



COMISION LATINOAMERICANA  
DE AVIACION CIVIL

**SIXTA ASAMBLEA ORDINARIA**

(Río de Janeiro, 20 - 23 Noviembre 1984)

INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA

## I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Sexta Asamblea de la CLAC por el Presidente .....	1
Adopción del Orden del Día .....	2
Establecimiento de los Comités I y II para examinar las cuestiones del Orden del Día .....	2
Cuestiones estatutarias	
Procedimiento para la aprobación de las decisiones adoptadas por las Asambleas de la CLAC .....	3
<u>Resolución A6-1</u>	
Aprobación de las decisiones adoptadas por las Asambleas de la CLAC .....	3
Prorrateo de las contribuciones de los Estados miembros para afrontar los gastos directos de la CLAC .....	4
<u>Resolución A6-2</u>	
Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros .....	5
Estado de vigencia e implementación de las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas de la CLAC .....	7
Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI .....	7
Medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo .....	8
Aplicación de las normas sobre el ruido por el Gobierno de los Estados Unidos a partir del 1° de Enero de 1985 .....	8
Efectos extraterritoriales de ciertas medidas unilaterales adoptadas por el Gobierno de los Estados Unidos en relación con las tarifas y sus condiciones conexas, como las franquicias y recargos de equipaje ...	9

	<u>Página</u>
Aplicación de la Ley antimonopolio de los Estados Unidos en los servicios internacionales de transporte aéreo .....	9
Declaración de principios de Río de Janeiro sobre las medidas unilaterales con efectos extraterritoriales en materia de aviación civil internacional .....	10
<u>Resolución A6-3</u>	
Aplicación de las normas sobre el ruido por el Gobierno de los Estados Unidos a partir del 1º de Enero de 1985 .....	11
<u>Resolución A6-4</u>	
Medidas unilaterales que afectan el transporte aéreo internacional .....	13
Cuestiones tarifarias y sus aspectos conexos	
Principio de doble aprobación de las tarifas .....	14
<u>Recomendación A6-1</u>	
Principio de doble aprobación de las tarifas .....	15
<u>Anexo a la Recomendación A6-1</u>	
Modelo de cláusulas tarifarias de conformidad con el principio de doble aprobación de las tarifas .....	17
Cumplimiento de las tarifas .....	19
Normas para la construcción de las tarifas .....	19
<u>Resolución A6-5</u>	
Principios y criterios básicos para la construcción de tarifas de pasajeros .....	20
Liberación de restricciones de intralineabilidad e interlineabilidad .....	25
<u>Resolución A6-6</u>	
Intralineabilidad e interlineabilidad en la aplicación de las tarifas .....	26

	<u>Página</u>
Comisiones a los agentes de viajes y de carga .....	27
<u>Resolución A6-7</u>	
Comisiones a los agentes de viajes y de carga .....	28
Condiciones para las diferentes clases de servicios ...	29
<u>Resolución A6-8</u>	
Condiciones para las diferente clases de servicios...	29
Validez de las tarifas .....	31
<u>Recomendación A6-2</u>	
Validez de las tarifas .....	32
Franquicias y recargos en materia de equipaje .....	33
<u>Resolución A6-9</u>	
Recargos en materia de equipaje .....	34
Otras condiciones del transporte (pasajeros)	
Reembolsos .....	36
<u>Recomendación A6-3</u>	
Reembolsos .....	36
Compensaciones por retrasos en los vuelos .....	39
Compensaciones por retrasos en la entrega del equipaje .....	39
<u>Recomendación A6-4</u>	
Compensaciones por retrasos en los vuelos y en la entrega del equipaje .....	40
Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986 .....	42
<u>Resolución A6-10</u>	
Recopilación de datos sobre costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas latino-americanas .....	43

	<u>Página</u>
Pronta ratificación del Protocolo de enmienda al Convenio de Chicago: Artículo 3° Bis .....	44
<u>Resolución A6-11</u>	
Pronta ratificación del Protocolo de enmienda al Convenio de Chicago. Artículo 3° Bis .....	45
Programa de reuniones de la CLAC para 1985-1986 .....	46
Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986 .....	46
Lugar y fecha de la Séptima Asamblea de la CLAC .....	46
Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC .....	46
Otras cuestiones	
Examen del Informe del Grupo Especial de Trabajo sobre las candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI .....	47
<u>Resolución A6-12</u>	
Candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI .....	47
Cuadragésimo Aniversario de la OACI .....	49
<u>Resolución A6-14</u>	
Cuadragésimo Aniversario de la OACI .....	49
Factores de ajuste monetario .....	50
<u>Resolución A6-13</u>	
Factores de ajuste monetario .....	50
Clausura de la Asamblea .....	51

## ADJUNTOS

- A. Programa de Trabajo de la CLAC
- B. Programa de Reuniones de la CLAC para 1985-1986
- C. Presupuesto de gastos directos de la CLAC 1985-1986

## APENDICES

- 1. Lista de Participantes
- 2. Lista de Documentos
- 3. Orden del Día
- 4. Informe del Presidente
- 5. Acta de la Primera Sesión Plenaria
  - Anexo A - Discurso pronunciado por el Director General del Departamento de Aviación Civil del Brasil
  - Anexo B - Discurso pronunciado por el Presidente del Consejo de la OACI
- 6. Acta de la Segunda Sesión Plenaria
  - Anexo A - Discurso pronunciado por el Presidente saliente de la CLAC
  - Anexo B - Discurso pronunciado por el Presidente entrante de la CLAC
  - Anexo C - Discurso pronunciado por el Presidente del Consejo de la OACI en el acto de clausura

## SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Río de Janeiro, 20 al 23 de Noviembre de 1984)

### I N F O R M E

- Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Sexta Asamblea de la CLAC por el Presidente
- Cuestión 2 del Orden del Día: Discurso de bienvenida de la Autoridad invitante
- Cuestión 3 del Orden del Día: Discurso del Presidente del Consejo de la OACI
- Cuestión 4 del Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1983 y 1984

1. La Sexta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, General Fernando Graterol Calles, Director General Sectorial de Transporte Aéreo de Venezuela, en el Salón Itaipú del Hotel Rio Othon Palace de Río de Janeiro, a las 10:30 hs del día 20 de Noviembre de 1984. El Director General del Departamento de Aviación Civil de Brasil, Ten Brig. Luiz Felipe Carneiro de Lacerda Netto, pronunció un discurso de bienvenida a nombre del Gobierno de Brasil. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea destacando los objetivos comunes de la CLAC y la OACI y las estrechas relaciones que mantienen ambas Organizaciones desde la creación de la CLAC. 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 1983 y 1984, que aparece en el Apéndice 4. Los textos de los discursos respectivos figuran en el Apéndice 5 de este Informe (Anexos A y B).

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

3. Participaron en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros y territorios dependientes: Alemania (República Federal), Antillas Holandesas, Checoslovaquia, España, Estados Unidos de América, Francia, Haití y U.R.S.S y las siguientes Organizaciones Internacionales: Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Asociación del

Transporte Aéreo Internacional (IATA), Federación Internacional de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial y la Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA).

4. La lista completa de los participantes figura en el Apéndice 1 y la lista de documentos que fueron examinados por la Asamblea en el Apéndice 2.

5. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, asistió a la inauguración, a las sesiones plenarias, a todas las sesiones del Comité I y a la clausura. Los Sres. Rafael Henriquez Theran y Roberto Malvido, 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 y S. Hussey, de la Oficina Regional de la OACI en Lima y R. Eguiluz, de la Oficina Regional de la OACI en México. Los locales, equipos, suministros, servicios generales y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno de Brasil.

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

Cuestión 6 del  
Orden del Día: Establecimiento de los Comités I y II para  
examinar las cuestiones del Orden del Día

CLAC/A6-NE/1 y NI/1

6. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A6-NE/1 y lo aprobó por unanimidad (Apéndice 3).

7. La Asamblea aprobó la propuesta del Presidente contenida en la nota CLAC/A6-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 Ten. Crnel. Antonio Henrique Browne Rego, de la Delegación de Brasil, para presidir el Comité I y al Dr. Enrique Loeza Tovar, de la Delegación de México, como Presidente del Comité II. Al Comité I se le encomendó el examen de las cuestiones 9, 10, 11 y 12 y al Comité II las cuestiones 7, 8, 13, 14 y 17 del Orden del Día. Las cuestiones 15 y 16 del Orden del Día fueron trasladadas directamente a la Plenaria.

Cuestión 7 del  
Orden del Día: Cuestiones Estatutarias

a) Procedimiento para la aprobación de las deci-  
siones adoptadas por las Asambleas de la CLAC

CLAC/A6-NE/3

8. La Asamblea examinó la nota CLAC/A6-NE/3 presentada por el Comité Ejecutivo en la cual se incluía un proyecto de resolución con un procedimiento para la aprobación de las decisiones adoptadas por las Asambleas de la CLAC. Durante el debate de esta cuestión, también se examinaron dos proyectos de resolución presentados por los Delegados de Chile y Ecuador.

9. La Asamblea coincidió en que para alcanzar los objetivos de la CLAC era necesario contar con un procedimiento más ágil que permita aprobar sus decisiones en un plazo más breve ya que las Resoluciones y Recomendaciones de la Asamblea reflejan las actividades más importantes de la CLAC.

10. Por otro lado, varios Delegados indicaron las dificultades que tendrían para aprobar esta resolución, en vista de los procedimientos constitucionales de sus respectivos países. Otros Delegados manifestaron sus dudas con respecto a la naturaleza jurídica de una resolución como la que se estaba examinando y preferían que se hiciera un estudio más exhaustivo de la propuesta.

11. En vista de lo anterior, la Asamblea decidió adoptar solamente la primera parte del proyecto de resolución presentado por el Comité Ejecutivo, con las modificaciones propuestas por los Delegados de Ecuador y Colombia, y solicitar al propio Comité que continúe estudiando un procedimiento ágil y expeditivo para que las decisiones de la CLAC, adoptadas por las Asambleas, puedan ser aplicadas sin demoras por los Estados miembros.

12. Finalmente, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCION A6-1

APROBACION DE LAS DECISIONES ADOPTADAS POR

LAS ASAMBLEAS DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC establece que las conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos;

CONSIDERANDO que cuando se trata de asuntos que caen dentro de la competencia de las Autoridades Aeronáuticas, las mismas tienen atribuciones para dar su aprobación a las decisiones de la CLAC, en nombre de sus respectivos Gobiernos;

CONSIDERANDO que resulta necesario establecer un procedimiento ágil y expeditivo para que las Resoluciones, Recomendaciones y conclusiones adoptadas por las Asambleas de la CLAC, puedan ser aplicadas sin demoras por los Estados miembros;

CONSIDERANDO que normalmente y conforme se estipula en el Artículo 18 del Estatuto de la CLAC, los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas son los funcionarios de más alto rango directamente responsables de la Administración de Aviación Civil Internacional en sus respectivos países;

CONSIDERANDO que en consecuencia, nada obsta a que las citadas Autoridades Aeronáuticas presten su aprobación a las decisiones de las Asambleas de la CLAC, que son de su competencia, en el mismo acto en que éstas son adoptadas;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

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

Agregar a continuación del Artículo 38, el siguiente nuevo Artículo:

Artículo 38 Bis APROBACION DE LAS DECISIONES DE LA ASAMBLEA. A los efectos determinados en el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC, las Resoluciones, Recomendaciones y conclusiones adoptadas por la Asamblea que no impliquen reformas al Estatuto de la CLAC y que caigan dentro de la esfera de competencia exclusiva de las Administraciones de Aviación Civil, podrán ser aprobadas por los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas, en el mismo acto en que éstas son adoptadas.

- 
- b) Prorrateo de las contribuciones de los Estados miembros para afrontar los gastos directos de la CLAC

CLAC/A6-NE/4

13. La Asamblea examinó la nota NE/4 en la que se proponía el establecimiento de una cuota máxima y una cuota mínima en la escala de contribuciones de los Estados miembros para afrontar

los gastos directos de la CLAC, en forma similar a la que ha establecido la OACI y otros organismos internacionales.

14. La Asamblea coincidió en que el sistema propuesto daba como resultado una repartición más justa y equitativa en las contribuciones que los Estados miembros deben aportar como gastos directos de la CLAC. Sin embargo, la Asamblea expresó su deseo de que los Estados del Istmo Centroamericano, ante la difícil situación económica por la que atraviesa la Región, hagan el mejor de sus esfuerzos para poderse acomodar a la nueva escala de contribuciones y adoptó la siguiente Resolución:

#### RESOLUCION A6-2

#### PRORRATEO DE LOS GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS

CONSIDERANDO que de conformidad con el Artículo 29 del Estatuto los gastos directos de la CLAC se prorratearán entre los Estados miembros en proporción al porcentaje con que contribuyen al presupuesto de la OACI;

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A21-23 la OACI ha establecido los principios que deben aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas y entre dichos principios se ha establecido la cuota máxima y la cuota mínima que deben pagar los Estados Contratantes;

CONSIDERANDO que un principio similar debería aplicarse en la determinación de las cuotas que deben pagar los Estados miembros de la CLAC ya que se observa una marcada diferencia entre la cuota máxima que paga un Estado miembro y las cuotas mínimas que pagan la mayoría de los otros Estados miembros;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

#### RESUELVE

- 1) La cuota máxima de un Estado miembro no excederá, como cuestión de principio, del 20% del total de los gastos directos de la CLAC.
- 2) La cuota mínima de un Estado miembro será del 2.5% respecto a un ejercicio económico completo.

- 3) Los Estados miembros no comprendidos en 1) y 2) continuarán pagando sus cuotas para afrontar los gastos directos de la CLAC en forma proporcional al porcentaje con que contribuyen al presupuesto de la OACI.
- 4) Fíjense para los años 1985 y 1986 las siguientes escalas de cuotas para afrontar los gastos directos de la CLAC:

Escalas de cuotas (%)

<u>Estados miembros</u>	<u>1985</u>		<u>1986</u>	
	<u>OACI</u>	<u>CLAC</u>	<u>OACI</u>	<u>CLAC</u>
Argentina	.70	12.02	.69	11.80
Bolivia	.06	2.50	.06	2.50
Brasil	1.53	20.00	1.53	20.00
Chile	.15	2.58	.15	2.57
Colombia	.21	3.61	.21	3.59
Costa Rica	.06	2.50	.06	2.50
Cuba	.10	2.50	.10	2.50
Rep. Dominicana	.06	2.50	.06	2.50
Ecuador	.06	2.50	.06	2.50
El Salvador	.06	2.50	.06	2.50
Guatemala	.06	2.50	.06	2.50
Honduras	.06	2.50	.06	2.50
Jamaica	.06	2.50	.06	2.50
México	.94	16.14	.97	16.60
Nicaragua	.06	2.50	.06	2.50
Panamá	.06	2.50	.06	2.50
Paraguay	.06	2.50	.06	2.50
Perú	.11	2.50	.11	2.50
Uruguay	.06	2.50	.06	2.50
Venezuela	.62	10.65	.61	10.44
	<u>5.08</u>	<u>100.00</u>	<u>5.09</u>	<u>100.00</u>

Cuestión 8 del  
Orden del Día:

Estado de vigencia e implementación de las Resolu-  
ciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas  
de la CLAC

CLAC/A6-NE/5 y Adendo

15. La Asamblea examinó la nota CLAC/A6-NE/5 y su Adendo en la cual el Comité Ejecutivo, de conformidad con la Recomendación A4-13, enmendada en la Quinta Asamblea, consolidó en un solo documento, todas las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC, indicando su vigencia o no vigencia y su estado de aplicación.

16. La Asamblea tomó nota que en general, todas las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC están vigentes excepto respecto de los Estados miembros que aún no han aprobado las últimas Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por la Cuarta y Quinta Asambleas de la CLAC, sobre todo las Resoluciones A4-1 y A4-3 que por referir se a enmiendas al Estatuto, requieren seguir los trámites constitucionales correspondientes.

