustedes señores delegados a esta Quinta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil les cabe una delicada responsabilidad que deben asumir con patriotismo, con exigente criterio ético, con arraigada sensibilidad humana y social y con auténtica vocación de servicio público.

Claro está que debemos atender y proteger la solidez, la salud y el rendimiento económico de la aviación civil. Naturalmente que las empresas privadas que operan en el sector tienen derecho a defender sus expectativas de consecución de razonables beneficios a sus inversiones. Lo contrario equivaldría a poner trabas, empobrecer y limitar las comunicaciones y los medios de transporte, así como las posibilidades de su progreso y desarrollo. Pero respetando y salvando los aspectos mercantiles del sector estos no pueden comprometer ni imponerse a los intereses superiores de las naciones ni marginar y postergar los objetivos fundamentales de la integración latinoamericana. El énfasis y los esfuerzos debemos aplicarlos a hacer compatibles y armonizar el interés público y los intereses privados que no forzosamente deben ser antagónicos, sino complementarios.

En este sentido la colaboración de los organismos oficiales y la iniciativa privada será la llave del éxito para superar el aislamiento y desarrollar la integración y el intercambio cultural y económico que la aviación civil motoriza poderosamente con sus alas de progreso, abriendo rutas de intercambio, enlazando países y pueblos y estableciendo autopistas y puentes aéreos con índices de rapidez y seguridad con los que no puede competir la vialidad terrestre. De allí la importancia de los estudios, informes, debates y aprobación de resoluciones con los que ustedes deliberarán en esta Quinta Asamblea, relacionados con el embarque denegado, con las franquicias y recargos en materia de equipajes, con cuestiones tarifarias, con la regulación de la capacidad en los servicios regulares y con otros aspectos relacionados con las condiciones generales del transporte.

Señor Presidente, señores delegados, señoras y señores:

Venezuela ha demostrado siempre desde las mismas luchas ahondadas con sangre generosa y libertaria de su pueblo en aras de la independencia de seis naciones: Panamá, Colombia, Perú, Ecuador, Bolivia y la propia Venezuela; es decir, tanto en su interior como más allá de sus fronteras, una ferviente vocación de integración latinoamericana y el Gobierno de Venezuela se honra siendo fiel a esta gloriosa tradición y a esta irrenunciable vocación. Se da la coincidencia de que el próximo año de 1983 se celebra el bicentenario del natalicio del padre de nuestra patria, Libertador Simón Bolívar, que es a la vez uno de los grandes libertadores americanos.

Pues bien en nuestra concepción latinoamericanista no podemos olvidar que nuestra Región no sólo la integran repúblicas castellano-parlantes, parte muy importante de la misma y no solamente atendiendo a razones geográficas, sino también culturales y económicas, está formada por un pueblo de habla portuguesa y tan importante y valiosa es dicha porción latinoamericana, que un famoso escritor pudo decir que Brasil es un continente dentro de otro continente. Pero si aceptamos la frase en su contexto como expresión de la importancia y definición del Brasil en lo geográfico, lo intelectual, lo cultural, lo demográfico y lo económico, consideramos que debe ser superado el concepto en su aspecto geopolítico, pues nuestros anhelos integracionistas nos llevan a considerar con orgullo al Brasil no como un continente sino como una gran nación hermana de nuestro continente, porque Latinoamérica es mucho más que un fenómeno lingüístico; es una realidad geográfica y geoestratégica, es una tradición histórica, es una necesidad y conveniencia económica; es sobre todo una vocación, un noble ideal, una valiosa y fecunda posibilidad de destino común.

Pero existen también en Latinoamérica pueblos anglofonos y francófonos por ejemplo, con quienes debemos fomentar los lazos de comunicación, intercambio, solidaridad y cooperación a fin de lograr su plena y real integración a la Región. Cualquier esfuerzo tendiente a incorporar otros idiomas a la CLAC, debemos considerarlo insignificante, en contraposición a la inmensa satisfacción y a la contribución a la integración que representa contar en el seno de la Comisión con nuevos miembros de la Región a los cuales debemos abrirles nuestros brazos para recibirlos como países hermanos.

Por último Señor Presidente, señores delegados, señoras y señores:

Quiero referirme al Décimo Aniversario de la fundación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil que se cumple el 14 de Diciembre del próximo año de 1983. Ante todo debemos felicitar a las distintas presidencias y vicepresidencias que tan digna y eficientemente han desempeñado su labor, así como a los integrantes de Comités Ejecutivos y de sus órganos subordinados y destacar la eficaz y fecunda labor llevada a cabo por la Secretaría. Al respecto resulta loable y digno de encomio el sensible crecimiento de las actividades de la Secretaría, especialmente en los últimos años, aumento proporcionalmente muy superior a los recursos humanos y materiales con los que ha contado. De allí que consideremos justo y conveniente reforzar tales recursos en beneficio directo de todos los miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, y por ende del desarrollo de los medios de transporte latinoamericanos tan necesarios y decisivos para la integración y el progreso de la Región.

En cuanto a la celebración formal del Décimo Aniversario permítanme expresar mi opinión al respecto. No creo que una reunión extraordinaria de la Asamblea en la fecha aniversario pueda servir adecuadamente para dar trascendencia y relevancia a los objetivos, fines y actividades de la Comisión en todos los países que en ella están representados. Todo lo demás tendría un efecto relativo en el campo de la información y divulgación ante la opinión pública en el país en el cual se celebra la citada Asamblea extraordinaria. Ello no justificaría los costos que originaría en momento de crisis económica internacional, en que todos los países se ven avocados a realizar recortes y economías en sus presupuestos oficiales y gastos fiscales.

Lo que sí podría hacerse es que la Sexta Asamblea Ordinaria de la CLAC coincidiese el próximo año con la fecha del 14 de Diciembre y que en dicha ocasión el Comité Ejecutivo invite a los representantes de los medios de comunicación social y de las agencias informativas internacionales a una rueda de prensa en el país sede de la mencionada Sexta Asamblea, en la que se faciliten datos e informaciones sobre la aviación civil en la Región y sobre las actividades de la CLAC.