17. En cuanto al estado de aplicación de las Resoluciones y Recomendaciones, la Asamblea observó que la mayor parte de las Resoluciones y Recomendaciones no se han aplicado totalmente por falta de información oportuna de los Estados miembros a la Secretaría o por exceso de trabajo de dicha Secretaría. Algunos Delegados consideraron que probablemente, algunas de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC no se aplican por ser imprácticas o porque no se ajustan a las necesidades actuales de los Estados miembros.

18. En vista de lo anterior, la Asamblea consideró que no tendría tiempo para examinar todas las causas que impiden la aplicación de las Resoluciones y Recomendaciones y decidió encargar al Comité Ejecutivo el examen de esta cuestión y la adopción de las medidas necesarias, sobre la base de que las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC deben tener vida plena, real, efectiva y vigente.

Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI

19. Al examinar la aplicación de la Recomendación A5-1, Medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, la Asamblea fue informada de las actividades que han desarrollado las Oficinas de la OACI en la Región, en el campo de la Navegación Aérea, desde la clausura de la Quinta Asamblea.

20. En particular, la Asamblea tomó nota del trabajo que se pretende desarrollar en los próximos dos años, tanto en lo que se refiere al programa de reuniones de la OACI, como a la actualización del Plan de Navegación Aérea para las Regiones CAR/SAM, y a la celebración en 1986 de una Conferencia Regional de Navegación Aérea para el Caribe y Sudamérica. La Asamblea reconoció la importancia que tienen estos trabajos para la seguridad, regularidad y economía de las operaciones aéreas y, por lo tanto, la conveniencia de que los Estados de la CLAC participen más activamente en las reuniones y seminarios convocados por la OACI.

Cuestión 9 del  
Orden del Día:

Medidas unilaterales que afectan al transporte  
aéreo

CLAC/A6-NE/6

21. La Asamblea tomó nota con preocupación de las siguientes cuestiones que a su criterio constituían medidas unilaterales que afectaban el transporte aéreo internacional y que de una manera general habían sido también motivo de preocupación por parte de la última Asamblea de la OACI (Resolución A24-14):

- a) Aplicación de las normas sobre el ruido por el  
Gobierno de los Estados Unidos a partir del  
1° de Enero de 1985

22. La Asamblea tomó nota que los esfuerzos realizados por la CLAC en Washington (26 de Septiembre de 1984) tendientes a obtener una ampliación del plazo hasta el 31 de Diciembre de 1985 habían resultado estériles. No obstante la CLAC logró las siguientes concesiones por parte del Gobierno de los Estados Unidos, las que, aunque mínimas, conviene a criterio de la Asamblea, dejar constancia en este Informe:

- i) El compromiso de buena fe para reemplazar las aeronaves adquiridas antes de 1980 se hace extensivo también a las aeronaves que aunque pudieran disponer de barquillas silenciosas, su corta vida útil y el elevado costo de dichas barquillas, pudieran hacer aconsejable su reemplazo.
- ii) El plazo estipulado en principio hasta el 15 de Noviembre para presentar los pedidos de excepción se ha extendido hasta el 30 de Noviembre.

b) Efectos extraterritoriales de ciertas medidas unilaterales adoptadas por el Gobierno de los Estados Unidos en relación con las tarifas y sus condiciones conexas, como las franquicias y recargos de equipaje

23. La Asamblea observó que el Gobierno de los Estados Unidos requiere a través del CAB que las líneas aéreas que operan servicios internacionales entre los Estados Unidos y en el caso que nos interesa, los Estados miembros de la CLAC, registren las tarifas aplicables y sus condiciones conexas, incluyendo las franquicias y recargos de equipaje, desde y hacia los Estados Unidos. En el caso de que dichas tarifas no se ajusten a los límites regulatorios (SFFL) establecidos periódicamente por el CAB y no incluyan franquicias y recargos de equipaje basados en el sistema por pieza, dichas tarifas son desaprobadas tanto desde como hacia los Estados Unidos.

24. La Asamblea también tomó nota que el CAB sostiene que de conformidad con la legislación nacional de los Estados Unidos, todos los pasajeros que vuelan desde y hacia dicho país, están sujetos a la citada legislación. La Asamblea consideró que esta interpretación unilateral del Gobierno de los Estados Unidos tiene repercusiones extraterritoriales y se contraponía a los principios básicos del Convenio de Chicago en cuanto "a que los servicios internacionales de transporte aéreo deben desarrollarse de una manera ordenada y armónica sobre una base de igualdad de oportunidades y respeto mutuo de los derechos de los Estados".

c) Aplicación de la Ley antimonopolio de los Estados Unidos en los servicios internacionales de transporte aéreo

25. La Asamblea observó que la aplicación de la Orden de Justificación del CAB respecto al retiro de la inmunidad antimonopolio a las actividades de coordinación tarifaria de la IATA (IATA show cause order) ha venido siendo postergada en los últimos años. La Asamblea tomó nota que esta cuestión aún no ha sido definitivamente resuelta y, a partir del 1° de Enero de 1985, el Departamento de Transporte asumirá las funciones y atribuciones que hasta ahora venía ejerciendo el CAB respecto al otorgamiento de inmunidad antimonopolio a los acuerdos de coordinación tarifaria de la IATA.

26. Asimismo, la Asamblea tomó nota que el CAB había emprendido otra investigación denominada "Condiciones Competitivas del Mercado" (Competitive Marketing Investigation) con base a la cual emitió una Orden retirando la inmunidad antimonopolio a la norma de exclusividad contenida en los acuerdos de agencias de la IATA.

27. La Asamblea fue informada que las líneas aéreas latino-americanas habían transmitido a la CLAC su preocupación respecto a la posibilidad de que a partir del 1° de Enero de 1985 cualquier

norma de los programas de agencias además de la norma de exclusividad podrían ser cuestionadas por las Cortes de Justicia de los Estados Unidos y que asimismo cualquier persona o entidad autorizada para la venta de billetes en los Estados Unidos podría tener derecho a ofrecer sus servicios a las líneas aéreas y en el caso de que fueran rechazados, los interesados podrían demandar a las propias líneas aéreas ante los jueces competentes. Esta preocupación, compartida por múltiples países del mundo se deriva del convencimiento en cuanto a que la libre comercialización de los billetes en los Estados Unidos de una manera tan amplia, sólo beneficiaría a las líneas aéreas de dicho país ya que restringiría el acceso de las líneas aéreas extranjeras a los mercados de los Estados Unidos.

28. La Asamblea encomendó al Comité Ejecutivo seguir de cerca estos acontecimientos "a fin de preservar el derecho de las líneas aéreas latinoamericanas de competir en el mercado internacional sobre una base justa e igualdad de oportunidades".

29. Finalmente la Asamblea decidió adoptar en relación con esta cuestión del Orden del Día la siguiente Declaración y las 2 Resoluciones que aparecen a continuación. Respecto a la segunda de estas resoluciones, el Observador de AITAL manifestó que la misma estaba presentada de una manera similar a la Resolución de la OACI A24-14 sin considerar los casos concretos mencionados en la nota CLAC/A6-NE/6 y sin especificar el país que estaba dando origen a estas medidas unilaterales ya que en su parte resolutive se instaba o exhortaba a los Estados Contratantes de la OACI a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales que afectaban el transporte aéreo internacional o que pretendían darle carácter extraterritorial a dichas medidas, cuando en la nota CLAC/A6-NE/6 se había explicado exhaustivamente que estos problemas se habían planteado exclusivamente con los Estados Unidos y no con los demás Estados Contratantes de la OACI.

Declaración de principios de Río de Janeiro sobre las medidas unilaterales con efectos extraterritoriales en materia de aviación civil internacional

30. Los Estados miembros de la CLAC, reunidos en la ciudad de Río de Janeiro, en ocasión de la Sexta Asamblea declaran:

- 1) Que es de esencial importancia preservar la integridad de la actividad del transporte aéreo internacional, cuya permanencia y desarrollo es fundamental para la comunidad internacional que, a través de su aviación civil, atiende problemas sociales, políticos y económicos.
- 2) Que es necesario reafirmar el espíritu del Convenio sobre Aviación Civil Internacional expresado en normas y regulaciones acordadas en el marco multilateral.

- 3) Que en consecuencia, aplicar o aceptar medidas unilaterales afecta la universalidad que caracteriza la actividad del transporte aéreo internacional.
- 4) Que asimismo las acciones unilaterales realizadas o las que puedan implementarse en perjuicio de la actividad aerocomercial de los países, constituyen violaciones a los principios de consulta e integridad implícitos en la presente Declaración.

### RESOLUCION A6-3

#### APLICACION DE LAS NORMAS SOBRE EL RUIDO POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS A PARTIR DEL 1° DE ENERO DE 1985

CONSIDERANDO que el Gobierno de los Estados Unidos unilateralmente estableció como fecha límite para el cumplimiento de las normas sobre el ruido el 1° de Enero de 1985;

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A23-10 la Asamblea de la OACI solicitó a los Estados Contratantes que no prohibieran antes del 1° de Enero de 1988 la operación hacia y desde sus territorios de aeronaves subsónicas de reacción de matrícula extranjera no homologadas en cuanto al ruido;

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A24-14 se solicitó a los Estados Contratantes que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armónico del transporte aéreo internacional y que se aseguren que las políticas y legislaciones nacionales no sean aplicadas al transporte aéreo internacional sin tomar en cuenta las especiales características del mismo;

CONSIDERANDO que en la reunión de consulta celebrada entre la CLAC y los Estados Unidos (Washington, 26 de Septiembre de 1984) se solicitó al Gobierno de ese país suspender la aplicación de las citadas normas durante el año 1985, a fin de permitir tanto a las líneas aéreas afectadas como a los Gobiernos, hacer una minuciosa evaluación sobre la viabilidad económica de incorporar barquillas silenciosas a las aeronaves que no cumplen las regulaciones sobre el ruido o reemplazar dichas aeronaves, lo cual fue denegado;

CONSIDERANDO que en consecuencia muchas aeronaves que no cumplen las regulaciones sobre el ruido pertenecientes a un gran número de líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC deberán ser retiradas de los servicios con los Estados Unidos, lo cual además de afectar sensiblemente el comercio internacional por vía aérea producirá serios desequilibrios en el ofrecimiento de la capacidad;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC han declarado en Río de Janeiro durante la celebración de esta Asamblea la necesidad de preservar la integridad de la actividad del transporte aéreo internacional, cuya permanencia y desarrollo es fundamental para la comunidad internacional, y que aplicar o aceptar medidas unilaterales, afecta de manera directa la universalidad que caracteriza a dicha actividad;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

- 1) AGRADECER a aquellos Estados que, incluso modificando sus planes originales, tuvieron a bien acatar la Resolución A23-10 de la OACI.
- 2) DEPLORAR PROFUNDAMENTE los perjuicios derivados para los países latinoamericanos de la aplicación unilateral de las normas sobre el ruido (FAR 36, Parte 91), en momentos particularmente críticos en lo que respecta a la situación económica de la Región.
- 3) EXHORTAR a la comunidad aeronáutica latinoamericana a fortalecer sus lazos de cooperación, para minimizar los efectos nocivos de la medida unilateral enunciada.
- 4) ENCARGAR al Presidente de la CLAC que transmita el texto de esta Resolución al Presidente del Consejo de la OACI.
- 5) SOLICITAR a los Estados miembros de la CLAC integrantes del Consejo de la OACI o que se encuentren acreditados ante dicha Organización que impartan instrucciones a sus Representantes Permanentes, a fin de que el citado Consejo examine el contenido de la presente Resolución durante su 113° Período de Sesiones.

RESOLUCION A6-4  
MEDIDAS UNILATERALES QUE AFECTAN EL  
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A24-14 la OACI ha solicitado a los Estados Contratantes que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armónico del transporte aéreo internacional y que se aseguren de que las políticas y legislaciones nacionales no sean aplicadas al transporte aéreo internacional sin tomar en cuenta las especiales características del mismo;

CONSIDERANDO que entre esas medidas unilaterales pueden mencionarse:

- a) La pretendida extraterritorialidad de ciertas normas nacionales en las tarifas y sus condiciones conexas, como las franquicias y recargos de equipaje.
- b) La aplicación de una ley nacional antimonopolio en relación con los mecanismos multilaterales de coordinación tarifaria y otras materias conexas a los servicios internacionales de transporte aéreo.
- c) Otras prácticas que pretenden darle carácter extraterritorial a normas nacionales que incidan en el transporte aéreo internacional.

CONSIDERANDO que cualquier medida unilateral de los Gobiernos que afecte el transporte aéreo internacional se contrapone con los principios de igualdad y respeto mutuo de los derechos de los Estados consagrados en la Carta de las Naciones Unidas y en el propio Convenio de Chicago;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC han declarado en Río de Janeiro durante la celebración de esta Asamblea la necesidad de preservar la integridad de la actividad del transporte aéreo internacional, cuya permanencia y desarrollo es fundamental para la comunidad internacional y que aplicar o aceptar medidas unilaterales, afecta de una manera directa la universalidad que caracteriza a dicha actividad;

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) INSTAR firmemente a los Estados Contratantes de la OACI para que se abstengan de adoptar medidas unilaterales que afecten el transporte aéreo internacional.

- 2) EXHORTAR a los Estados Contratantes de la OACI a no pretender dar carácter extraterritorial a disposiciones de su legislación nacional, evitando afectar indebidamente la soberanía de los Estados.
- 3) ENCARGAR al Presidente de la CLAC que transmita el texto de esta Resolución al Presidente del Consejo de la OACI.
- 4) SOLICITAR a los Estados miembros de la CLAC integrantes del Consejo de la OACI o que se encuentren acreditados ante dicha Organización, que impartan instrucciones a sus Representantes Permanentes para que el Consejo examine el contenido de la presente Resolución con suficiente anticipación a la celebración de la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo.

Cuestión 10 del

Orden del Día: Cuestiones tarifarias y sus aspectos conexos

a) Principio de doble aprobación de las tarifas

CLAC/A6-NE/7

31. Al examinar la nota CLAC/A6-NE/7 la Asamblea tomó nota que tanto el Grupo de Expertos en Costos y Tarifas de la CLAC (GECOT) como el Comité Ejecutivo habían coincidido en la necesidad de que los Estados miembros de la CLAC, en sus negociaciones bilaterales con los Estados no pertenecientes a la CLAC adopten y apliquen el principio de doble aprobación de las tarifas, ya que la Resolución A3-2, como es obvio, instituye el citado principio para ser aplicado solamente entre los Estados de la CLAC.

32. La Asamblea observó que un número apreciable de Estados miembros, si bien sustentaban el principio de doble aprobación de las tarifas, en ciertos casos se veían obligados a aplicar la norma del país de origen porque en los respectivos convenios bilaterales no se habían incluido cláusulas de ese tipo o porque las mismas no habían sido claramente definidas, o bien porque no existía un convenio bilateral que regulara las relaciones aerocomerciales con ciertos países.

33. La Asamblea examinó el proyecto de Recomendación sometido a su consideración por el Comité Ejecutivo que aparece en el Adjunto a la nota CLAC/A6-NE/7, que contiene un modelo de cláusulas tarifarias que podría servir de orientación a los Estados miembros para la adopción y aplicación del principio de doble aprobación de las tarifas. La Asamblea consideró apropiado enfatizar en dicha Recomendación que los Estados miembros, en cuyos convenios bilaterales se incluyen cláusulas tarifarias de doble aprobación, las apliquen estrictamente, a fin de evitar la direccionalidad en la aplicación de las tarifas.

34. Finalmente la Asamblea coincidió en la conveniencia de adoptar la Recomendación propuesta por el Comité Ejecutivo y después de incorporarle una nueva cláusula en relación con la observación mencionada en la segunda parte del párrafo anterior y de introducirle algunas enmiendas de forma decidió aprobarla en la forma en que aparece a continuación.

#### RECOMENDACION A6-1

#### PRINCIPIO DE DOBLE APROBACION DE LAS TARIFAS

CONSIDERANDO que la mayoría de los acuerdos bilaterales, así como la cláusula tipo de la OACI sobre tarifas y la Resolución A3-2 de la CLAC, establecen que las líneas aéreas presenten sus tarifas y que éstas sean aprobadas por las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes antes de que puedan entrar en vigor;

CONSIDERANDO que durante la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo (Montreal, Febrero de 1980), la gran mayoría de los Estados Contratantes de la OACI se inclinó por el método conocido como "aprobación recíproca" o "doble aprobación", rechazando los métodos basados en los principios del "país de origen" y en particular el método de la "doble desaprobación";

CONSIDERANDO que un Estado no perteneciente a la CLAC exige el registro y aprobación de las tarifas y sus condiciones conexas en ambos sentidos, aún en los casos en que no rija el principio de doble aprobación de las tarifas;

CONSIDERANDO que durante el 24º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, los Estados miembros de la CLAC patrocinaron la Resolución A24-14, citando entre otros el caso mencionado en el Considerando anterior como un típico ejemplo de medidas unilaterales que afectan el desarrollo ordenado y armónico del transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que la adopción del principio de doble aprobación de las tarifas por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones bilaterales con terceros Estados no pertenecientes a la CLAC, contribuirá a asegurar que los servicios internacionales de transporte aéreo desde y hacia los territorios de los Estados miembros puedan desarrollarse de una manera ordenada y armónica sobre una base de igualdad de oportunidades y respeto mutuo de los derechos de los Estados;

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

- 1) Que en sus negociaciones bilaterales con los Estados no pertenecientes a la CLAC adopten el principio de doble aprobación de las tarifas y que para su aplicación se orienten por el modelo de cláusulas tarifarias que aparece en el Anexo a la presente Recomendación.
- 2) Que los Estados miembros apliquen el principio de doble aprobación de las tarifas en los casos en que en los convenios y arreglos bilaterales ya celebrados, se incluyan dichas cláusulas.
- 3) Que informen a la Secretaría de la CLAC respecto al cumplimiento de la presente Recomendación como así también la nómina de los Estados\* con los que se ha convenido o rige el principio de doble aprobación y el texto actualmente vigente de las cláusulas tarifarias respectivas.

---

\* Estados miembros y no miembros de la CLAC

ANEXO A LA RECOMENDACION A6-1

MODELO DE CLAUSULAS TARIFARIAS DE CONFORMIDAD CON EL  
PRINCIPIO DE DOBLE APROBACION DE LAS TARIFAS

1. Todas las tarifas que cobre una empresa aérea de una parte contratante hasta puntos situados en el territorio de la otra parte contratante o desde esos puntos se fijarán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, tales como los costes de explotación, las características del servicio, un beneficio razonable y las tarifas de otros transportadores aéreos que exploten la misma ruta, parte de ella o rutas semejantes. Tales tarifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las partes, las cuales obrarán de conformidad con sus obligaciones previstas en este acuerdo, dentro de los límites de sus facultades legales.

2. Toda tarifa que se proponga cobrar una empresa aérea de cualquier parte contratante por el transporte hasta el territorio de la otra parte contratante o desde el mismo se comunicará a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante cuando menos con sesenta (60) días de anticipación a la fecha propuesta de aplicación, a menos que las autoridades de la parte contratante a la que se le comunique el particular permita la notificación dentro de un plazo menor.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante harán todo lo posible para asegurar que las tarifas que se cobren se ajusten a las tarifas registradas o aprobadas por las partes contratantes y que ninguna empresa aérea reembolse parte alguna de esas tarifas por ningún medio, directo o indirecto, incluso el pago de comisiones excesivas a agentes o el uso de tipos de cambio para la conversión de monedas que no se ajusten a las disposiciones gubernamentales en la materia. A tal fin, ambas partes contratantes se comprometen a definir las infracciones tarifarias, a establecer o fortalecer los medios administrativos tendientes a prevenir y sancionar el incumplimiento de las tarifas por parte de los transportadores aéreos, sus agentes e intermediarios en general.

4. Las dos partes contratantes reconocen que durante cualquier período respecto al cual cualquier parte contratante haya aprobado los procedimientos de las Conferencias de Tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) o de otras asociaciones de transportistas aéreos internacionales, todos los acuerdos sobre tarifas celebrados mediante estos procedimientos y en los cuales intervengan las líneas aéreas de esa parte contratante, estarán sujetos a la aprobación de dicha parte contratante.

5. Si una parte contratante, al recibir la notificación a que se refiere el párrafo 2, no está satisfecha con la tarifa propuesta, informará el particular a la otra parte contratante por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha en que dicha tarifa habría entrado en vigor, y las partes contratantes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la tarifa apropiada.

6. A tal fin ambas partes contratantes evaluarán los costos y resultados de explotación y financieros, reales, estimados y pre visibles de las líneas aéreas de bandera de las dos partes contratantes, como así también de terceros transportadores que vuelen en las rutas consideradas, tratando de reconciliar las metodologías de evaluación aplicadas por cada parte contratante.

7. Si se llega a un acuerdo, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 5 y 6 precedentes, cada parte contratante hará todo lo posible para poner en vigor dicha tarifa inmediatamente o en la fecha acordada por ambas partes.

8. Si no puede llegarse a un acuerdo antes de la fecha en que de otro modo la nueva tarifa entraría en vigor, cualquiera de las partes podrá tomar las medidas que estime necesarias para preservar el principio de acatamiento a la legislación nacional de cada Estado, tales como:

- a) Impedir el embarque del pasajero en su tramo de retorno, salvo que la línea aérea proceda a reajustar la tarifa aplicable a dicho tramo de conformidad con la tarifa vigente en el país de embarque; o
- b) Impedir la inauguración o continuación del servicio en cuestión sobre cuyas tarifas no haya acuerdo.

9. Cuando las autoridades aeronáuticas de las dos partes contratantes no puedan ponerse de acuerdo dentro de un período de tiempo razonable sobre la tarifa apropiada después de haber iniciado las correspondientes consultas motivadas por la queja de cualquiera de las partes contratantes sobre una tarifa propuesta de un transportista o transportistas aéreos de la otra parte contratante; a solicitud de cualquiera de ellas, se aplicarán las disposiciones del Artículo \* de este Acuerdo. El tribunal de arbitraje, al emitir su dictamen, se guiará por los principios establecidos en el presente artículo.

10. A menos que las partes convengan otra cosa, cada una de ellas se compromete a hacer lo posible para asegurar que

---

\* Cláusula pertinente del convenio bilateral para la solución de controversias.

cualquier tarifa expresada en moneda nacional de una de las partes se establezca en una cantidad que refleje el verdadero tipo de cambio (incluso todas las comisiones de cambio u otros derechos) al cual las empresas aéreas de ambas partes puedan convertir los ingresos de sus operaciones de transporte a la moneda nacional de la otra parte o remitir los mismos a sus casas matrices aplicando el mismo tipo de cambio.

Nota: Ambas partes declaran 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.

b) Cumplimiento de las tarifas

CLAC/A6-NE/8

35. Al examinar la nota CLAC/A6-NE/8 la Asamblea coincidió en la importancia que tenía para los Estados miembros de la CLAC lograr un efectivo cumplimiento de las tarifas en la Región y tomó nota con interés de una propuesta formulada por AITAL para realizar un estudio de tipo legal y administrativo respecto a la factibilidad de establecer un sistema de fiscalización regional que podría establecerse conjuntamente entre la CLAC y la AITAL.

36. La Asamblea, de conformidad con lo recomendado por el Comité Ejecutivo a este respecto, decidió incluir en el programa de trabajo de la CLAC para el año 1985 la realización de este estudio y asimismo consideró necesario que todos los Estados miembros aprueben lo antes posible la Recomendación A5-3: Infracciones Tarifarias y que traten de implementarla a través de sus legislaciones nacionales.

c) Normas para la construcción de las tarifas

CLAC/A6-NE/9

37. La Asamblea observó que la Resolución A3-2 está esencialmente basada en las tarifas adoptadas entre pares de puntos, sin contemplar reglas de construcción de tarifas no especificadas y que dichas reglas de conformidad con la Resolución A5-5, deben ser aprobadas por los Gobiernos.

38. La Asamblea coincidió con las conclusiones del Grupo GECOT y el Comité Ejecutivo respecto a la necesidad de establecer a nivel regional principios y criterios básicos para la construcción de tarifas de pasajeros a fin de evitar prácticas incompatibles con los principios que han orientado las citadas Resoluciones adoptadas por la CLAC. La Asamblea también estuvo de acuerdo en que la Resolución 014a de la IATA debía servir como marco de referencia para aplicar los principios y criterios básicos que podría adoptar la CLAC en esta materia.

39. La Asamblea procedió a examinar el proyecto de Resolución que aparece en el Adjunto a la nota CLAC/A6-NE/9 y después de introducirle una enmienda a las escalas relativas a los excesos de los máximos millajes permitidos, de conformidad con una resolución recientemente adoptada por la IATA, decidió adoptarla en la forma que aparece a continuación.

#### RESOLUCION A6-5

#### PRINCIPIOS Y CRITERIOS BASICOS PARA LA CONSTRUCCION

#### DE TARIFAS DE PASAJEROS

CONSIDERANDO que mediante las Resoluciones A3-2 y A5-5 de la CLAC, los Estados miembros de la CLAC han establecido las normas bajo las cuales se adoptan y aplican las tarifas aéreas internacionales;

CONSIDERANDO que la Resolución A3-2 está esencialmente basada en las tarifas adoptadas entre pares de puntos, sin contemplar reglas de construcción de tarifas no especificadas y que estas reglas, de conformidad con la Resolución A5-5, deben ser aprobadas por los Gobiernos;

CONSIDERANDO que para la uniformidad que se ha pretendido alcanzar en materia tarifaria mediante las Resoluciones A3-2 y A5-5 resulta imprescindible establecer normas para la construcción de tarifas, a las cuales deban sujetarse todos los transportadores, a fin de evitar prácticas que conduzcan a excesos incompatibles con los principios y criterios que han orientado las citadas Resoluciones;

CONSIDERANDO que a través del mecanismo de las Conferencias de Tráfico de la IATA, adoptado como primera opción por la Resolución A3-2, se ha acordado la Resolución 014a bajo la cual se establecieron normas precisas para la construcción de las tarifas aéreas internacionales de pasajeros no publicadas;

CONSIDERANDO que la citada Resolución 014a constituye un conjunto de reglas de carácter técnico cuyos principios y criterios esenciales deberían ser adoptados por los Estados de la CLAC, al propio tiempo que podrían determinar que las empresas transportadoras tengan en cuenta el texto íntegro de dicha Resolución, como marco de referencia para la construcción de tarifas no publicadas;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

##### 1) Aplicación de la presente Resolución

Las normas de la presente Resolución se aplicarán a la construcción de tarifas normales o especiales para viajes de ida, ida y vuelta o de medio viaje de ida y vuelta, de conformidad con las siguientes definiciones:

- a) "Tarifa construida" significa una tarifa no especificada.
- b) "Ruta directa" significa la ruta más corta operada durante todo el año por un transportador regular en ambas direcciones entre los puntos consignados en el billete de pasaje entre los cuales ejerce derechos de tráfico.
- c) "Ruta indirecta" significa cualquier ruta aérea regular que no sea la ruta directa.
- d) "Millaje máximo permitido" significa los millajes que se establecen de acuerdo con el párrafo 3).
- e) "Tarifa normal" significa la tarifa completa (full fare) establecida para un servicio de Primera Clase, Clase Intermedia o Clase Económica/Turista.
- f) "Tarifa especial" significa cualquier tarifa que no sea tarifa normal.
- g) "Tarifa seccional" significa una tarifa para viajar en una sola clase de servicio, establecida y utilizada por un transportador regular (incluidas las tarifas individuales o conjuntas) para un sector de un itinerario completo.
- h) "Tarifa especificada" significa una tarifa acordada en una Resolución de Conferencia Tarifaria IATA o AITAL.
- i) "Parada-estancia" significa una parada que tiene lugar cuando un pasajero interrumpe voluntariamente su viaje en un punto intermedio y prosigue el mismo después de 24 horas.

- j) "Tarifa directa" (through fare) significa la tarifa total desde el punto de origen al punto de destino.
- k) "Puntos consignados en el billete" significa los puntos indicados en la sección "Válido para viajar entre los puntos del recuadro" del billete de pasaje, o algún otro punto usado para fines de construcción e indicado en el casillero "Construcción tarifaria" del billete de pasaje. No se permitirán dos o más números de vuelo en un mismo cupón de vuelo.
- l) Millaje de los "Puntos consignados en el billete" es la distancia en millas publicada en el Manual IATA sobre millaje para puntos consignados en el billete.

2) Principios básicos para la construcción de tarifas

Una tarifa directa no será inferior a la cantidad más baja que pueda obtenerse de acuerdo con los siguientes principios:

- a) Principio de "Combinación más baja". Se entiende por "Combinación más baja":
  - i) La tarifa que no sea inferior a la combinación más baja de tarifas seccionales sobre la ruta considerada.
  - ii) No obstante lo anterior, cuando exista una tarifa directa publicada entre puntos intermedios se la usará aunque ella pueda ser disminuida por combinación de tarifas seccionales.
- b) Principio del "Punto más distante". Se entiende por "Punto más distante":
  - i) Cuando la distancia en millas de la "Ruta directa" entre el punto de origen y el punto para el cual se establece la tarifa no sea superior a la distancia entre el punto de origen y ese punto más distante.
  - ii) Cuando el millaje de los "Puntos consignados en el billete" de la ruta entre el punto de origen y el punto más distante, vía el punto sobre el cual se establecerá la tarifa no sea mayor que el máximo millaje permitido para el punto más distante.
- c) Principio de "Ruta indirecta". Se entiende por "Ruta indirecta":
  - i) (Hasta el máximo millaje permitido) cuando la suma de los millajes de los sectores "Puntos consignados en el billete" sobre la ruta indirecta en la misma

dirección global calculada del Manual de Millaje de Sectores de la IATA "Puntos consignados en el billete" y suplementos sea igual o inferior al máximo millaje permitido de la ruta directa, la tarifa no será menor que la tarifa de ruta directa. Cuando haya más de un máximo millaje permitido disponible entre los mismos sectores "Puntos consignados en el billete", se utilizará el millaje de los puntos consignados en el billete de la ruta volada; y

- ii) (Más del máximo millaje permitido) cuando la suma de los millajes de los "Puntos consignados en el billete" sobre la ruta indirecta en la misma dirección global calculada del Manual de Millajes de IATA "Puntos consignados en el billete" y suplementos, resulte en exceso del máximo millaje permitido de la ruta directa, la tarifa no será menor que aquella indicada en las tablas que aparecen en iii). Donde haya más de un máximo millaje permitido disponible entre los mismos puntos consignados en el billete se utilizará el millaje de los puntos consignados en el billete de la ruta volada.
- iii) Cuando el millaje de los "Puntos consignados en el billete" resulte en exceso del máximo millaje permitido se aplicarán las siguientes escalas:
  - a) Integramente dentro del TC-1
  - b) Entre TC-1 y TC-3 vía el Pacífico Sur

<u>Sobre</u>	<u>Hasta e</u> <u>Incluyendo</u>	<u>La tarifa no será</u> <u>inferior que la</u> <u>tarifa de ruta</u> <u>directa más:</u>
	5% .....	5%
5% .....	10% .....	10%
10% .....	15% .....	15%
15% .....	20% .....	20%
20% .....	25% .....	25%
	sobre 25% .....	combinación más baja

- c) Entre TC-1 y TC-2 vía el Atlántico
- d) Entre TC-1 y TC-3 vía el Pacífico Norte/Central

<u>Sobre</u>	<u>Hasta e Incluyendo</u>	<u>La tarifa no será inferior que la tarifa de ruta directa más:</u>
	4% .....	5%
4% .....	8% .....	10%
8% .....	12% .....	15%
12% .....	20% .....	25%
	sobre 20% .....	combinación más baja

3) Máximos millajes permitidos

- a) Los millajes máximos permitidos se establecerán al 115% del millaje para ruta directa.
- b) Sin perjuicio del subpárrafo a), para las áreas que se indican a continuación; los millajes máximos permitidos se establecerán al 120% del millaje para ruta directa:
  - i) Entre México y TC-2/TC-3 vía el Atlántico
  - ii) Integramente dentro del TC-1
  - iii) Entre TC-1 y TC-3 vía el Pacífico

4) Tarifa intermedia más alta

- a) Tarifas normales:
  - i) Si entre dos puntos consignados en el billete hubiere una tarifa intermedia más alta que la tarifa aplicable entre los puntos terminales de la ruta directa, la tarifa intermedia más alta será la aplicable.
  - ii) En el caso de que se tenga que cobrar un recargo en la tarifa aplicable entre los puntos terminales de una ruta indirecta, el mismo recargo deberá cobrarse sobre la tarifa intermedia más alta eventualmente existente entre los puntos consignados en el billete.

b) Tarifas especiales:

- i) La tarifa especial entre los puntos terminales podrá ser aplicada si entre uno de los puntos terminales y uno de los puntos consignados en el billete no hubiere una tarifa normal o especial más alta.
- ii) La tarifa especial entre los puntos terminales no podrá ser aplicada si entre uno de los puntos terminales y uno de los puntos consignados en el billete hubiere una tarifa normal o especial más alta, en cuyo caso la tarifa normal aplicable entre uno de los puntos terminales y uno de los puntos consignados en el billete deberá aplicarse siempre y cuando no haya una tarifa especial del mismo tipo entre los mismos puntos.