Pero existen también otros medios para lograr despertar el interés de la opinión pública en cada país miembro y estimular su conciencia sobre la trascendencia de la aviación civil y de las actividades de la Comisión en el desarrollo socioeconómico e integración latinoamericana que nos requieren onerosas erogaciones. Ello podría lograrse a través de la colaboración entre las autoridades aeronáuticas de cada país y las líneas aéreas que en ellos operan, organizando Comités Nacionales para tal fin. Estos Comités podrían organizar los siguientes eventos:

- a) Creación de premios de periodismo al mejor artículo y al mejor reportaje publicado durante 1983 sobre cualquier tema relacionado con la historia, funciones, actividades o actualidades de la aviación civil latinoamericana. En el discernimiento de tales premios habría que integrar en los jurados a representantes de los colegios o asociaciones nacionales de periodismo.
- b) Estimular la distribución y colocación de informaciones en los medios de comunicación social por parte de los organismos aeronáuticos oficiales y de las líneas aéreas especialmente durante la semana comprendida entre el 12 y el 18 de Diciembre de 1983.
- c) Creación de un premio latinoamericano para ser adjudicado a la mejor obra literaria que esglose la historia de la aviación civil en la Región y su trascendencia cultural y socioeconómica. Este premio podría sufragarse asimismo a través de la edición y distribución de la obra seleccionada entre todos los países latinoamericanos.

- d) Publicación de un folleto con la historia, las actividades y los logros de la CLAC.
- e) Otorgamiento de diplomas de honor y al mérito a las personalidades, funcionarios públicos, representantes de líneas aéreas, ingenieros aeronáuticos y de aeropuertos, pilotos, controladores aéreos, técnicos de mantenimiento y representantes de medios de comunicación social que en cada país miembro de la CLAC hayan prestado servicios sobresalientes a la aviación civil.
- f) Exposiciones en cada país miembro sobre aviación civil con el patrocinio de sus autoridades aeronáuticas y la colaboración de las líneas aéreas.
- g) Colocación de ofrendas florales por parte de las autoridades aeronáuticas en los panteones o monumentos de los padres de la patria el 14 de Diciembre de 1983; y
- h) Reunión social ofrecida por la máxima autoridad de cada país en el sector de transporte con asistencia de los representantes de todos los organismos, asociaciones, empresas y grupos interesados en el sector. Es en esta reunión en la que se hará entrega de los diplomas de honor y al mérito de los premios citados.

Señor Presidente, señores delegados, señoras y señores:

Al darles la más fraternal bienvenida a Venezuela quiero desearles una feliz estadía entre nosotros. Ojalá sus múltiples actividades y responsabilidades en esta Quinta Asamblea les den libre un margen de tiempo para que puedan apreciar la cordialidad de nuestro pueblo, nuestras manifestaciones culturales, nuestras bellezas naturales, nuestras muestras artesanales y folklóricas, y aún la de nuestra gastronomía.

En definitiva todo ello además del intercambio comercial en lo que tiende a acercar y poner a nuestro alcance el desarrollo de la aviación. Tan decisivo y trascendente es su desarrollo que logra convertir en vecinos a todos los países de la tierra. Lo que hace falta ahora es que todos ellos redoblen y redoblemos nuestros esfuerzos y en esto Latinoamérica debe ser un ejemplo para el mundo entero, a fin de convertirnos en vecinos bien avenidos, sustituyendo la agresividad por la paz, la competitividad por la solidaridad, la confrontación por la concertación, -el enfrentamiento por el diálogo y la comprensión, la supervivencia por la convivencia, el rencor por el amor. ¿Acaso no es esta la necesidad prioritaria del mundo de hoy, erizado de problemas, rivalidades y necesidades insatisfechas?

Quiero desear también a los señores delegados éxito y acierto en sus deliberaciones y acuerdos en esta Quinta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil que hoy tengo el honor de dejar instalada en nombre del ciudadano Presidente de la República, Dr. Luis Herrera Campíns.

Señor Presidente, señores delegados, señoras y señores,

Muchas gracias.

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 QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Ministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela,  
Ingeniero Vinicio Carrera Arismendi
- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación  
Civil, Ingeniero Juan Guillermo Penagos
- Señor Director General Sectorial de Transporte Aéreo,  
General Mariano Marquez Oropeza
- Señor Secretario Permanente del Sistema Económico Latino-  
americano, Embajador Carlos Alzamora
- Señor Presidente de la Comisión Europea de Aviación Civil,  
Doctor Fernando Piña Saiz
- Señores representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados  
Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Es para mí un honor dirigir la palabra a esta Quinta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y transmitir a todos los presentes los saludos y mejores deseos del Consejo y del Secretario General de la OACI. Es también motivo de gran placer encontrarme en Caracas, y a este respecto quisiera manifestar al Gobierno de Venezuela mi más sincero agradecimiento por la cálida acogida que me brindó y por su amable hospitalidad.

Me complace observar que el nexo que siempre ha existido entre nuestros dos organismos sigue siendo hoy tan estrecho como el día en que se creó la CLAC. Los problemas a que se enfrenta la aviación civil internacional a nivel mundial repercuten invariablemente en el ámbito regional. Así pues, he observado con sumo interés y satisfacción que el proyecto de programa

de trabajo de la CLAC para el bienio 1983-1984 está -al igual que sus anteriores programas- vinculado muy de cerca con el programa general de trabajo de la OACI, lo que demuestra que ambos organismos coordinan sus actividades con la voluntad de colaboración que es característica inalterable de la relación que los une. En la práctica esta relación responde totalmente a lo previsto, pues se ha evitado el despilfarro que supone la duplicación y repetición innecesaria de actividades.

Durante los dos años transcurridos desde la última vez en que tuve el placer de dirigir la palabra a esta Comisión, la aviación civil no ha dejado de estar plagada por dificultades y dilemas que se han saldado en la reducción paulatina de los beneficios y en constantes cambios de los regímenes normativos.

Según se calcula, en 1981 el tráfico mundial regular tanto del interior como internacional sólo aumentó un 2,5%, cifra que constituye el índice de crecimiento más reducido que se ha registrado en el curso de los diez últimos años. La actual recesión económica tiene, desde luego, graves efectos en el crecimiento mundial del tráfico y sus repercusiones se han dejado sentir, según los datos más recientes, en las ganancias de los transportistas de la Región.

Aún así, durante el decenio 1972-1981 el tráfico regular interior e internacional de las líneas aéreas de la Región de América Latina y el Caribe registró un crecimiento anual del 11,6% -frente al 5% y 7,4% alcanzados, respectivamente, en América del Norte y Europa- cifra muy superior al incremento del 7,9% que registró el tráfico mundial.