5) Establecimiento de tarifas para nuevas rutas

Cuando se deba operar una nueva ruta, las tarifas para los servicios sobre dicha ruta se establecerán, sujetos a las siguientes condiciones:

- a) Cuando el millaje de la nueva ruta sea igual o mayor al 85% del millaje correspondiente a la ruta más corta operada entre los mismos puntos, las tarifas para la nueva ruta no serán inferiores a los niveles tarifarios ya existentes.
- b) Cuando el millaje de la nueva ruta sea inferior al 85% del millaje correspondiente a la ruta más corta operada entre los mismos puntos, las tarifas para la nueva ruta podrán ser inferiores a los niveles tarifarios ya existentes, previa notificación a todos los transportadores.

6) Marco de referencia para la construcción de tarifas no publicadas

Sin perjuicio de la adopción de los principios y criterios básicos para la construcción de las tarifas establecidos en la presente Resolución, los Estados miembros podrán determinar que las empresas transportadoras tengan en cuenta el texto íntegro de la Resolución 014a de la IATA, como marco de referencia para la construcción de tarifas no publicadas.

d) Liberación de restricciones de intralineabilidad e interlineabilidad

CLAC/A6-NE/10

40. La Asamblea tomó nota de la preocupación del Grupo de Expertos en Costos y Tarifas (GECOT) en el sentido que algunos Estados miembros imponían o podrían imponer en el futuro ciertas restricciones de interlineabilidad e intralineabilidad en la aplicación de las tarifas a las empresas de bandera de los Estados

de la CLAC. La Asamblea tomó nota que de conformidad con los Criterios Tarifarios de AITAL incluidos como Adjunto a la Resolución A5-5 de la CLAC, las condiciones relacionadas con la interlineabilidad e intralineabilidad de las tarifas deberían establecerse sobre la base de los derechos de tráfico a que tengan acceso los transportadores.

41. En consecuencia y después de examinar el proyecto de Resolución propuesto por el Comité Ejecutivo en relación con este asunto, que figura en el Adjunto a la nota CLAC/A6-NE/10, la Asamblea decidió adoptarla, después de introducirle algunas enmiendas a la parte resolutive, en la forma en que aparece a continuación.

### RESOLUCION A6-6

#### INTRALINEABILIDAD E INTERLINEABILIDAD EN LA APLICACION DE LAS TARIFAS

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A5-5 se declaró que, entre otros elementos, las condiciones relativas a la aplicación de las tarifas son parte integrante de las mismas y en consecuencia los Estados miembros de la CLAC al aprobar las tarifas deberán también considerar y establecer las citadas condiciones;

CONSIDERANDO que en los criterios tarifarios de AITAL incluidos como Adjunto a la Resolución A5-5 se indica en el párrafo C que, en relación con las tarifas denominadas "punto a punto" deberían establecerse entre otras, condiciones de intralineabilidad e interlineabilidad que permitan la aplicación de un sistema tarifario armónico en el cual los transportadores AITAL puedan participar razonablemente en el mercado sobre la base de los derechos de tráfico a que tengan acceso;

CONSIDERANDO que con el objeto de preservar la uniformidad de los principios y criterios tarifarios establecidos en las Resoluciones A3-2 y A5-5 de la CLAC, se hace necesario que los Estados de la CLAC, al aprobar las tarifas no impongan restricciones de intralineabilidad e interlineabilidad dentro de la Región a las empresas de bandera de los Estados de la CLAC;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

- 1) Los Estados miembros no aprobarán restricciones de intralineabilidad e interlineabilidad a las tarifas aplicables dentro de

la Región, a las empresas de bandera de los Estados de la CLAC.

- 2) Sujeto a las reglas de aplicación de las tarifas la liberación de restricciones de intralineabilidad e interlineabilidad a que se refiere el párrafo anterior se aplicará sobre la base de los derechos de tráfico a que tengan acceso los transportadores de los Estados de la CLAC.

e) Comisiones a los agentes de viajes y de carga

CLAC/A6-NE/11

42. La Asamblea observó que en la mayoría de los Estados de la CLAC se aplican los niveles de comisiones establecidos por las Resoluciones de la IATA pero para los agentes de viajes en algunos países, en lugar del 9% se había establecido un nivel máximo de comisión del 10%.

43. La Asamblea tomó nota que en lo concerniente a los plazos para la remisión a las líneas aéreas del producto de las ventas de los agentes de viajes, de carga y agentes generales, la IATA había establecido mediante la Resolución 800 sección G, que dichas remisiones debían efectuarse por quincena calendario vencida dentro de la siguiente quincena, lo cual debía ser examinado cuidadosamente por las líneas aéreas en cuyos países existe un marcado proceso inflacionario.

44. Al examinar el proyecto de Resolución preparado por el Grupo GECOT y aprobado por el Comité Ejecutivo que figura en el Adjunto a la nota CLAC/A6-NE/11, la Asamblea decidió aprobarlo pero suprimiendo lo relativo a las comisiones para el transporte tipo charter y aclarando el monto real de las comisiones máximas para los agentes generales. El texto de la Resolución adoptada por la Asamblea aparece a continuación.

45. El Delegado de Brasil señaló que el Comité Ejecutivo de la CLAC a propuesta del Grupo GECOT había incluido en el proyecto de Resolución las comisiones para el transporte tipo charter con el objetivo implícito de evitar malas prácticas en el otorgamiento de comisiones, para lo cual se hacía necesario incluir en dicha Resolución a todos los agentes, tanto de servicios regulares como de servicios tipo charter. Al suprimirse en la Resolución aprobada por la Asamblea las comisiones para este último tipo de servicios, el Delegado de Brasil expresó su opinión de que el objetivo implícito de la Resolución, mencionado anteriormente, no se cumpliría totalmente y que podría esperarse en el futuro la presentación de quejas al respecto por parte de los Gobiernos y las líneas aéreas.

RESOLUCION A6-7

COMISIONES A LOS AGENTES DE VIAJES Y DE CARGA

CONSIDERANDO que la efectividad del sistema multilateral de fijación de las tarifas establecido en la Resolución A3-2 se ve afectado, entre otros factores, por la liberalización de las comisiones que se pagan a los agentes de viajes, agentes de carga y en general a los intermediarios;

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A5-5 se declaró que las comisiones que se pagan a los agentes de viaje, agentes y consolidadores de carga y en general a los intermediarios, son parte integrante de las tarifas y en consecuencia los Estados miembros de la CLAC deberán también considerar y fijar los niveles de las citadas comisiones;

CONSIDERANDO que con el objeto de preservar el principio de uniformidad tarifaria establecido en las Resoluciones A3-2 y A5-5 de la CLAC se hace necesario acordar a nivel regional las comisiones a pagar a los agentes de viaje y de carga e intermediarios en general;

CONSIDERANDO que en lo relativo a los plazos para que los mencionados agentes remitan a las líneas aéreas el producto de sus ventas los mismos deberían ser establecidos individualmente por los Estados miembros, atendiendo a las características particulares del ambiente económico-financiero en que se desenvuelven las actividades comerciales en cada país;

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Los Estados miembros autorizarán los siguientes límites de comisiones para las ventas del transporte aéreo internacional:
  - a) Para el transporte de pasajeros, una comisión máxima del 10% sobre la tarifa aplicable;
  - b) Para el transporte de carga, una comisión máxima del 5%;
  - c) Para los agentes generales de ventas (pasajeros) las comisiones no excederán del 3%, además de la comisión fijada en a);
  - d) Para los agentes generales de ventas (carga) las mismas no excederán del 2.5%, además de la comisión fijada en b).

- 2) Los plazos para remitir a las líneas aéreas el producto de las ventas efectuadas por los agentes de viaje, de carga y por los agentes generales serán fijados por cada Estado.

f) Condiciones para las diferentes clases de servicios

CLAC/A6-NE/12

46. La Asamblea tomó nota que, durante las últimas Conferencias de Tráfico de la IATA que conciernen a la Región, se habían planteado algunas discrepancias entre las líneas aéreas respecto a las condiciones de servicio, en particular la primera clase con asiento-cama y la clase intermedia. La Asamblea también tomó nota que el Grupo de Expertos en Tarifas de la OACI no había llegado a ninguna conclusión respecto a las condiciones de servicio precisamente por la disparidad de criterios existentes entre las líneas aéreas del mundo en relación con este asunto. En consecuencia, la Asamblea coincidió en la necesidad de establecer a nivel regional las condiciones de servicio propuestas por el Grupo GECOT que figuran en el Adjunto a la nota CLAC/A6-NE/12 y que merecieron la aprobación del Comité Ejecutivo durante su Vigésima Reunión y decidió adoptar la Resolución que aparece a continuación.

RESOLUCION A6-8

CONDICIONES PARA LAS DIFERENTES CLASES DE SERVICIOS

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A5-5 se declaró que, entre otros elementos, las condiciones relativas a las diferentes clases de servicio son parte integrante de las tarifas y en consecuencia los Estados miembros de la CLAC al aprobar las tarifas deberán también considerar y establecer las citadas condiciones;

CONSIDERANDO que resulta imprescindible que las diferentes clases de servicio que puedan ofrecer los transportadores estén condicionadas al espacio físico determinado en función de la cantidad de asientos por fila y la distancia entre filas de asientos;

CONSIDERANDO que con el objeto de preservar el principio de uniformidad tarifaria establecido en las Resoluciones A3-2 y A5-5 de la CLAC, se hace necesario que las tarifas para cada clase de servicio se aprueben manteniendo la misma distancia entre filas de asientos y número de asientos por fila;

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Los Estados miembros aprobarán las tarifa para cada clase de servicio de conformidad con lo que se indica en los párrafos siguientes.
- 2) PRIMERA CLASE CON ASIENTO-CAMA: La tarifa de Primera Clase con asiento-cama será aplicada cuando la distancia entre las filas de los asientos sea superior a 42 pulgadas.
- 3) PRIMERA CLASE NORMAL: La tarifa de Primera Clase Normal será aplicada cuando la distancia entre las filas de los asientos sea superior a 38 pulgadas sin exceder 42 pulgadas, y cada fila no tenga menos de 4 asientos (excepto en los Boeing 747, Airbus 300/310, Douglas DC-10 y Lockheed 1011 o similares en los cuales el mínimo exigido es de 6 asientos por fila).
- 4) CLASE INTERMEDIA: La tarifa de Clase Intermedia solamente será aplicable cuando:
  - a) La distancia entre las filas de los asientos sea superior a 34 pulgadas pero no exceda 38 pulgadas;
  - b) El número de asientos por fila no sea menor a:
    - i) 8 en el caso del Boeing 747;
    - ii) 7 en el caso del Douglas DC-10, Lockheed 1011, Airbus 300/310;
    - iii) 6 en el caso del Boeing 767;
    - iv) 5 en el caso del Boeing 707/727/737/757 y Douglas DC-8
- 5) CLASE ECONOMICA: La tarifa de Clase Económica solamente será aplicable cuando:
  - a) La distancia entre las filas de los asientos no exceda 34 pulgadas;
  - b) El número de asientos por fila no sea menor a:
    - i) 9 en el caso del Boeing 747;
    - ii) 8 en el caso del Douglas DC-10, Lockheed 1011, Airbus 300/310;
    - iii) 7 en el caso del Boeing 767;

- iv) 6 en el caso del Boeing 707/727/737/757 y Douglas DC-8
  - v) 5 en el caso del Douglas DC-9.
- 6) Solamente por razones de orden técnico o de seguridad y previa autorización de la autoridad aeronáutica se permitirá:
- a) Exceder la distancia entre las filas de asientos, y/o
  - b) Reducir el número de asientos por fila.
- 7) Ningún transportador podrá mencionar la autorización especial mencionada en 6) en su propaganda o publicidad con el fin de obtener ventajas competitivas.

Nota: La distancia entre las filas de asientos es la distancia entre la parte frontal de un asiento y la parte frontal del asiento inmediatamente anterior, cuando ambos se encuentran en posición vertical.

g) Validez de las tarifas

CLAC/A6-NE/13 y NI/2

47. La Asamblea tomó nota que de conformidad con el Aviso que aparece en la primera página de los billetes se estipula en su párrafo 8 que "este billete es válido por un año desde la fecha de emisión, a menos que se estipule otra cosa en el propio billete, en los manuales de tarifas del transportista, en las condiciones de transporte o en los reglamentos aplicables. La tarifa para el transporte estipulado en virtud del presente contrato está sujeta a modificación antes de iniciarse el viaje. El transportista puede negarse a efectuar el transporte en caso de falta de pago de la tarifa aplicable", y que a su vez la Resolución 049 de la IATA incluye una disposición en el sentido que "cuando los aumentos de las tarifas se deben a una variación del tipo de cambio inferior al 5%, puede aplicarse el tipo de cambio vigente en la fecha de venta".

48. La Asamblea coincidió en que dentro de la Región y debido al proceso inflacionario que se vive en muchos países latino-americanos los problemas que plantea la Resolución 049 de la IATA son debidos más a las variaciones de las tasas de cambio que a la modificación de las tarifas expresadas en dólares. La Asamblea tomó nota que la Resolución 049 de la IATA no rige en varios países de la Región y en otros ha sido objeto de algunas reservas. La Asamblea también tomó nota que algunos Estados miembros habían establecido ciertos plazos para mantener la validez de las tarifas, vencidos los cuales los billetes son reemitidos con las nuevas tarifas aplicables.

49. En consecuencia y a fin de que los Estados miembros que consideren necesario establecer regulaciones respecto a la validez de las tarifas dispongan de una orientación sobre el particular, la Asamblea decidió adoptar la Recomendación que aparece a continuación.

#### RECOMENDACION A6-2

#### VALIDEZ DE LAS TARIFAS

CONSIDERANDO que el párrafo 8 de las condiciones del contrato que aparecen reproducidas en los billetes de pasaje estipulan que "el billete es válido por un año desde la fecha de emisión, a menos que se estipule otra cosa en el propio billete, en los manuales de tarifas del transportista, en las condiciones de transporte o en los reglamentos aplicables. La tarifa para el transporte estipulado en virtud del presente contrato está sujeta a modificación antes de iniciarse el viaje. El transportista puede negarse a efectuar el transporte en caso de falta de pago de la tarifa aplicable";

CONSIDERANDO que en los países en donde se producen fuertes y constantes devaluaciones de la moneda por lo general y salvo disposición expresa de los respectivos Gobiernos, las tarifas están sujetas a reajuste en relación con la tasa de cambio aplicable al momento de iniciarse el viaje;

CONSIDERANDO que con el objeto de asegurarse un espacio confirmado sobre todo en épocas de gran demanda el pasajero se ve obligado a pagar íntegramente la tarifa aplicable con bastante anticipación a la iniciación del viaje;

CONSIDERANDO que las líneas aéreas deben afrontar mayores costos de operación en los casos en que el pasajero adquirió su billete con bastante anticipación a la fecha real de iniciación del viaje;

CONSIDERANDO que las líneas aéreas reciben el producto de las ventas efectuadas por los agentes de viaje en algunos casos casi 30 días después de efectuadas las ventas;

CONSIDERANDO que a fin de contemplar tanto los intereses del pasajero como los de las líneas aéreas resulta conveniente que los Estados miembros establezcan regulaciones respecto a la validez de las tarifas;

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que al establecer regulaciones en lo relativo a la validez de las tarifas, tomen en cuenta los siguientes criterios:

- 1) Las tarifas totalmente pagadas por el usuario cualquiera sea la moneda en que se pague, serán válidas dentro de un plazo que deberá especificarse en el billete, para la iniciación del primer tramo del viaje.
- 2) Una vez vencido dicho plazo, sin que el viaje se haya iniciado, se podrá reemitir un nuevo billete con la nueva tarifa y condiciones conexas aplicables, salvo que el pasajero opte por el reembolso voluntario del importe pagado.
- 3) Las normas mencionadas en los párrafos 1) y 2) no afectan el período de validez del billete, el que como máximo podrá ser de hasta un año de la fecha de emisión del billete o de iniciación del viaje, de conformidad con el tipo de tarifa aplicada.
- 4) Los Estados miembros que decidan adoptar los criterios mencionados precedentemente exigirán a las líneas aéreas nacionales y extranjeras que operan en sus respectivos territorios que introduzcan en los billetes de pasaje una enmienda al párrafo 8 que aparece en el Aviso sobre las condiciones del contrato.

ENCARGA al Comité Ejecutivo que continúe examinando dentro de las condiciones contractuales del transporte aéreo la cuestión de la validez de las tarifas, en base a la información que la Secretaría de la CLAC reciba de los Estados miembros respecto de la aplicación de la presente Recomendación.

Cuestión 11 del  
Orden del Día:

Franquicias y recargos en materia de equipaje

CLAC/A6-NE/14 y Adendo

50. La Asamblea tomó nota de la extensa labor realizada por el Grupo GECOT y la Secretaría en relación con este asunto y después de examinar todos los antecedentes que aparecen en la nota CLAC/A6-NE/14 llegó a la conclusión que lamentablemente las líneas aéreas de la Región, debido a la falta de unidad de criterios que existe en esta materia en el propio seno de la IATA por la influencia del régimen establecido por los Estados Unidos, no habían logrado un consenso respecto a las franquicias de equipaje.

51. El Observador de los Estados Unidos después de felicitar a la Secretaría por la nota presentada manifestó que su Gobierno no insiste en aplicar un sistema basado exclusivamente en el número de piezas sino que le agradaría encontrar una fórmula conciliatoria que combine los dos factores, es decir el número de piezas y el peso y que tal vez esto podría lograrse a través de la IATA. Aclaró que la legislación interna de los Estados Unidos no permitía aprobar tarifas que incluyan franquicias de equipaje basadas exclusivamente en el peso.

52. Sin embargo y de conformidad con lo recomendado por el Comité Ejecutivo en Santo Domingo, la Asamblea pudo observar que en relación con el régimen de recargos por exceso de equipaje existía un consenso general para aplicar el 1% del valor de la tarifa de ida de clase económica normal por cada kilogramo de exceso, en lugar de la tarifa de primera clase como rige actualmente.

53. En consecuencia la Asamblea decidió adoptar la Resolución que aparece a continuación en relación con los recargos en materia de equipaje.

#### RESOLUCION A6-9

#### RECARGOS EN MATERIA DE EQUIPAJE

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A5-3 se encargó al Comité Ejecutivo que estudiara la viabilidad de establecer un sistema revisado de franquicias y recargos en materia de equipaje en base al peso, contemplando tanto los intereses de las líneas aéreas como los de los pasajeros y que una vez concluido dicho estudio se adoptaran las medidas que fueran necesarias para alcanzar la mayor uniformidad posible dentro de la Región en esta materia;

CONSIDERANDO que el Grupo de Expertos en Costos y Tarifas de la CLAC (GECOT) ha estudiado exhaustivamente esta cuestión y ha llegado a la conclusión de que por el momento resulta difícil establecer dentro de la Región un sistema unificado de franquicias basado exclusivamente en el peso, y a que por razones competitivas y para evitar situaciones discriminatorias muchas líneas aéreas latinoamericanas que vuelan hacia y desde los Estados Unidos se habían visto obligadas a utilizar el sistema por pieza que aplica dicho país;

CONSIDERANDO que al menos en el corto plazo no se vislumbra una armonización de los sistemas basados en el peso y en el número de piezas a nivel mundial dentro del mecanismo de coordinación tarifaria de la IATA;

CONSIDERANDO que en lo que concierne a los recargos por exceso de equipaje tanto el Grupo GECOT como el Comité Ejecutivo han llegado a la conclusión que dentro de una correcta asignación de los costos resulta más razonable y equitativo aplicar un régimen de recargos basado en el 1% de la tarifa económica normal de ida aplicable por cada kilogramo de exceso;

CONSIDERANDO que de conformidad con la Resolución A5-5, los recargos por exceso de equipaje están comprendidos dentro de las condiciones relativas a la aplicación de las tarifas y en consecuencia los Estados miembros de la CLAC al aprobar las tarifas, deberán también considerar y establecer los citados recargos;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

- 1) Los Estados miembros aplicarán en los viajes dentro de la Región y hacia cualquier punto fuera de la misma, en los casos en que se aplique el sistema por peso, un recargo por exceso de equipaje consistente en el 1% de la tarifa económica normal de ida aplicable para cada tramo del viaje, por cada kilogramo de exceso.
- 2) Encargar al Comité Ejecutivo que continúe estudiando la viabilidad de establecer dentro de la Región un sistema unificado en materia de franquicias de equipaje tomando también en cuenta la posibilidad de armonizar los dos sistemas (por peso y por pieza) que actualmente se aplican en la Región por las razones mencionadas en el segundo Considerando de esta Resolución.
- 3) Recomendar a los Estados miembros que alienten a sus líneas aéreas pertenecientes a la IATA a encontrar lo antes posible una fórmula adecuada a nivel mundial en el seno de dicha Asociación, en relación con las franquicias y recargos de equipaje.
- 4) 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.
- 5) La presente Resolución sustituye y anula la Resolución A5-3 adoptada por la Quinta Asamblea de la CLAC.

Cuestión 12 del  
Orden del Día: Otras condiciones del transporte (pasajeros)

a) Reembolsos

CLAC/A6-NE/15

54. La Asamblea tomó nota de las conclusiones arribadas por el Grupo GECOT respecto a la cuestión de los reembolsos y coincidió con el citado Grupo en que los criterios que aplican las líneas aéreas en cada país en esta materia no siempre son coincidentes y no son conocidos por el público usuario, lo cual, además de afectar la uniformidad que debe regir en las normas contractuales de los servicios de transporte aéreo, ocasiona serios problemas de orden administrativo en las relaciones entre los pasajeros y las líneas aéreas, sobre todo teniendo en cuenta que los Estados miembros de la CLAC no han incorporado a sus legislaciones o reglamentos nacionales disposiciones en materia de reembolsos.

55. En consecuencia la Asamblea decidió adoptar con algunas pequeñas enmiendas la Recomendación propuesta por el Comité Ejecutivo que aparece a continuación.

#### RECOMENDACION A6-3

##### REEMBOLSOS

CONSIDERANDO que la Quinta Asamblea de la CLAC, mediante la Resolución A5-4 encargó al Comité Ejecutivo que continúe examinando con alta prioridad las condiciones contractuales del transporte aéreo de pasajeros, mencionando expresamente entre otras, los reembolsos relativos a documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados como los billetes, bonos de crédito para servicios diversos (MCO) y avisos de pago anticipado (PTA);

CONSIDERANDO que las normas contractuales que rigen en materia de reembolsos aparecen en la Práctica Recomendada 1724 de la IATA (Artículo XI), en otras Resoluciones de dicha Asociación y en los reglamentos de los transportistas, sobre las que la mayoría de los Estados miembros de la CLAC aún no se han expedido y/o no han incorporado a sus legislaciones o reglamentos nacionales;

CONSIDERANDO que los criterios que aplican las líneas aéreas en cada país en materia de reembolsos no siempre son coincidentes y no son conocidos por el público usuario, lo cual, además de afectar la uniformidad que debe regir en las normas contractuales de los servicios de transporte aéreo, ocasiona serios problemas de orden administrativo en las relaciones entre los pasajeros y las líneas aéreas;

CONSIDERANDO que tanto el Grupo de Expertos en Costos y Tarifas de la CLAC (GECOT) como el Comité Ejecutivo han coincidido en la necesidad de establecer criterios a nivel regional que regulen equitativamente las relaciones contractuales entre los pasajeros y las líneas aéreas en materia de reembolsos;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que en materia de reembolsos relativos a los documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados tomen en cuenta los siguientes criterios:

1) Tipos de reembolsos:

- a) Reembolso involuntario, cuando la línea aérea no pueda proporcionar los servicios dentro de las condiciones estipuladas en el documento de viaje respectivo.
  - b) Reembolso voluntario, cuando no se trata de un reembolso involuntario, es decir cuando las razones que invoque el pasajero para solicitar el reembolso no son atribuibles a incumplimiento del contrato de transporte por parte de la línea aérea.
  - c) Reembolso de un billete extraviado o de otro documento de viaje, previa prueba satisfactoria del extravío.
- 2) Los reembolsos serán efectuados por el transportista que emitió originalmente el documento de viaje o por sus agentes autorizados.
- 3) Los reembolsos se harán en la moneda en que se hubiera pagado la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso.
- 4) En los casos de reembolsos involuntarios éstos se harán en la moneda en que se pagó la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso, a opción del beneficiario. En ambos casos se aplicará sobre el valor de la tarifa original expresada en dólares, el tipo de cambio vigente en el momento del reembolso.
- 5) En los casos de reembolsos voluntarios y de documentos de viaje extraviados, éstos se harán en la moneda del país en que se pagó la tarifa manteniendo el tipo de cambio vigente en el momento en que se adquirió el documento de viaje.
- 6) Cuando los Estados miembros consideren justificado autorizar a las líneas aéreas aplicar recargos o gastos administrativos en relación con los reembolsos, dichos recargos o gastos no se aplicarán en los casos de reembolsos involuntarios y debido a enfermedad o fallecimiento del pasajero.

- 7) Asimismo, los Estados miembros establecerán en sus reglamentos nacionales, entre otras, disposiciones relativas a:
- a) Los casos comprendidos dentro de los reembolsos involuntarios, atribuibles a la responsabilidad de la línea aérea.
  - b) Los plazos para solicitar un reembolso a partir de la expiración de la fecha de validez del documento de viaje y los plazos en que las líneas aéreas deberán efectuar los distintos tipos de reembolsos.
  - c) El tratamiento especial que podría darse a los reembolsos debidos a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
  - d) En los casos de reembolsos voluntarios y de acuerdo con las características particulares de sus mercados cambiantes y el tiempo transcurrido entre la fecha de emisión del documento de viaje y la fecha del reembolso, los Estados miembros determinarán:
    - i) Si se justifica la aplicación de recargos o gastos administrativos cuando éstos hayan sido establecidos de conformidad con el párrafo 6) de la presente Recomendación.
    - ii) El monto mínimo del reembolso en relación con la diferencia del tipo de cambio vigente en la fecha de emisión del documento de viaje y en la fecha del reembolso.
  - e) El pago del reembolso fuera del país donde se emitió el documento original de viaje.
  - f) El beneficiario del reembolso (la persona o entidad que pagó el documento de viaje o el pasajero designado en dicho documento).
  - g) Las pruebas y demás requisitos a exigir en los casos de documentos de viaje extraviados.

ENCARGA al Comité Ejecutivo que continúe examinando dentro de las condiciones contractuales del transporte aéreo la cuestión de los reembolsos, en base a la información que la Secretaría de la CLAC reciba de los Estados miembros respecto de la aplicación de la presente Recomendación.

- b) Compensaciones por retrasos en los vuelos
- c) Compensaciones por retrasos en la entrega del equipaje

CLAC/A6-NE/16 y NI/3

56. La Asamblea tomó nota que cuando los pasajeros sufren demoras en los horarios de vuelo o cancelaciones de éstos, ordinariamente y en virtud de la Resolución 735 de la IATA se les compensa por gastos circunstanciales facilitándoles gratuitamente el uso de la red de comunicaciones, comidas, refrescos y, en algunos casos, alojamiento en hotel y transporte terrestre. Cuando es el equipaje el que se retrasa, las líneas aéreas reembolsan en algunas circunstancias el costo de los artículos de tocador a los pasajeros.

57. La Asamblea tomó nota que el párrafo 9 de las condiciones del contrato que aparecen en el primer aviso de los billetes de pasaje establece:

"Las horas indicadas en los horarios o en cualquier otra parte no se garantizan ni forman parte de este contrato. En caso de necesidad y sin previo aviso, el transportista puede hacerse sustituir por otros transportistas, utilizar otros aviones y modificar o suprimir puntos de parada previstos en el billete. Los horarios están sujetos a modificación sin previo aviso. El transportista no asume la responsabilidad de garantizar los enlaces".

y que el Artículo IX, párrafo 5 d) de las Condiciones de Transporte de la IATA estipula que "el equipaje facturado se transportará en el mismo avión en que va el pasajero, a menos que el transportista lo considere impracticable, en cuyo caso lo llevará en su vuelo inmediatamente anterior o posterior en que haya espacio".

58. La Asamblea coincidió en que de acuerdo con las normas establecidas por las líneas aéreas el pasajero, desde un punto de vista contractual, estaba desprotegido en relación con los retrasos en los vuelos y en las demoras en la entrega del equipaje y coincidiendo con el Grupo GECOT y el Comité Ejecutivo decidió adoptar la siguiente Recomendación.