Aunque el crecimiento anual de los servicios regulares internacionales en América Latina durante dicho decenio fue del 11,9%, mientras que a nivel mundial se llegó al 10,4%, en el caso del tráfico del interior se observó un impresionante incremento del 11,2% en comparación con el 5,8% que corresponde al crecimiento mundial.

La comparación entre los índices de crecimiento anual del tráfico de carga durante el mismo período demuestra también que el porcentaje correspondiente al total de servicios regulares en América Latina es superior al porcentaje de crecimiento mundial, y aunque por lo que respecta a los servicios internacionales apenas rebasa la cifra mundial, es más de dos veces superior a ésta en el caso de los servicios del interior.

El examen general del desarrollo del transporte aéreo internacional de pasajeros y carga en América Latina y el Caribe fue el tema de uno de los primeros estudios de la OACI, publicado en 1978, sobre el transporte aéreo regional y actualmente se está

preparando un nuevo estudio sobre el particular que aparecerá en 1983. Aunque los estudios de la OACI sobre los problemas en esta esfera y las medidas para resolverlos son de carácter general, ofrecen una perspectiva regional total, con arreglo a la cual las administraciones nacionales pueden adaptar sus planes y normas generales, y constituyen al mismo tiempo un compendio de gran utilidad tanto para esta Comisión como para otros organismos internacionales.

Como todos ustedes saben, una facilitación más amplia del movimiento internacional de viajeros y mercancías no sólo supone considerables ventajas para el viajero, las líneas aéreas y los aeropuertos, sino también para la economía nacional, pues redundan tanto en beneficio del turismo como del comercio. Es muy alentador observar que, en un esfuerzo para fomentar la aplicación del Anexo 9 del Convenio de Chicago, la reunión sobre facilitación para todos los Estados Contratantes de la OACI del hemisferio occidental, que tuvo lugar en la ciudad de México en Junio pasado, se celebró con una gran asistencia. Este hecho demuestra tanto el gran interés de los Gobiernos por facilitar el movimiento de las aeronaves y su cargamento, como el vivo deseo de reducir los obstáculos que aún se oponen a la libre circulación del tráfico.

Apreciamos en todo su valor los esfuerzos que ya se han hecho para establecer Comités Nacionales de Facilitación y ponerlos en marcha, y confiamos en que otros Estados sigan el ejemplo y creen Comités de este tipo o vuelvan a ponerlos en funcionamiento.

Por lo que respecta a los aspectos económicos de los aeropuertos y las instalaciones y servicios en ruta, recordarán ustedes que el Consejo de la OACI revisó recientemente las Declaraciones sobre derechos por el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta. Así pues, estas Declaraciones ya comprenden, por primera vez, recomendaciones sobre la recuperación de los gastos en materia de seguridad aeronáutica y adopción de medidas para reducir el ruido. En la nueva edición de las Declaraciones se hace hincapié en la importancia de celebrar consultas entre proveedores y usuarios de las instalaciones, habida cuenta de que es preciso establecer un equilibrio entre los intereses de los participantes en un sistema que no sólo contribuye al desarrollo de la economía nacional sino también al del intercambio económico, cultural y social entre los países.

Al hablar de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, y teniendo presente la Resolución A4-4 de la Asamblea de la CLAC sobre el consumo de combustible, no puedo dejar de mencionar que la Oficina de la OACI para Sudamérica ha seguido prestando asistencia a los Estados durante el bienio 1981-1982 para mejorar aún más la utilización del espacio aéreo.

A este respecto, en 1981 se terminó de preparar, con ayuda de los Estados y de los explotadores, un plan básico de rutas más directas, que se lleva actualmente a la práctica a través de una actividad tanto bilateral como multilateral coordinada.

Nuestros dos organismos prosiguen su tarea en la esfera de las tarifas de pasajeros y carga. En varias ocasiones ha habido fructíferos intercambios entre el Grupo de Expertos de la CLAC en Políticas de Transporte Aéreo (GEPTA) y el Grupo de Expertos de la OACI sobre Tarifas, y los expertos de los países de la CLAC que participan en las actividades de estos dos grupos constituyen un inapreciable eslabón entre ambos. La OACI también agradece que se le haya ofrecido la oportunidad de participar en el primer seminario de la CLAC sobre costos del transporte aéreo, que tuvo lugar el pasado mes de Julio.

Gracias a los enormes adelantos de la técnica durante los últimos decenios, los vuelos han alcanzado un notable nivel de seguridad; sin embargo, en los últimos veinte años se han extendido por todo el mundo las amenazas contra el transporte aéreo.

Los actos de violencia contra la aviación civil no reconocen fronteras ideológicas ni geográficas. Ninguna nación del mundo es inmune a ellos. A menos que nos enteremos mejor de estos problemas y nos esforcemos en resolverlos y fomentar una ética verdaderamente internacional, todos los esfuerzos serán vanos. Ciertos países de la Región de América Latina y el Caribe no han ratificado aún los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal sobre seguridad aeronáutica y aprovecho la oportunidad para instarlos a terminar, a la mayor brevedad posible, los procedimientos legislativos necesarios para aprobar dichos instrumentos. A este respecto observo que la Cuarta Asamblea de la CLAC hizo un llamamiento en el mismo sentido en su Recomendación A4-11.

Pasando ahora a las actividades de asistencia técnica, cabe señalar que durante el período 1977-1981 el PNUD puso a disposición de América Latina cerca de U\$S 27 800 000, comprendidos los gastos compartidos, para la realización de proyectos en la esfera de la aviación civil. Para el actual ciclo 1982-1986, se han aprobado hasta la fecha U\$S 16 900 000. Por otra parte, se han establecido proyectos por un total de U\$S 28 300 000, pero dada la regresión económica mundial y las consiguientes reducciones presupuestarias, prevemos que el importe de los demás proyectos que se aprueben a fines del ciclo actual oscilará únicamente entre 12 y 15 millones de dólares.

En vista de las rigurosas restricciones para obtener la financiación del PNUD, se ha dado -y se sigue dando- cada vez más importancia a la necesidad de que los Gobiernos financien

parcialmente los proyectos mediante acuerdos de repartición de gastos. Actualmente se llevan a la práctica 27 proyectos PNUD/OACI en la Región y el presupuesto aprobado para 1982 para estos proyectos se eleva en total a U\$S 6 400 000, de los cuales los Gobiernos pagarán el 70% de conformidad con dichos arreglos de repartición de gastos.