RECOMENDACION A6-4

COMPENSACIONES POR RETRASOS EN LOS VUELOS Y  
EN LA ENTREGA DEL EQUIPAJE

- CONSIDERANDO que la Quinta Asamblea de la CLAC, mediante la Resolución A5-4 encargó al Comité Ejecutivo que continúe examinando con alta prioridad las condiciones contractuales del transporte aéreo de pasajeros, mencionando expresamente entre otras, las compensaciones por embarque denegado y por retrasos;
- CONSIDERANDO que las compensaciones por embarque denegado han sido objeto de dos resoluciones por parte de la CLAC (Resoluciones A4-5 y A5-2) pero aún no se ha adoptado ninguna medida en relación con las compensaciones por retrasos en los vuelos y en la entrega del equipaje;
- CONSIDERANDO que de conformidad con las condiciones del contrato de transporte aéreo que aparecen en los billetes de pasaje y en la Práctica Recomendada No. 1724 de la IATA establecidas por dicha Asociación, los transportistas no asumen ninguna responsabilidad por los perjuicios que puedan ocasionar a los pasajeros en los casos de incumplimiento de horarios, cancelación de vuelos, pérdida de enlaces, supresión de escalas, demoras en la entrega de los equipajes, etc.;
- CONSIDERANDO que por lo general y de conformidad con ciertas resoluciones adoptadas por la IATA, cuando los pasajeros sufren demoras en los horarios de vuelo o cancelaciones de éstos, las líneas aéreas absorben todos los gastos en que puedan incurrir los pasajeros tales como alojamiento, comidas y comunicaciones; régimen éste muy similar al establecido por la CLAC en la Resolución A4-5;
- CONSIDERANDO que en lo relativo a las compensaciones por demoras en la entrega del equipaje no se conoce ninguna disposición adoptada por los Gobiernos o por la IATA en esta materia, salvo lo relativo a los límites de responsabilidad establecidos en el Sistema de Varsovia;
- CONSIDERANDO que las condiciones contractuales establecidas por la IATA en lo relativo a no asumir ninguna responsabilidad en los casos de incumplimiento de horarios, cancelaciones de vuelos, demoras en la entrega de equipajes, etc., afectan al interés público y en consecuencia corresponde a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias tendientes a preservar en este caso, el interés del usuario;

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- 1) En los casos en que por razones técnicas u operacionales las líneas aéreas se vean obligadas al incumplimiento de sus horarios y/o la cancelación de vuelos o de escalas deberán:
  - a) Proporcionar transporte sustitutivo en el primer vuelo disponible en alguna otra línea aérea regular o no regular, incluyendo conexiones con espacio confirmado, cuando dicho transporte sea aceptable para el pasajero.
  - b) Proporcionar los siguientes servicios sin cargo para el pasajero:
    - i) Una comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino;
    - ii) Comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo;
    - iii) Alojamiento en algún hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo exeda de cuatro horas;
    - iv) Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
  - c) La prestación de los servicios mencionados en b) no ampara a los pasajes gratuitos y/o de valor igual o inferior al 50% de la tarifa aplicable, salvo en los casos en que una disposición del Gobierno dicte lo contrario o la línea aérea lo estime procedente.
  - d) Divulgar convenientemente entre los pasajeros las disposiciones mencionadas en los apartados a), b) y c) de la presente Recomendación.
- 2) En los casos en que se produzcan demoras en la entrega de los equipajes las líneas aéreas abonarán a los pasajeros una compensación en efectivo para atender sus necesidades más inmediatas hasta tanto se les haga entrega de sus equipajes. El monto de dicha compensación será determinado por cada Estado miembro de conformidad con las diferentes situaciones y casos que pudieran presentarse.
- 3) Las disposiciones establecidas en los numerales 1) y 2), no implica ni supone la renuncia por parte del pasajero al ejercicio de sus derechos conforme al ordenamiento jurídico internacional que le sea aplicable y a la legislación vigente del país donde ocurrió el hecho.

- 4) Campo de aplicación de la presente Recomendación: 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 a un vuelo internacional de salida o de llegada que forme parte de un mismo contrato de transporte.

ENCARGA al Comité Ejecutivo que continúe examinando dentro de las condiciones contractuales del transporte aéreo la cuestión relativa a las demoras en la entrega del equipaje en base a la información que la Secretaría de la CLAC reciba de los Estados miembros respecto de la aplicación del párrafo 2) de la presente Recomendación.

Cuestión 13 del  
Orden del Día:

Programa de Trabajo de la CLAC para el período  
1° de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986

CLAC/A6-NE/17 y Adendo, NE/19, NE/21, NE/22

59. La Asamblea examinó la nota CLAC/A6-NE/17 presentada por el Comité Ejecutivo en la cual se incluía el Programa de Trabajo y el Programa de Reuniones de la CLAC para 1985 y 1986.

60. A solicitud del Observador de la IFALPA y con el apoyo de varios Delegados la Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que al ejecutar las Cuestiones 6, 7 y 8 del Programa de Trabajo, se invite a la IFALPA a colaborar con la CLAC, ya sea participando como observador en las reuniones pertinentes y/o a través de consultas entre la Secretaría y la IFALPA.

61. Un Delegado manifestó su preocupación de que varias tareas continuas del Programa de Trabajo, tales como el envío periódico a los Estados miembros de listas sobre los acuerdos bilaterales disponibles en la Secretaría, información sobre impuestos y derechos vigentes en la Región y preparación de tablas conteniendo el estado de adhesión o ratificación de los convenios internacionales por parte de los Estados de la CLAC, no se han estado cumpliendo, por lo que los Estados no tienen información completa sobre lo que ocurre en la Región.

62. La Asamblea coincidió en que era necesario contar con algún mecanismo que permitiera a los Estados estar mejor informados del cumplimiento del Programa de Trabajo, por lo que decidió encargar al Comité Ejecutivo que en adición a los informes del Presidente que se presenta en cada Asamblea, se busque un mecanismo que permita tener mejor informados a los Estados miembros sobre el cumplimiento del Programa de Trabajo.

63. La Asamblea examinó la nota CLAC/A6-NE/19 en la que se describen las dificultades que ha tenido la Secretaría para obtener información sobre los costos e ingresos de explotación de los servicios internacionales exclusivamente de las líneas aéreas de la Región.

64. La Asamblea coincidió en que es necesario asegurar el cumplimiento del Programa de Trabajo de la CLAC en lo relativo a los costos y tarifas del transporte aéreo y obtener otros datos necesarios para los fines y objetivos de la CLAC, por lo que adoptó la siguiente Resolución.

#### RESOLUCION A6-10

#### RECOPIACION DE DATOS SOBRE COSTOS E INGRESOS DE EXPLORACION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS

CONSIDERANDO que de conformidad con las tareas continuas del Programa de Trabajo de la CLAC se hace necesario recopilar datos sobre costos e ingresos de explotación de los servicios internacionales que cumplen las líneas aéreas latinoamericanas;

CONSIDERANDO que con el objeto de evitar duplicación de esfuerzos algunos de los datos requeridos por la CLAC son obtenidos directamente de los Compendios Estadísticos y de los estudios sobre tarifas y costos publicados regulamente por la OACI;

CONSIDERANDO que no obstante las obligaciones asumidas por los Estados Contratantes de la OACI de suministrar dichos datos, según las prescripciones establecidos por el Consejo\*, en muchos casos los datos requeridos por la OACI se envían con mucha demora y en ciertos casos no se envían;

CONSIDERANDO que los datos no comprendidos en los considerandos segundo y tercero de la presente Resolución y que resultan imprescindibles para cumplir los objetivos fijados en la política tarifaria de la CLAC son requeridos directamente por la Secretaría de la CLAC a los Gobiernos, a las líneas aéreas y a la AITAL con resultados, hasta ahora, poco satisfactorios;

CONSIDERANDO que se hace necesario que los Estados miembros de la CLAC asuman el compromiso de suministrar a la Secretaría de la CLAC los datos sobre costos e ingresos de explotación y otros datos asociados, de conformidad con las prescripciones que establezca el Comité Ejecutivo;

---

\* Artículo 67 del Convenio de Chicago.

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Los Estados miembros suministrarán a la Secretaría de la CLAC, de una manera regular y conforme a las prescripciones que establezca el Comité Ejecutivo, datos sobre costos e ingresos de explotación y otros datos asociados de los servicios internacionales que cumplen sus líneas aéreas nacionales.
- 2) Recomienda a los Estados miembros que hagan todos los esfuerzos necesarios para suministrar oportunamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) los datos requeridos por dicha Organización de conformidad con el Artículo 67 del Convenio de Chicago.
- 3) Encarga al Comité Ejecutivo que establezca las prescripciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente Resolución durante su primera reunión a realizarse en el año 1985.

Pronta ratificación del Protocolo de enmienda al Convenio de Chicago: Artículo 3 Bis

65. La Asamblea examinó la nota CLAC/A6-NE/21 presentada por el Delegado de Chile y la nota CLAC/A6-NE/22 presentada por el Delegado de Brasil, relacionadas con la pronta ratificación del Protocolo de enmienda al Convenio de Chicago para introducir un nuevo Artículo 3 Bis.

66. La Asamblea fue informada que un Estado de la CLAC ya está depositando en la OACI su instrumento de ratificación de la enmienda y que varios Delegados están siguiendo los pasos necesarios para obtener de sus Gobiernos la aprobación constitucional a la enmienda.

67. La Asamblea reconociendo la activa participación de los Estados miembros de la CLAC durante la Asamblea Extraordinaria de la OACI y recordando que la enmienda al Convenio de Chicago fue adoptada por unanimidad de los Estados presentes en la Asamblea de la OACI, decidió adoptar la siguiente Resolución.

RESOLUCION A6-11

PRONTA RATIFICACION DEL PROTOCOLO DE ENMIENDA AL

CONVENIO DE CHICAGO. ARTICULO 3° BIS

CONSIDERANDO la decisión de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, reunida en su 25° Período de Sesiones (Extraordinario), el 10 de Mayo de 1984, en Montreal, de enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, el 7 de Diciembre de 1944, para incluir además del Artículo 3° un nuevo Artículo 3° Bis;

CONSIDERANDO que la aprobación de la enmienda se obtuvo por unanimidad de los Estados Contratantes de la OACI presentes en dicha Asamblea;

CONSIDERANDO que la referida enmienda al Convenio tuvo por base "los Principios de Cocoyoc", elaborados por Juristas de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en México, en Marzo de 1984;

CONSIDERANDO que el Protocolo relativo a esa enmienda se encuentra abierto para ratificación a todos los Estados Contratantes del citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO la importancia de los siguientes principios:  
a) de abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles; b) del ejercicio de la soberanía, y c) de prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago, todos contenidos en la enmienda aprobada como Artículo 3° Bis por el 25° Período de Sesiones de la Asamblea;

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Recomendar a los Estados miembros que adopten, tan pronto como sea posible, las medidas necesarias para la ratificación del Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° Bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

68. Finalmente, la Asamblea aprobó el Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986, en la forma que aparece en el Adjunto A al presente Informe.

Programa de Reuniones de la CLAC para 1985-1986

69. Al examinar el Adjunto 2 a la nota CLAC/A6-NE/17, que contiene el Programa de Reuniones de la CLAC para 1985-1986, la Asamblea le introdujo algunas modificaciones y decidió suspender la reunión del Grupo GEJ para examinar un proyecto de instrumento internacional relativo a la interceptación de aeronaves civiles, tomando en cuenta las decisiones que el Consejo de la OACI acaba de adoptar sobre esta cuestión.

70. La Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que la reunión que se celebrará previamente a la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI, se lleve a cabo con suficiente anticipación a la celebración de la Conferencia, a más tardar en Agosto de 1985.

71. La Asamblea aprobó el Programa de Reuniones de la CLAC para 1985-1986 en la forma que aparece en el Adjunto B al presente Informe.

Cuestión 14 del

Orden del Día: Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986

CLAC/A6-NE/18

72. La Asamblea examinó el presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período del 1° de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986 contenido en el Adjunto a la nota CLAC/A6-NF/18 y lo aprobó sin modificaciones, tal como aparece en el Adjunto C del presente Informe.

Cuestión 15 del

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

73. La Asamblea aceptó por aclamación la invitación formulada por el Delegado del Perú para que la Séptima Asamblea de la CLAC se realice en la ciudad de Lima en Noviembre de 1986.

Cuestión 16 del

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

74. La Asamblea eligió por aclamación a Brasil para ocupar la Presidencia de la CLAC para el período de dos años que se

inicia a partir de la clausura de la Sexta Asamblea y a Perú, Cuba, República Dominicana y Guatemala para ocupar los cargos de Vicepresidentes 1°, 2°, 3° y 4°, respectivamente.

Cuestión 17 del  
Orden del Día: Otras cuestiones

a) Examen del Informe del Grupo Especial de Trabajo sobre las candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI

CLAC/A6-NE/20

75. La Asamblea examinó la nota CLAC/A6-NE/20 presentada por seis Delegados (Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay) relacionada con el Informe del Grupo Especial de Trabajo sobre las candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI.

76. La Asamblea coincidió con lo expresado en el Informe del Grupo (párrafo 11 del Informe), en relación con la subregión geográfica del Caribe insular en donde se manifestó apoyo a la aspiración de Cuba y la República Dominicana para ser considerados como eventuales candidatos en las elecciones de 1986, tomando en cuenta que ambos Estados nunca han formado parte del Consejo.

77. Con relación al proyecto de Resolución, el Delegado de Colombia reiteró que acepta el principio de la alternabilidad, pero siempre y cuando dicho principio se extienda al Grupo II.

78. La Asamblea adoptó por mayoría la siguiente Resolución:

RESOLUCION A6-12

CANDIDATURAS LATINOAMERICANAS EN EL CONSEJO

DE LA OACI

TOMANDO EN CUENTA los criterios que siguen los Estados Contratantes de la OACI para elegir los miembros del Consejo dentro de cada Grupo de conformidad con lo establecido en el Artículo 50 b) del Convenio de Chicago;

CONSIDERANDO la necesidad de que los Estados de la CLAC instrumenten con suficiente anticipación a la próxima elección del Consejo de la OACI (1986) un sistema y un mecanismo que aseguren la presentación de las candidaturas latinoamericanas de una manera coordinada contemplando los intereses y derechos de todos los Estados miembros;

OBSERVANDO la necesidad de que dicho sistema y mecanismo sea instrumentado en oportunidad de la celebración de la Sexta Asamblea de la CLAC;

TOMANDOSE NOTA del sentimiento general de que la negociación de las candidaturas latinoamericanas para el Consejo de la OACI frente a otros países y bloques de países debe coordinarse previamente entre todos los Estados miembros de la CLAC con suficiente anticipación a la celebración de la próxima Asamblea de la OACI;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

APROBAR los siguientes principios básicos que podrían ser adoptados por los Estados de la CLAC en relación con este asunto:

- 1) Todos los Estados miembros tienen derecho a presentar sus candidaturas para ser elegidos miembros del Consejo de la OACI. A tal fin los Estados miembros convienen en lo siguiente:
  - a) Observar los criterios establecidos en el Artículo 50 b) del Convenio de Chicago\*.
  - b) Los Estados miembros interesados en presentar sus candidaturas para el Grupo III tratarán de llegar a un entendimiento dentro de las subregiones geográficas que conforman la Región (Centro América, Caribe insular y Sudamérica), teniendo en cuenta siempre que sea posible, entre otros, la aplicación del principio de alternabilidad en la representación.
  - c) Los Estados miembros interesados en presentar sus candidaturas dentro del Grupo II tratarán de llegar a un entendimiento de conformidad con el Artículo 50 b), inciso 2) del Convenio de Chicago.
  - d) La CLAC apoyará las candidaturas de los Estados que se presenten como resultado del consenso alcanzado de conformidad con los párrafos b) y c) anteriores.

---

\* Con el objeto de permitir una mejor evaluación de las condiciones exigidas para presentarse como candidato al Consejo de la OACI, los Estados miembros harán los mayores esfuerzos posibles para proporcionar a la OACI los datos estadísticos pertinentes.

- 2) De conformidad con los objetivos y funciones de la CLAC establecidos en su Estatuto, la CLAC hará los mayores esfuerzos posibles para coordinar en forma oportuna y eficaz las acciones que los Estados miembros deseen tomar en relación con este asunto.

b) Cuadragésimo Aniversario de la OACI

79. La Asamblea examinó un proyecto de Resolución presentado por el Delegado de Ecuador para rendir homenaje a la labor desarrollada por la OACI en ocasión del Cuadragésimo Aniversario de la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en Chicago, el 7 de Diciembre de 1944.

80. La Asamblea después de felicitar al Delegado de Ecuador por su iniciativa, adoptó por unanimidad la siguiente Resolución.

RESOLUCION A6-14

CUADRAGESIMO ANIVERSARIO DE LA OACI

CONSIDERANDO que el 7 de Diciembre de 1944 se cumplen cuarenta años de la suscripción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944);

CONSIDERANDO que la OACI ha contribuido decididamente a lograr el desarrollo armónico y equilibrado de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO además la estrecha relación de los países de América Latina reunidos en la CLAC, con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) REAFIRMA su compromiso permanente de colaborar con la OACI en la solución de los problemas que afectan o pudieran afectar a la aviación civil internacional.
- 2) RECONOCE la extraordinaria labor desarrollada por la OACI en beneficio de la comunidad aeronáutica internacional.
- 3) DECIDE congratular a la OACI por mantener el espíritu de cooperación internacional aérea implícito en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en 1944, reafirmando ese espíritu en beneficio de la paz mundial.

c) Factores de ajuste monetario

CLAC/A6-NE/24

81. La Asamblea tomó nota que a comienzos de la década del 70, las empresas aéreas acordaron en el seno de la IATA el establecimiento de un sistema de ajustes monetarios destinado a compensar las excesivas fluctuaciones cambiarias del dólar de los EUA con respecto a las principales monedas europeas. En ese momento, las monedas europeas se consideraban sobrevaluadas en relación con el dólar EUA y este sistema tendía a asegurar el equilibrio adecuado entre las tarifas aplicables en uno y otro sentido.