Por lo que respecta al programa regional, los cuatro proyectos presentados por la CLAC y la OACI al PNUD en Nueva York fueron examinados por un grupo de expertos, integrado por delegados latinoamericanos ante el Consejo de Administración del PNUD, que llegó a la conclusión de que se incorporaran al programa regional. Esto no significa desde luego que se aprobará la financiación solicitada para las cuatro propuestas, pero es alentador que éstas se hayan considerado suficientemente importantes para recomendar su inclusión en el programa regional. Como ustedes recordarán, las propuestas en cuestión se refieren a la prestación de ayuda a los centros regionales de instrucción de Argentina y Trinidad y Tobago, a la asistencia que, según propone la CLAC, debe proporcionarse a los Estados en relación con los aspectos económicos del transporte aéreo y a la ayuda para la Dirección Regional de Aviación Civil de los Estados del Caribe Oriental.

Antes de terminar, quisiera señalar que el 24º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se celebrará en 1983. Espero pues que todos los países de América Latina y el Caribe participarán en dicha Asamblea.

He tratado de poner de relieve las tendencias del transporte aéreo internacional y los principales problemas a que se enfrentan tanto ustedes como la OACI. Ambos estamos inspirados por el deseo y la determinación de solucionar los problemas sumamente complejos de orden técnico y económico que se plantean a la aviación civil internacional, a fin de que ésta siga siendo uno de los factores determinantes del desarrollo social y económico. Les deseo el mejor de los éxitos en sus deliberaciones.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. FERNANDO PIÑA SAIZ, PRESIDENTE  
DE LA COMISION EUROPEA DE AVIACION CIVIL (CEAC) EN EL ACTO  
DE APERTURA DE LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Ministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela, Ingeniero Vinicio Carrera Arismendi
- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Ingeniero Juan Guillermo Penagos
- Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Assad Kotaite
- Señor Director General Sectorial de Transporte Aéreo, General Mariano Marquez Oropeza
- Señor Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano, Embajador Carlos Alzamora
- Señores representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoritas y Señores

Al saludarles a ustedes en nombre de la CEAC, deseo expresarles nuestro agradecimiento por su invitación para asistir a esta Quinta Asamblea. Nos sentimos honrados por ello y correspondemos con nuestra asistencia, haciendo votos por el éxito de sus trabajos.

Tradicionalmente la CEAC, siempre en el deseo de estrechar sus relaciones con la CLAC, ha considerado que el país miembro al que mejor podía encomendar su representación era España. En esta ocasión, dándose la circunstancia de que preside España la Comisión Europea de Aviación Civil, el Presidente en persona ha deseado ostentar la representación de la CEAC, sin por ello dejar de enviar España su propia delegación como país hermano.

Como Presidente, pues, de la CEAC, pero también como español soy portador de un mensaje de amistad y de cooperación entre nuestras dos Organizaciones, que personalmente desearía que se tradujera en óptimos frutos y resultados en beneficio de nuestros dos grupos de países, en la esperanza de que los profundos sentimientos de hermandad de España hacia el Nuevo Mundo se manifiesten a través de mi persona en medidas concretas y positivas.

Los países europeos de la CEAC, y entre ellos, naturalmente con especial interés España, siguen con gran atención la evolución del transporte aéreo en un área como la vuestra en creciente desarrollo, pese a la crisis mundial, con muy fundadas perspectivas de futuro. Nos han interesado las tareas emprendidas por la CLAC durante el período que ahora termina y la manera de enfocar y tratar los problemas, muchos de los cuales nos son comunes, ya que la evolución económica del transporte aéreo se manifiesta en un marco mundial cada vez más homogéneo. En efecto, diversos casos se han producido en el pasado en que nos hemos tenido que enfrentar al mismo problema y hay que notar que, incluso aunque no haya habido previa concertación, nuestras actitudes han sido similares y simultáneas; tal por ejemplo nuestra reacción ante el unilateral show-cause order.

Nuestras mutuas relaciones aéreas son consideradas por los países europeos como de la mayor importancia y son objeto globalmente de nuestra permanente solicitud, además, por supuesto, de la atención que cada país dedica a los acuerdos bilaterales.

Mirando el Orden del Día que ustedes han preparado para esta Quinta Asamblea se puede apreciar que nuestros problemas y nuestras preocupaciones siguen hoy siendo coincidentes, aunque las circunstancias específicas de una y otra región hagan que uno u otro problema haya madurado más en uno u otro ámbito y que puedan por tanto ser tratados con medidas más o menos avanzadas, adecuadas a cada caso.

La situación de los instrumentos del Sistema de Varsovia en los países de la CLAC viene siendo seguida con particular interés por la CEAC a través de los servicios jurídicos de sus países miembros, sirviéndoles de base para la fijación de su política.

La CEAC estima que la regulación de la capacidad en los servicios regulares de transporte aéreo seguirá siendo capital para un desarrollo armónico de la aviación civil, más aún a la vista de la crisis mundial con que se enfrentan las compañías aéreas.

Las cuestiones tarifarias constituyen un punto singular de su Orden del Día. Es un problema de capital importancia para la sana economía del transporte aéreo y también en la CEAC constituye uno de los grandes temas de trabajo y estudio, tanto en lo que se refiere a las tarifas intra-europeas como a las intercontinentales. Como ustedes saben recientemente la CEAC firmó un "Memorandum de Entendimiento" con las autoridades USA tratando de ordenar las tarifas en el escenario del Atlántico Norte, donde por circunstancias bien conocidas la explotación comercial viene siendo deficitaria para las empresas.

En relación con estos temas generales del transporte aéreo y de la capacidad tendría que mencionar los estudios que la CEAC viene desarrollando para enfrentarse a la actual situación europea, complicada por la división en países miembros y no miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE), buscando fórmulas aceptables para todos, incluido el problema de la competencia.

Aparte de los temas que la CLAC ha inscrito en el Orden del Día de esta Asamblea, considero importante hacer aquí en nombre de cada uno de los Estados europeos de la CEAC, y dentro del marco de la cooperación mutua a que antes me referí, coherente con las directrices y los métodos formulados por nuestra organización universal, la OACI, un sincero ofrecimiento en todos aquellos campos de la actividad aeronáutica, como la instrucción, la investigación, la técnica, la industria, etc., de los que pudiera derivarse un beneficio común. Por nuestra parte, no sólo aceptamos la aportación que ustedes pudieran ofrecernos, sino que de antemano la solicitamos con el mayor interés. Creemos que los primeros pasos para conseguir estos fines son: una adecuada comunicación entre ambas Organizaciones, un ágil y amplio intercambio de información mutua y la coordinación de acciones en las reuniones y conferencias internacionales.

Nuestra colaboración con la OACI junto con el apoyo que ésta nos presta, contribuyen por otra parte a fomentar la necesaria osmosis de ideas, inquietudes y soluciones entre nuestras respectivas Organizaciones.

No debo extenderme más, sólo me resta decir, para terminar, que seguiremos con la mayor atención el desarrollo de la reunión. No dudo que el debate será altamente interesante y formativo para nosotros.

Al reiterar mi agradecimiento a la CLAC por su invitación y al Gobierno Venezolano por la hospitalidad mostrada hacia nosotros, quiero en nombre de la Comisión Europea de Aviación Civil hacer votos por el éxito de esta Reunión de la que sin duda se derivarán frutos beneficiosos para el transporte aéreo hispanoamericano y para el mundial.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE DE LA CLAC  
INGENIERO JUAN GUILLERMO PENAGOS, EN EL ACTO DE  
APERTURA DE LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Ministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela, Ingeniero Vinicio Carrera Arismendi
- Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Doctor Assad Kótaite
- Señor Director General Sectorial de Transporte Aéreo, General Mariano Marquez Oropeza
- Señor Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano, Embajador Carlos Alzamora
- Señor Presidente de la Comisión Europea de Aviación Civil, Doctor Fernando Piña Saiz
- Señores representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

La activa participación de los países latinoamericanos en sus manifestaciones económicas, sociales y culturales en el concierto mundial, nos sirve hoy de marco en esta hermosa ciudad de Caracas, para dar comienzo a la Quinta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

La defensa de los intereses aeronáuticos latinoamericanos fue en estos dos últimos años el leit motiv para el trabajo de la Presidencia y del Comité Ejecutivo; hemos buscado siempre un desarrollo equilibrado en nuestras relaciones tanto internas como externas. En este orden de ideas cobró particular importancia nuestra estrategia en la relación CLAC - Estados Unidos en materia tarifaria, asunto este que se trabajó con intensidad y que es necesario finalizar lo antes posible protocolizando un acuerdo de modus-vivendi tarifario que beneficie y solidifique nuestra posición de bloque.

La transición y cambios drásticos en lo que respecta a los métodos de operación de los servicios aéreos y en especial lo referente a la estructura normativa de los mismos, acompañada de la crisis económica que ha venido atravesando el sector, hace que el estricto control de la capacidad, concebido en nuestra Resolución A4-7 siga teniendo particular importancia en el trabajo de la Comisión. De igual manera, quiero pedirles muy encarecidamente a las distinguidas delegaciones que nos acompañan que agilicen al máximo antes sus Gobiernos, la aprobación de las diferentes Resoluciones y Recomendaciones de anteriores Asambleas, pues sin este requisito será difícil mostrar una sólida posición en el contexto aeronáutico internacional.

Las exigencias del mundo actual y lo que va a suceder en un futuro no lejano, me llevan a formular un fervoroso llamado a nuestros hermanos del Caribe, para que se integren con todos los países Latinoamericanos a la CLAC. Quiero que trabajemos unidos y los invito a aprobar nuestro Estatuto orgánico, como ya lo han hecho Jamaica, Cuba y República Dominicana. Latinoamérica será fuerte en la medida en que la unión de todos sus Gobiernos, sea tan sólida como lo es en este momento la unión de sus pueblos. La gran hermandad de los pueblos de Latinoamérica tiene que materializarse en acciones de Gobierno.

En nombre de los Estados miembros de la Comisión, en nombre de mi Gobierno presidido por el Dr. Belisario Betancur y en el mío propio quiero agradecer al Gobierno Venezolano la gentileza de habernos invitado para realizar nuestra Quinta Asamblea.

Pido a Dios que ilumine nuestras mentes, para que las decisiones que adoptemos en el transcurso de esta Asamblea, se traduzcan en beneficio de los pueblos latinoamericanos, única razón de nuestra lucha.

Muchas gracias.

QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(Jueves, 18 de Noviembre de 1982, a las 18:00 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. Cuestión 16 del Orden del Día: Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
5. Cuestión 17 del Orden del Día: Lugar y fecha de la Sexta Asamblea de la CLAC.
6. Cuestión 18 del Orden del Día: Décimo Aniversario de la creación de la CLAC.
7. Cuestión 19 del Orden del Día: Otras Cuestiones.
8. Cuestión 20 del Orden del Día: Clausura de la Asamblea.

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A5-NE/18

1. A petición del Delegado de México y con el apoyo de los Delegados de Argentina, Brasil y Venezuela, la Asamblea aprobó el Informe del Comité I.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A5-NE/19, Adendo y Corrigendo

2. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité II, Dr. Jorge Ansted, 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/19 y su Adendo y Corrigendo.

3. La Plenaria adoptó el Informe del Comité II que incluye el texto de una comunicación a enviar a la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos en relación con el problema del ruido suscitado en el Aeropuerto de Nueva York (ver Anexo A).

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

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

Cuestión 16 del

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

5. A propuesta del Delegado de Argentina y con el apoyo del Delegado de Colombia, la Asamblea eligió por aclamación a Venezuela como Presidente de la CLAC.

6. A propuesta del Delegado de Chile y con el apoyo del Delegado de Argentina, la Asamblea eligió por aclamación a Brasil para el puesto de Vicepresidente 1°, Panamá para el puesto de Vicepresidente 2°, Ecuador para el puesto de Vicepresidente 3° y República Dominicana para el puesto de Vicepresidente 4°.

Cuestión 17 del

Orden del Día: Lugar y fecha de la Sexta Asamblea de la CLAC

7. El Delegado de Brasil ofreció a la Plenaria la ciudad de Río de Janeiro para sede de la Sexta Asamblea Ordinaria de la CLAC. La Plenaria aceptó esta propuesta por aclamación.

Cuestión 18 del

Orden del Día: Décimo Aniversario de la creación de la CLAC

8. La Plenaria, habiendo tomado nota de las ideas aportadas por el señor Ministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela en su discurso inaugural, decidió trasladar al nuevo Comité Ejecutivo la organización de la celebración del Décimo Aniversario de la creación de la CLAC.