82. La Asamblea observó que los factores que determinaron la medida precedentemente mencionada, han desaparecido o disminuido considerablemente. Sin embargo, el sistema se mantiene vigente y lamentablemente se ha convertido en un elemento que permite mantener artificialmente bajas las tarifas en dirección norte-sur de los mercados transatlánticos, invirtiendo así aquel desequilibrio que se deseaba eliminar. Por otra parte, esta circunstancia implica una fuerte pérdida financiera al transferir en dólares, el producto de las ventas efectuadas en monedas locales europeas.

83. La Asamblea también observó que dependiendo de las tarifas aplicables, que son extremadamente variadas y que en muchas ocasiones se fijan exclusivamente en monedas locales, la diferencia entre la misma tarifa según se venda en Europa o en América Latina, puede llegar hasta el 30%. Esto perjudica además los ingresos en dólares de las compañías latinoamericanas.

84. En consecuencia, la Asamblea consideró necesario adoptar la Resolución que aparece a continuación, a fin de proteger adecuadamente los intereses de las líneas aéreas latinoamericanas.

RESOLUCION A6-13

FACTORES DE AJUSTE MONETARIO

CONSIDERANDO que ciertos países europeos aplican a las tarifas expresadas en dólares factores de ajuste monetario para convertirlas a sus monedas nacionales que en la práctica significan importantes reducciones en el valor de venta de los billetes;

CONSIDERANDO que las tarifas internacionales de pasajeros deben mantener una adecuada uniformidad a fin de evitar graves anomalías en relación con las tarifas direccionales, que se traducen en prácticas comerciales desleales y desviaciones de las ventas;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC mediante la Resolución A3-2 propugnan la adopción multilateral de tarifas y en consecuencia se oponen a cualquier procedimiento que desvirtúe este principio;

CONSIDERANDO que el uso arbitrario de los mencionados factores de ajuste monetario entra en conflicto con el principio de doble aprobación de las tarifas contenido en los convenios bilaterales que ciertos Estados europeos han celebrado con Estados miembros de la CLAC;

#### LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

- 1) Transmitir a la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) su preocupación por el uso arbitrario de factores de ajuste monetario en las tarifas de pasajeros hacia países de América Latina, por parte de ciertos países europeos.
- 2) Solicitar a la citada Comisión que recomiende a los Estados miembros de la CEAC que insten a sus empresas a discutir este asunto a través del mecanismo multilateral de tarifas de la IATA a fin de procurar una fórmula que se compatibilice tanto con el necesario equilibrio que debe existir en las tarifas transatlánticas, como con las necesidades económicas de explotación de las líneas aéreas.
- 3) Encargar al Comité Ejecutivo que promueva una reunión de consulta con la CEAC para encontrar una adecuada solución a este problema.

#### Cuestión 18 del

#### Orden del Día: Clausura de la Asamblea

85. A invitación del Presidente saliente, el May. Brig. Waldir Pinto da Fonseca, Presidente de CERNAI de Brasil, asumió la Presidencia de la CLAC. Tanto el Presidente saliente como el entrante y también el Presidente del Consejo de la OACI pronunciaron sendos discursos que se reproducen en el Apéndice 6, Anexos A, B y C, respectivamente. El nuevo Presidente de la CLAC procedió a clausurar la Asamblea.

PROGRAMA DE TRABAJO APROBADO POR LA

SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

(para el período comprendido entre el 1° de Enero de 1985 y el 31 de Diciembre de 1986)

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: 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.

- i) Análisis de la información estadística que aparece en los Compendios de la OACI "Datos Financieros", de las respuestas de los Estados de la CLAC a los cuestionarios de la OACI sobre costos e ingresos de explotación y de la recopilación de estos datos que efectúa directamente la CLAC.
- ii) 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.

Método: Secretaría y Grupo GECOT con la ayuda de un consultor.

- 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) Examen permanente de la situación tarifaria en la Región y de todos los acontecimientos relativos a las tarifas y sus aspectos conexos que afectan a la Región. A cargo de la Secretaría y del Grupo GECOT.
- ii) Participación de la Secretaría de la CLAC en las reuniones de IATA y AITAL relacionadas con las tarifas y sus aspectos conexos.

- f) Condiciones del Transporte Aéreo (pasajeros)

Método: Secretaría y Grupo GECOT, en consulta con AITAL e IATA.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1985

- a) Condiciones del transporte aéreo (carga)\*.

Método: Secretaría y el Grupo GECOT, en consulta con AITAL e IATA.

- b) 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.

- c) Cumplimiento de las tarifas.

Método: Estudio para determinar la factibilidad de establecer un sistema de fiscalización regional a cargo de un Grupo de Trabajo mixto de la CLAC y AITAL con el asesoramiento de IATA.

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 1985

- 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.

---

\* Estas tareas no fueron cumplidas en el período anterior.

3. Coordinación de las actividades de transporte aéreo y turismo

A. Tareas continuas

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

Método: Secretaría (divulgación a los Estados miembros).

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

A. Tareas continuas

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

Método: Seminarios y cursillos de economía de aeropuertos.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1985

- 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 y seminarios de Economía del Transporte Aéreo.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1985

- a) Programa de Cooperación Técnica a desarrollarse con la ayuda de la OACI y el PNUD\*

---

\* Estas tareas no fueron cumplidas en el período anterior.

Método: Secretaría con la ayuda de un consultor.

6. Facilitación del Transporte Aéreo Internacional

A. Tareas continuas

- a) Medidas complementarias para el mejor cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9 y otras recomendaciones de la OACI, cuando así lo requiera dicha Organización.

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

7. Cuestiones relativas a la seguridad y al transporte de mercancías peligrosas

A. Tareas continuas

- a) Medidas complementarias para el mejor cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 y otras recomendaciones de la OACI, cuando así lo requiera dicha Organización.

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

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo a partir del 1° de Enero de 1985

- a) Medidas complementarias para el mejor cumplimiento de las disposiciones del Anexo 18, del Doc de la OACI 9284-AN/905 y Suplemento, cuando así lo requiera la OACI.

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

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

A. Tareas continuas

- a) Medidas complementarias para el mejor cumplimiento del Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones CAR/SAM, cuando así lo requiera dicha Organización.
- b) 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) Reuniones del 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: Reuniones del Grupo de Expertos de la CLAC en Cuestiones Jurídicas.

---

\* Auspiciados por la CLAC

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC PARA 1985-1986

AÑO 1985

- Dos reuniones del Comité Ejecutivo.
- Dos reuniones del Grupo GECOT.
- Una reunión conjunta del Grupo GEPTA y GECOT previa a la celebración de la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo (1).
- Reuniones para examinar las candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI (2).
- Un seminario sobre costos del transporte aéreo (3).
- Un seminario sobre organización y funcionamiento de un sistema estadístico integrado para la aviación civil y el transporte aéreo a celebrarse en la ciudad de Quito (4).

- 
- (1) Planificada para el 22 Octubre - 7 Noviembre.
  - (2) A requerimiento de los Estados interesados.
  - (3) En coordinación con la OACI y el Gobierno Argentino (Proyecto Regional).
  - (4) Aprobado por la Quinta Asamblea pero postergado a requerimiento del Gobierno de Ecuador.

AÑO 1986

- Dos reuniones del Comité Ejecutivo.
- Dos reuniones del Grupo GECOT.
- Una reunión para examinar las candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI y otras cuestiones de interés de la CLAC a debatirse en la próxima Asamblea de la OACI (Septiembre- Octubre 1986)
- Un seminario sobre costos del transporte aéreo (1)
- Un seminario sobre el desarrollo de modelos económico-operativos de aeropuertos y servicios de navegación aérea en ruta (2)
- Séptima Asamblea de la CLAC.

- 
- (1) En coordinación con la OACI y el Gobierno Argentino (Proyecto Regional).
  - (2) Aprobado por la Quinta Asamblea.

PRESUPUESTO DE GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC  
APROBADO POR LA SEXTA ASAMBLEA  
(en dólares EUA)

<u>PARTIDA</u>	<u>AÑO 1985</u>	<u>AÑO 1986</u>
<u>Reuniones</u>	15.000	15.000
<u>Personal de Plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	10.000	10.000
1 Secretaria	8.000	8.000
Horas extraordinarias	1.500	1.500
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios	-	-
<u>Consultores</u>	5.000	5.000
<u>Agasajos</u>	1.000	1.000
<u>Comunicaciones</u>	5.000	5.000
<u>Franqueo postal</u>	750	750
<u>Gastos impresiones</u>	2.000	2.000
<u>Gastos de viajes</u>	2.500	2.500
<u>Becas de capacitación</u>	5.500	5.500
<u>Servicios de traducción</u>	2.000	2.000
<u>Suministros de oficina</u>	1.000	1.000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	1.250	1.250
<u>Servicios y suministros varios</u>	1.500	1.500
<u>Gastos imprevistos</u>	<u>3.000</u>	<u>3.000</u>
TOTAL	<u>65.000</u>	<u>65.000</u>

SEXTA ASAMBLEA DE LA CLACLISTA DE PARTICIPANTESESTADOS MIEMBROSARGENTINA

Brig. Roberto Augusto Ventura	Jefe de Estado Mayor	Delegado Jefe
Lic. Aldo Luis Depetris	Director Nacional de Transporte Aéreo Comercial	Delegado
Vicecom. Jorge Hernán Giménez	Jefe Dpto. Planificación CRA	Delegado
Dra. Angela Marina Donato	Jefe Dpto. Política Aérea DNTAC	Delegada
Sr. Adolfo Rosellini	Consejero, Ministerio de Relaciones Exteriores	Delegado
Dra. María Catalina Salvat	Jefe División Asuntos Internacionales, DNTAC	Delegada
Sr. José Chalen	Vicepresidente de AEROLINEAS ARGENTINAS	Asesor

BOLIVIA

Ing. Fernando Sánchez Peña	Viceministro de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Cap. César Andrade	Director General de Aeronáutica Civil	Delegado
Sr. Eduardo Scott	Jefe del Dpto. de Asuntos Internacionales, LAB	Asesor
Sr. Govert Galarza García	Gerente Regional LAB Brasil	Asesor
Sr. Víctor Palenque	Gerente Distrital LAB Brasil	Asesor

BRASIL

May. Brig. Waldir Pinto da Fonseca	Presidente de CERNAI	Delegado Jefe
Sr. Oswaldo E. Portella	Sub-jefe División de Transportes y Comunicaciones, Min. RR. EE.	Delegado
Crnel. Adyr Da Silva	Representante de Brasil ante el Consejo de la OACI	Delegado
Crnel. Antonio Carlos Rodrigues Serra de Castro	Asistente del Presidente de CERNAI	Delegado
Crnel. Joao Luiz Moreira Da Fonseca	Asesor de Transporte Aéreo CERNAI	Delegado
Crnel. Ilae Maia Pfaltzgraff	Asesor de Navegación Aérea CERNAI	Delegado
Tnte. Crnel. Wilson Gomes de Medeiros	Asesor Asuntos Internacionales, DAC	Delegado
Tnte. Crnel. Antonio Henrique Browne Rego	Asesor de Planeamiento, CERNAI	Delegado
Tnte. Crnel. Alfredo Malan D'Angrone	Presidente de CISAC	Delegado
Tnte. Crnel. Joao Evangelista Fontes	Asesor Asuntos Financieros DAC	Delegado
Tnte. Crnel. José Simoes Henriques	Asesor de Transporte Aéreo CERNAI	Delegado
Dr. Expedito Albano Da Silveira	Primer Vicepresidente de SBDA	Delegado
Dra. María Helena Prado Hoffmann	Asesor Jurídico, CERNAI	Delegada
Dr. William Zeraick	Asesor Asuntos Financieros DAC	Delegado
Dr. Eduardo de Souza Barreto	Asesor Asuntos Jurídicos, DAC	Delegado
Dr. Urbano Getulio Camargo Paes	Asesor Asuntos Jurídicos, DAC	Delegado

BRASIL (cont.)

Dr. Guttemberg Rodrigues Pereira	Asesor Jurídico, CERNAI	Delegado
Dra. María Das Mercedes Rocha	Asesor Asuntos Jurídicos, DAC	Delegada
Sr. Raphael Teichholz	Asesor Asuntos Tarifarios, DAC	Delegado
Sr. Joao Batista Andrade	Asesor Presidencia VARIG	Asesor

CHILE

Gral. Sergio Piñeiro Correa	Director General de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Sr. Juan Pablo Langlois	Secretario General, Junta de Aeronáutica Civil	Delegado
Dr. José Claudio Bogolasky	Jefe Dpto. Relaciones Aeronáuticas Internacionales, DGAC	Delegado
Dr. Jorge Ansted	Jefe Dpto. Legal, JAC	Delegado
Dr. Carlos Dinator	Consejero, Ministerio de RR. EE.	Delegado
Sr. Fernando García	Consejero ODEPLAN	Delegado
Sr. Rodrigo Gallardo H.	Gerente General de LAN CHILE, Brasil	Asesor
Sr. Joaquim Goncalves	Gerente General de LADECO Brasil	Asesor
Sr. Rodrigo Durán Mayorga	Asesor de Planificación de LAN CHILE	Asesor

COLOMBIA

Dr. César Villegas	Director de Planeación, DAAC	Delegado
Dr. Guillermo Ortega	Jefe Dpto. de Asuntos Internacionales, DAAC	Delegado
Dr. Gabriel Blanco	Cónsul General de Colombia en Brasil	Delegado

COSTA RICA

Sr. Manuel Emilio García	Director General de Aviación Civil	Delegado Jefe
Sr. Luis Carlos Araya Monge	Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil	Delegado
Lic. Luis Carlos Castillo Pacheco	Miembro Consejo Técnico de Aviación Civil	Delegado
Piloto Julio Guillén Valverde	Miembro Consejo Técnico de Aviación Civil	Delegado

CUBA

Lic. Manuel Céspedes Fernández	Viceministro Primero del Transporte	Delegado Jefe
Dr. Angel Arango Rodríguez	Jefe Grupo Jurídico Aeronáutico, Min. Transporte	Delegado
Lic. José Montenegro Rodríguez	Asesor Organismos Internacionales	Delegado

ECUADOR

Tnte. Gral. Armando Durán Núñez	Jefe de Estado Mayor	Delegado Jefe
Tnte. Gral. Raúl López	Director General de Aviación Civil	Delegado
Dr. Max Naranjo Iturralde	Jefe Dpto. Política Aeronáutica, DGAC	Delegado
Lic. Luis Yanez	Vicepresidente Comercial ECUATORIANA	Asesor

EL SALVADOR

Crnel. Mauricio Salvador Hernández	Director General de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
------------------------------------	---------------------------------------	---------------

GUATEMALA

Crnel. Adolfo Florentín Corzo Anleu	Director General de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Lic. Wualfredo Leonel Ceballos Pérez	Asesor Legal, DGAC	Delegado

HONDURAS

Sr. Carlos Gilberto Sandoval	Cónsul General de Honduras en Brasil	Delegado Jefe
------------------------------	--------------------------------------	---------------

MEXICO

Ing. Carlos A. Morán Moguel	Director General de Aero-náutica Civil	Delegado Jefe
-----------------------------	--	---------------

Sr. Jorge Pérez y Bouras	Representante de México ante el Consejo de la OACI	Delegado
--------------------------	--	----------

Lic. Luis de la Peña	Director de Programación y Evaluación, DGAC	Delegado
----------------------	---	----------

Lic. Enrique M. Loaeza Tovar	Asesor del Secretario de Comunicaciones y Transportes	Delegado
------------------------------	---	----------