Cuestión 19 del  
Orden del Día: Otras Cuestiones

9. A solicitud del Delegado de Colombia, la Plenaria decidió trasladar al nuevo Comité Ejecutivo la constitución del Grupo Especial de Tarifas y tomó nota del interés de Colombia de continuar formando parte de dicho Grupo.

Cuestión 20 del  
Orden del Día: Clausura de la Asamblea

10. El Presidente invitó al nuevo Comité Ejecutivo para que ocupara la mesa y pronunció un discurso (ver Anexo B). El Presidente entrante pronunció un discurso (ver Anexo C) y clausuró la Asamblea.

COMUNICACION A ENVIAR A LA FAA SOBRE LA CUESTION  
DEL RUIDO SUSCITADA EN EL AEROPUERTO DE NUEVA YORK

EC 16/8.15

18 de Noviembre de 1982

Señor  
J. Lynn Helms  
Administrador de la  
Agencia Federal de Aviación  
ESTADOS UNIDOS

Distinguído señor:

Tengo el honor de dirigirle la presente, en nombre de los Estados miembros de la CLAC, a fin de transmitirle la preocupación existente respecto al conflicto entre los límites operativos relativos al ruido que están contenidos en el FAR Parte 91 y aquellos que han sido aceptados por la mayoría de la comunidad aeronáutica internacional, a través del Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La referida preocupación ha adquirido una connotación de mayor gravedad ante el conocimiento de la actitud unilateral de la autoridad portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, de exigir a cada operador de aeronaves de 4 turbinas, el cumplimiento de las normas sobre el ruido el 1° de Enero de 1983 respecto al 75% de sus aeronaves y el 100% el 1° de Enero de 1985.

La actitud de la autoridad portuaria de Nueva York y Nueva Jersey es un factor totalmente nuevo e inesperado dentro de la normativa sobre el ruido. La reglamentación de los Estados Unidos ya era conocida por los transportistas latinoamericanos, quienes habían iniciado en vista de las Normas del Anexo 16, estudios para establecer nuevos mercados o cambio de material de vuelo si deseaban continuar operando hacia los Estados Unidos con posterioridad al 1° de Enero de 1985.

En el intertanto, y sin que las empresas hubiesen aún solucionado estos problemas, la autoridad portuaria de Nueva York y Nueva Jersey adelantó la fecha ya indicada en dos años, haciéndola efectiva a partir del 1° de Enero de 1983.

Es opinión unánime de los Estados miembros de la CLAC que la actitud mencionada en el párrafo anterior creará un serio problema a un importante número de líneas aéreas que operan hacia y desde los Estados Unidos. Los operadores se

verán seriamente perjudicados al no respetarse las condiciones que fueron originalmente reguladas por las autoridades aeronáuticas de los Estados Unidos, ya que el plazo establecido por la autoridad portuaria de Nueva York y Nueva Jersey no permite a las empresas adoptar en tan corto tiempo medidas que resuelvan el problema.

La Quinta Asamblea de la CLAC tras examinar la materia, considera de la máxima importancia que se adopten las medidas necesarias tendientes a permitir las operaciones de las aeronaves afectadas hasta tanto haya una debida clarificación de la actitud unilateral ya mencionada. Por otra parte, ello debiera permitir que se hagan las consultas y contactos necesarios para que aquellas aeronaves afectadas por el FAR 36/91 puedan operar hacia y desde los Estados Unidos hasta el 1° de Enero de 1988, tal como indica la Resolución A23-10 de la OACI.

La intervención de esa autoridad es de gran importancia por cuanto de otra manera obligaría a los Estados de la CLAC a aplicar medidas restrictivas a las operaciones de los transportadores de los Estados Unidos dentro del marco de sus respectivos convenios bilaterales, a fin de mantener un equitativo equilibrio en el ofrecimiento de la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional. Se confía en que esa Administración dará a esta materia el tratamiento que se merece, y en consideración a la inminencia de los plazos fijados dará una respuesta en fecha próxima, y en todo caso antes del 1° de Enero de 1983.

Acepte, distinguido señor, las expresiones de mi consideración más distinguida.

General Mariano Marquez Oropeza  
Presidente de la CLAC

cc: Departamento de Estado  
Departamento de Transporte

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE SALIENTE  
INGENIERO JUAN GUILLERMO PENAGOS, EN EL ACTO DE  
CLAUSURA DE LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Viceministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela
- Señores Delegados de la CLAC
- Señores Observadores
- Señoras y Señores

La unidad de los pueblos latinoamericanos se ha visto fortalecida, al término de la Quinta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. La discusión franca y abierta, la controversia permanente y la argumentación continua han hecho de esta Quinta Asamblea el foro en el cual el aporte intelectual de los delegados e invitados de los distintos Gobiernos y Asociaciones, ha servido como factor de entendimiento y unidad, pues la unión se fortalece, en la medida en que la inteligencia entre a presidir nuestras comunicaciones.

La compleja situación de la aeronáutica en el mundo, es un reto excelente para el manejo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en los años venideros. De acuerdo con el concepto de los expertos, podemos esperar para los años 1983 y 1984 un crecimiento muy lento de la actividad económica mundial después de un receso serio en los últimos años. Las tasas de interés, factor de mucho peso en la rentabilidad de la industria aérea, continuarán un curso inestable y fluctuante con tendencia al alza. Los países desarrollados, quienes son a su vez grandes generadores de tráfico, seguirán en el plan de manejar la industria aeronáutica, bien sea con regulaciones acomodaticias, con su mayor capacidad tecnológica o con su ventajosa capacidad negociadora. Las fluctuaciones de los tipos de cambio en muchos de los países del área y los crecientes niveles de la deuda pública, hacen que la situación financiera de nuestras empresas aéreas sea cada día más débil. La inflación que soportan casi todos los países latinoamericanos influye no solamente en el incremento de costos de las empresas, que es superior al incremento de sus ingresos, sino también en el usuario del servicio quien tiene que decidir entre viajar o dedicar su dinero a satisfacer necesidades más urgentes. Se puede decir, sin mucho riesgo a equivocarse, que en los próximos años, la industria aeronáutica de la Región permanecerá en déficit.

La única respuesta positiva ante este oscuro panorama está en nuestra capacidad gerencial y en la forma en que podamos influir sobre el medio ambiente que en este momento trata de ahogarnos. El reto que tiene pues la industria aeronáutica, y por ende la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, es el del profesionalismo y el cambio. Tenemos que pensar con más imaginación en términos de política de bloque, más que en la casuística y el detalle. La CLAC tiene que seguir estableciendo el marco para las negociaciones con criterio multilateral y por ningún motivo bilateral. El pensamiento guía tiene que ser Latinoamérica y no un país en particular, -pues lo que aparentemente se gana en el corto plazo, los más poderosos nos lo quitan tan pronto nos vean desunidos. Y esto no es romanticismo, es la dura realidad que afrontamos y el futuro que nos espera. Somos fuertes y tenemos capacidad negociadora, en la medida que estemos unidos y que estemos todos, absolutamente todos, afiliados a la CLAC. No me canso de insistir, pues creo que todos debemos hacer un esfuerzo, empezando por el Presidente y el Comité Ejecutivo, para lograr la integración de los países del Caribe a nuestra Comisión. La participación activa de todos los Estados miembros y un sistema de comunicaciones ágil, entre los países de la Región ayudan muchísimo a la mejor integración. En resumen el futuro de la industria aeronáutica en la América Latina depende de nosotros, de nuestra capacidad de dirección y del sistema que utilicemos para mantenernos activos, alertas y unidos.

Quiero al término de nuestra Quinta Asamblea agradecer en nombre de mi Gobierno, el Gobierno de Colombia, a los Estados miembros su inteligente participación y a los observadores su aporte valioso y desinteresado.

Al señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Assad Kotaite, un reconocimiento especial por su sabio consejo y orientación.

Al Gobierno Venezolano, dirigido por el ciudadano Presidente, Dr. Luis Herrera Campins, nuestros más sinceros agradecimientos por la hospitalidad y generosidad para el desarrollo de nuestra Asamblea. Agradezco también a la Delegación de Venezuela en cabeza del General Marquez, por la excelente organización del certamen y de manera especial y con mucho cariño a la Doctora María Teresa Peraza, al General Luis Arturo Ordóñez y al Doctor Carlos Fraïno, quienes supieron conducir con singular acierto todo el equipo de organización.

En la preparación y realización de esta Asamblea ha jugado un papel muy especial nuestro gran Secretario, Sr. Indalecio Ferrari, quien todos los días se confunde más con nuestra Comisión, por su espíritu, capacidad, dedicación y pasión. El Sr. Ferrari va adquiriendo todos los días con mayor claridad los perfiles de "Señor CLAC". Para él mis felicitaciones.

Señor General de Brigada Mariano Marquez Oropeza:

Para esta Quinta Asamblea de la CLAC es un honor tenerlo a usted como su Presidente. Su capacidad intelectual, su experiencia, su trayectoria y sus grandes condiciones personales son plena garantía para el éxito de su gestión. Yo le deseo el mejor de los éxitos, para la conducción de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Muchas gracias.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE ENTRANTE  
GENERAL MARIANO MARQUEZ OROPEZA, EN EL ACTO DE  
CLAUSURA DE LA QUINTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Viceministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela
- Señores Delegados de la CLAC
- Señores Observadores
- Señoras y Señores

Constituye para mí un verdadero privilegio el asumir la Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en nombre y representación de Venezuela, mi patria a la cual se ha concedido este honor. Adquiero la responsabilidad de cumplir cabalmente las funciones específicas de la estructura que la Organización me impone y también el deber de continuar la labor que Venezuela ha desarrollado siempre con el mayor ahinco participando en todo evento internacional destinado a analizar, estudiar y resolver los complejos problemas de carácter legal, administrativo y técnico que consagran el empleo de la aviación como un instrumento moderno de transporte para un también moderno y dinámico mundo.

Esta importante labor arranca a partir de 1929 cuando el abogado, diplomático y escritor venezolano, Dr. Santiago Kay Ayala firma el Convenio de Varsovia y a partir de los años 30 cuando se muestra mi patria interviniendo en las Conferencias Panamericanas de Derecho Aéreo tomando parte activa en la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), asumiendo papel preponderante y pionero en la estructuración de la CLAC, ofreciendo a Caracas como sede de la Quinta Asamblea de nuestra Organización y realizando la misma en un ambiente que refleja el interés de nuestros pueblos en la solución mancomunada de sus problemas, así como también en la integración de todo orden para alcanzar la fortaleza económica y político-social de la Región.

Han transcurrido 9 años y la idea que se plasmó en México en Diciembre de 1973 es hoy una realidad tangible, un instrumento dinámico con el que cuentan los países de la América Latina para impulsar y coordinar el desarrollo de la aviación

civil en el ámbito regional, tal como lo previera videntemente el Sr. Presidente de la Primera Asamblea, Ingeniero José Rodríguez Torres:

"La CLAC ha constituido el foro donde se ha planteado y discutido todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, dentro, hacia y desde Latinoamérica, tomando como base un desarrollo ordenado y una mejor utilización del transporte aéreo".

Conforme se predijo entonces, el transporte aéreo ha pasado a constituir la solución inmediata y práctica al problema de la comunicación. Con toda razón, el esfuerzo hecho por los organismos de la Comisión se ha centrado en la consecución de este objetivo fundamental, tal como lo vienen haciendo exitosamente desde algunos años atrás la Comisión Europea de Aviación Civil y la Comisión Africana de Aviación Civil. Evidentemente la CLAC es un organismo para coordinar y ordenar nuestro desarrollo aeronáutico con el de las demás regiones del mundo para poder entonces participar, como nos corresponde, en la estructuración de las redes de rutas aéreas que operan dentro, desde y hacia Latinoamérica, previendo para nuestras líneas aéreas una participación justa y equitativa dentro del concierto aeronáutico mundial. El camino para la solución de los problemas es difícil, pero pienso al mismo tiempo que no habrá obstáculo que no pueda ser superado si nos mantenemos unidos, como lo hemos hecho hasta hoy en el tiempo que la CLAC lleva de existencia.

Considero también que Latinoamérica no puede escapar a las presiones geopolíticas y tecnológicas de la realidad en la cual está inmersa, y que por lo tanto se impone como objetivo mantener y acrecentar el contacto y los vínculos de amistad con las autoridades de los países miembros de la CLAC, con la OACI y otros organismos regionales y extracontinentales de aviación civil y diseñar políticas y estrategias que permitan resolver en forma conjunta los complejos problemas de la aviación de la Región, de acuerdo a las metas establecidas en el Estatuto constitutivo de nuestra Organización.

A estos objetivos, a los cuales daré especial prioridad, quiero añadir el siguiente que fue anunciado por el Dr. Alvaro Uribe Vélez, expresidente de la CLAC en el acto de clausura de la Cuarta Asamblea como una exigencia que nace de los altísimos costos de inversión y de operación de los sistemas de transporte aéreo y como la única solución para atender al mercado con equipos modernos que reúnan los requisitos de capacidad, ahorro de combustible y eliminación de ruido:

"Extender las fronteras aeronáuticas nacionales a una línea común, que sea 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 regional".

Deseo señalar que desplegaré todo mi empeño para lograr con los mecanismos activados por la CLAC y aprobados por todos los países miembros, que las empresas aéreas latinoamericanas que operan en la Región, alcancen una situación económica saludable que les permita defender sus propios intereses y elevar el nivel de servicios de nuestras líneas aéreas.

Señores Delegados:

Recibo la presidencia de la CLAC de manos del Ingeniero Juan Guillermo Penagos, quien ha trabajado sin descanso asistido por el Secretario en la consolidación de los objetivos y de las ideas de nuestra Organización, siguiendo las huellas dejadas por sus ilustres antecesores. Sea pues, para el Ingeniero Juan Guillermo Penagos y el equipo que le acompañó, nuestros más sinceros agradecimientos en nombre de todos los que hacemos aviación civil en el ámbito latinoamericano.

Por mi parte quiero prometer a ustedes que cumpliré a cabalidad el mandato que me ha sido conferido haciendo honor a la patria de la cual soy ciudadano, a los tradicionales vínculos de solidaridad fraternal que han guiado nuestros pasos en el camino del tiempo y a los ideales de unidad tan necesarios en la Región y en nuestros días. Asimismo cumpliré estrictamente las disposiciones y recomendaciones de esta Asamblea y desplegaré todo esfuerzo para que los documentos producidos en la misma, reciban la aprobación de nuestros respectivos Gobiernos. Deseo resaltar el hecho de que durante el ejercicio de mi período como Presidente, me tocará en fortuna la celebración del Décimo Aniversario de la creación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Con este motivo me es grato invitar a todos los miembros a un esfuerzo mancomunado a coordinar en el análisis y estudio de los problemas que volcados en Resoluciones muestren un bloque unido, fortalecido y solvente que pueda competir con ventaja en el mercado aéreo internacional.

Deseo agradecer la presencia de las ilustres personalidades que nos han acompañado durante el desarrollo de la Quinta Asamblea; la del Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, y la del Sr. Fernando Piña Saiz, Presidente de la CEAC, quienes han manifestado el sincero deseo de integrar esfuerzos y vincular cada vez más estrechamente los objetivos y programas de las Organizaciones que dirigen con aquellos que se ha trazado la CLAC. La Asamblea ha tenido la fortuna de recibir en su seno en

calidad de Observadores a representantes de los Gobiernos de Alemania Federal, Antillas Holandesas, Canadá, Dominica, España, Estados Unidos, Francia, Haití y Portugal, y de las siguientes organizaciones internacionales: AITAL, ALADA, CEAC, IATA, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, OACI, PNUD y SELA. Estas representaciones constituyen un magnífico augurio de colaboración y entendimiento y un estímulo para seguir adelante trabajando conjuntamente en meta superior.

Agradezco en nombre de la Asamblea la presencia del ciudadano Viceministro de Transporte y Comunicaciones, Ingeniero Ildemar Uzcátegui y la de los distinguidos representantes de los cuerpos diplomáticos, quienes no sólo fueron testigos de nuestra labor, sino que además dieron prestancia al evento de indudable trascendencia histórica para la unidad y comunicación de nuestros pueblos. Ante todo, formulo la promesa solemne, como Presidente de la CLAC, que defenderé a todo trance los intereses aeronáuticos de la América Latina sin egoísmos ni vacilaciones, considerando a nuestra América una sola y grande patria, como un objetivo que debe ser alcanzado para mantener una posición digna, soberana y autónoma bajo el sol de la libertad.

Señores Delegados y Observadores:

Sean mis palabras finales para formular mis mejores votos por que la estadía en mi patria les haya sido de lo más placentera posible y porque haya en el espíritu de cada uno de ustedes la intención de volver. Hicimos todo lo posible por atenderlos y valga este instante para ratificarles nuestro afecto y nuestro sincero deseo de contar en reiteradas ocasiones con la agradable presencia de todos ustedes.

Para finalizar permítidme expresar una opinión que estoy seguro es la de todos los presentes: CLAC, como Organismo Latinoamericano, es la mejor y más elocuente expresión de que la integración es un hecho necesario y fácilmente alcanzable. Que CLAC es un eslabón moderno de la cadena de hechos que han de sucederse y seguirán sucediendo para vivir la profecía del genio de América, el Libertador Simón Bolívar, a quien Venezuela, América y el mundo recuerdan con vehemencia ante la proximidad del bicentenario de su nacimiento a celebrarse el 24 de Julio del próximo año. Que CLAC es la vivencia del pensamiento de una América unida expresada por el Libertador de esta manera:

"Mi esperanza cada día es más fuerte, la cosa americana no es un problema, ni un hecho siquiera, es un decreto soberano irrevocable del destino. Este mundo no puede ligarse a nada porque los dos grandes océanos del mundo lo rodean y el corazón de los americanos es absolutamente independiente. Invité en 1822 a una Asamblea

de Plenipotenciarios de cada Estado que nos sirviese de consejera en los grandes conflictos de punto de contacto en los peligros comunes, de fiel intérprete de los tratados públicos cuando ocurriesen dificultades, de conciliador en fin de nuestras diferencias. El día que nuestros plenipotenciarios hagan el canje de su poder, se fijará en la historia diplomática de América una época inmortal, cuando después de cien siglos la posteridad busque el origen de nuestros derechos públicos y recuerden los pactos que consolidaron su destino, registraran con respeto los protocolos del Istmo. En él encontrarán el plan de las primeras alianzas que trazará la marcha de nuestras relaciones con el universo. La amistad es el único vínculo que corresponde a hermanos de arma, de empresas y de opinión".

Señores, muchas gracias.