PANAMA

Ing. Roberto González-Revilla	Director General de Aero-náutica Civil	Delegado Jefe
-------------------------------	--	---------------

Ing. Carlos Abdiel Batista	Director de Transporte y Trabajo Aéreo, DAC	Delegado
----------------------------	---	----------

Dr. Julio Altafulla Muñoz	Director Asesoría Jurídica DAC	Delegado
---------------------------	--------------------------------	----------

Lic. Moisés Véliz A.	Gerente Comercial y de Mercadotecnia, COPA	Asesor
----------------------	--	--------

PARAGUAY

Crnel. Víctor Rafael Basualdo	Director General de Aero-náutica Civil	Delegado Jefe
-------------------------------	--	---------------

Lic. Arnaldo Soler	Secretario General, DGAC	Delegado
--------------------	--------------------------	----------

Dr. Miguel Angel Bestard	Asesor de la Cancillería, Ministerio de RR. EE.	Delegado
--------------------------	---	----------

Dr. José Rogelio Etcheverry	Asesor Jurídico LAP	Asesor
-----------------------------	---------------------	--------

PERU

Crnel. Carlos Minaya Torres	Director General de Transporte Aéreo	Delegado Jefe
Dr. Julio Vega Eráusquin	Director de Soberanía Aérea, Ministerio RR. EE.	Delegado
Cmdte. Abel Contreras S.	Director de Asesoría Legal Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Delegado
Dra. Luz Helena García N.	Asesora Legal, DAC	Delegada
Dr. Víctor Marchena Errol	Asesor Política Aerocomercial y Acuerdos, AEROPERU	Asesor
Sr. Víctor Trujillo	Gerente de Tráfico AEROPERU	Asesor

REPUBLICA DOMINICANA

Crnel. Rafael Antonio Reyes Jorge	Director General de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Dr. Vinicio Martín Cuello	Miembro Junta de Aeronáutica Civil	Delegado

URUGUAY

Brig. Gral. Fernando Arbe	Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica	Delegado Jefe
Crnel. Luis E. Revello E.	Director General de Aviación Civil	Delegado
Dr. Eduardo D. Gaggero	Asesor Legal	Delegado
Sr. Rodolfo Braselli A.	Representante General de PLUNA para Brasil	Asesor
Dr. Diego Gil Onetti	Asesor Relaciones Internacionales, PLUNA	Asesor

VENEZUELA

Gral. Fernando Graterol Calles	Director General Sectorial de Transporte Aéreo	Delegado Jefe
Dr. Carlos Fraño Lander	Encargado de Asuntos de Transporte Aéreo y Comunicaciones, Ministerio RR.EE.	Delegado Jefe Alt.

VENEZUELA (cont.)

Dra. Elena Fernández	Jefe División Aviación Civil Nacional, Ministerio de Transporte y Comunicaciones	Delegada
Lic. Federico Alfredo Dubuc Matos	Dpto. de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de RR. EE.	Delegado
Sr. Wilfredo Carvajal	Gerente de Tarifas, VIASA	Asesor

OBSERVADORES

ESTADOS NO MIEMBROS Y TERRITORIOS DEPENDIENTES

ALEMANIA (REP. FEDERAL)

Sr. Michael Uhlmann	Gerente de Relaciones Internacionales de LUFTHANSA para Sudamérica
Dr. Thomas Nagel	Asesor de LUFTHANSA

ANTILLAS HOLANDESAS

Dr. Celso E. Cathalina	Director General de Aeronáutica Civil
Sr. Kitland Chong	Director Aeropuerto Internacional de Curacao
Sr. Ciro Octavio Yrausquin	Director de Asuntos Aeronáuticos de Aviación Civil (Aruba)
Sr. César León Prince	Jefe Dpto. Tarifas ALM

CHECOSLOVAQUIA

Sr. Jiri Nulicek	Director de Aviación Civil
------------------	----------------------------

ESPAÑA

Sr. Lorenzo Alonso González	Subdirector General de Cooperación Internacional, Ministerio de Transportes
Sr. José Ramón Garro	Director del Servicio de Promoción del Transporte Aéreo

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Sr. Charles Dudley	Sub-director, Programa de Aviación y División de Política, Departamento de Estado (DOS)
Sr. Raymond Ybarra	Representante Regional de la FAA, Brasil

FRANCIA

Sr. Philippe Citroen	Administrador Civil, Jefe Dpto. Relaciones Bilaterales Internacionales, DGAC
----------------------	--

HAITI

Sr. Leopold Roumer	Director General Adjunto, OFNAC
Sr. Frantz Desvarieux	Jefe División Transportes y Tarifas

U.R.S.S.

Sr. Vladimir Samoroukov	Director del Dpto. de Relaciones Internacionales, Ministerio de Aviación Civil
Sr. Boris Ryjenkov	Secretario Ejecutivo Asuntos OACI Ministerio de Aviación Civil
Sr. Vasili Fedorin	Gerente Regional de AEROFLOT para América del Sur

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL)

Dr. Ernesto Vásquez Rocha	Director Ejecutivo
---------------------------	--------------------

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

Dr. Mario O. Folchi	Presidente
Dr. Emilio Luis D'Ovidio	Secretario General Adjunto
Dra. Liliana M. Controne	Miembro Plenario
Dra. Adela Mauriz	Miembro Plenario

Asociación del Transporte Aéreo  
Internacional (IATA)

Sr. Rafael Romani del Val	Director Regional para América Latina
Sr. Enrique S. Echave	Director Técnico para América Latina y el Caribe
Sr. Geo Besse	Director para Asuntos Gubernamentales

Federación Internacional de la Asociación  
de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA)

Cap. Luis Angelini	Vicepresidente Regional para el área SAM/Sur
--------------------	--

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

Dr. Luis Tapia Salinas	Presidente
Dr. Enrique Mapelli	Secretario General
Dr. Javier Aparicio Gallego	Director del Dpto. Jurídico y Miembro del Comité Directivo
Dra. María Silvia Carvalho Sentes	Asistente del Director Jurídico de VARIG

Sociedad Internacional de Telecomunicaciones  
Aeronáuticas (SITA)

Sr. José M. Silva	Director General para América Latina
-------------------	--------------------------------------

SEXTA 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/A6 NE/1	5	Orden del Día Provisional	Comité Ejecutivo
NE/2	4	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1983 y 1984	Presidente de la CLAC
NE/3	7	Procedimientos para la aprobación de las decisiones adoptadas por las Asambleas de la CLAC	Comité Ejecutivo
NE/4	7	Prorrateso de contribuciones de los Estados miembros para afrontar los gastos directos de la CLAC	Comité Ejecutivo
NE/5 y Adendo	8	Estado de vigencia e implementación de las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas de la CLAC	Comité Ejecutivo
NE/6	9	Medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo	Autoridades Aeronáuticas participantes
NE/7	10	Principio de doble aprobación de las tarifas	Comité Ejecutivo
NE/8	10	Cumplimiento de las tarifas	Comité Ejecutivo

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/9	10	Normas para la construcción de las tarifas	Comité Ejecutivo
NE/10	10	Liberación de restricciones de intralineabilidad e interlineabilidad	Comité Ejecutivo
NE/11	10	Comisiones a los agentes de viaje y de carga	Comité Ejecutivo
NE/12	10	Condiciones para las diferentes clases de servicios	Comité Ejecutivo
NE/13	10	Validez de las tarifas	Comité Ejecutivo
Adendo	10	Validez de las tarifas	Argentina
NE/14 y Adendo	11	Franquicias y recargos en materia de equipaje	Comité Ejecutivo
NE/15	12	Reembolsos	Comité Ejecutivo
NE/16	12	Compensaciones por retrasos en los vuelos y compensaciones por retrasos en la entrega del equipaje	Comité Ejecutivo
NE/17 y Adendo	13	Programa de trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero 1985 al 31 Diciembre 1986	Comité Ejecutivo
NE/18	14	Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986	Comité Ejecutivo
NE/19	13	Recopilación de datos sobre costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas latinoamericanas	Comité Ejecutivo

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/20	17	Examen del Informe del Grupo Especial de Trabajo sobre las candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI	Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay
NE/21	13	Pronta ratificación del protocolo de enmienda al Convenio de Chicago: Artículo 3 bis	Chile
NE/22	13	Pronta ratificación del protocolo de enmienda al Convenio de Chicago: Artículo 3 bis	Brasil
NE/23 y Corrigendo	7, 8, 13, 14, 17	Informe del Comité II	Presidente del Comité II
NE/24	17	Factores de ajuste monetario	Argentina, Brasil, Colombia y Uruguay
NE/25	9, 10, 11, 12	Informe del Comité I	Presidente del Comité I
<u>B. Notas informativas</u>			
NI/1	6	Establecimiento de Comités I y II para examinar las cuestiones del Orden del Día	Secretaría
NI/2	10	Validez de las tarifas	Argentina
NI/3		Compensación por retrasos en el transporte de pasajeros y sus equipajes	Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial
NI/4		Lista de Participantes	Secretaría

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NI/5		Proyecto de Código Aero- náutico Latinoamericano	ALADA
NI/6		Declaración	España

SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Sexta 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. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1983 y 1984.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Establecimiento de los Comités I y II para examinar las cuestiones del Orden del Día.
7. Cuestiones estatutarias.
  - a) Procedimiento para la aprobación de las decisiones adoptadas por las Asambleas de la CLAC.
  - b) Prorrateo de contribuciones de los Estados miembros para afrontar los gastos directos de la CLAC.
8. Estado de vigencia e implementación de las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por las Asambleas de la CLAC.
9. Medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo.
10. Cuestiones tarifarias y sus aspectos conexos.
  - a) Principio de doble aprobación de las tarifas.
  - b) Cumplimiento de las tarifas.
  - c) Normas para la construcción de las tarifas.
  - d) Liberación de restricciones de intralineabilidad e interlineabilidad.
  - e) Comisiones a los agentes de viaje y de carga.
  - f) Condiciones para las diferentes clases de servicios.
  - g) Validez de las tarifas.

11. Franquicias y recargos en materia de equipaje.
12. Otras condiciones del transporte aéreo (pasajeros).
  - a) Reembolsos.
  - b) Compensaciones por retrasos en los vuelos.
  - c) Compensaciones por retrasos en la entrega del equipaje.
13. Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1º de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986.
14. Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1º de Enero de 1985 al 31 de Diciembre de 1986.
15. Lugar y fecha de la Séptima Asamblea de la CLAC.
16. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
17. Otras cuestiones.
18. Clausura de la Asamblea.

SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

(CLAC/A6-NE/2)

El desarrollo general del tráfico (Adjuntos 1 al 4)

1. En 1983 las líneas aéreas matriculadas en los 20 Estados Miembros de la CLAC transportaron 6.925 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, es decir un 1% menos que en 1982, tasa por segundo año consecutivo inferior a la mundial que fue del 5.3%\*. La participación de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC en 1983, respecto al total mundial de los servicios regulares internacionales fue del 5.3%.

2. La carga transportada en los servicios regulares internacionales de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC experimentó una caída del 9.6% frente a un incremento del 11.2% a nivel mundial. En lo que concierne exclusivamente al tráfico de pasajeros-kilómetros en los servicios internacionales, el decrecimiento fue del 2.7% frente a un crecimiento del 2.7% a nivel mundial. El coeficiente de carga de pasajeros alcanzado en 1983 en los servicios internacionales regulares fue del 56%, inferior al promedio mundial (63%). Si a esto se agrega el hecho de que el ofrecimiento de asientos-kilómetros en 1983 por las líneas aéreas regulares internacionales de los Estados de la CLAC fue un 4.3% menor que en 1982, es evidente que nuestras líneas aéreas están enfrentando una verdadera crisis en el transporte internacional de pasajeros y carga.

---

\* Antes de 1982 las tasas de crecimiento de las líneas aéreas latinoamericanas siempre fueron superiores a las mundiales.

Tráfico Intralatinoamericano (Adjuntos 5 y 6)

3. En 1982 y debido entre otras causas al conflicto del Atlántico Sur el tráfico entre 90 pares de ciudades de los Estados de la CLAC tuvo una caída del 15% respecto a 1981. En 1983 la caída fue del 16.4% lo cual no tiene precedentes en la Región. En relación con el mayor número de pares de ciudades consideradas las más fuertes caídas se manifestaron en Caracas (-29.3%), Santiago (-27.3%), Guayaquil (-21.8%), Buenos Aires (-15.5%) y Panamá (-14.6%). En 1980 el movimiento entre los 90 pares de ciudades consideradas fue de 1'843.581 pasajeros y en 1983 de 1'230.750 pasajeros, es decir un 33% menos que en 1980.

4. Asimismo debe mencionarse que la estacionalidad juega un papel muy importante en el desarrollo del tráfico dentro de la Región ya que los picos entre altas y bajas temporadas son muy acentuados como puede observarse en el gráfico que aparece en el Adjunto 6, lo cual exige mantener una capacidad ociosa durante varios meses al año.

Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos (Adjunto 7)

5. En 1983 el tráfico entre los Estados de la CLAC (excepto México e incluyendo a Jamaica) y los Estados Unidos, decreció en un 7.6% con respecto a 1982. En cambio aumentó en un 7.2% respecto a México. Cabe mencionar que en 1982 este último tráfico había disminuido en un 21.6% respecto a 1981 debido principalmente a la menor demanda de viajes originados en México por la fuerte devaluación de la moneda de ese país\*.

6. La participación de las líneas aéreas latinoamericanas en este tráfico bajó del 54% en 1982 al 52.6% en 1983 debido a la menor participación de estas líneas en Brasil, Colombia, Jamaica y Venezuela. En lo que concierne a México aumentó la participación de las líneas mexicanas de un 46% en 1982 a un 51.3% en 1983.

7. En cuanto al tráfico por nacionalidad se observa un incremento importante de los nacionales de Estados Unidos en prácticamente todos los Estados de la CLAC (29.9% en 1982 y 47% en 1983). En términos relativos (por el volumen del tráfico), donde más se manifiesta este incremento es en Brasil, Colombia, Jamaica, República Dominicana y Venezuela. En cuanto a México el incremento es notable (56.7% en 1982 y 73.7% en 1983).

---

\* En Enero de 1982 el dólar EUA se cotizaba a razón de 26.50 pesos mexicanos y el 31 de Diciembre del mismo año, 70 pesos por dólar.

Tráfico entre Sudamérica y Europa (Adjuntos 8 y 9)

8. El tráfico de pasajeros entre Sudamérica y Europa para un total de 45 pares de ciudades consideradas respecto de Buenos Aires, Bogotá, Caracas, Lima, Río de Janeiro y Santiago decreció en un 14.7% respecto de 1982. La caída más significativa se manifestó en Caracas (-30.2%), dado el gran volumen de tráfico que siempre existió entre Caracas y Europa.

9. En cuanto a la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en este tráfico se observa que si bien se manifiesta una tendencia a equiparar esta participación tomada en conjunto, todavía se observa un marcado desequilibrio respecto a Caracas (37%), dada la importancia relativa de su tráfico con Europa, independientemente del decrecimiento notable que experimentó este tráfico en 1983.

Conclusión sobre el desarrollo del tráfico

10. Los resultados del tráfico que hemos examinado indican claramente que el transporte aéreo latinoamericano está pasando posiblemente por el momento más crítico de su historia. Como es sabido, un gran número de Estados de la CLAC son tradicionalmente centros generadores de tráfico respecto a los Estados Unidos y Europa y en la medida que la economía de dichos países pasen por momentos críticos, las repercusiones negativas de esta situación son inevitables. En general se ha observado en estos países que las tasas de crecimiento del tráfico se deben en mayor proporción al aporte de nuestros propios tráficos que el aporte de tráficos generados en otras regiones. Consecuentemente y en lo que concierne a la balanza de viajes se manifiesta el mismo fenómeno que para los términos del intercambio comercial, los que como es sabido, en general siempre han favorecido a los países industrializados. Sin embargo, los resultados observados con respecto al tráfico con los Estados Unidos no dejan de ser alentadores en lo que concierne a una mayor participación en este tráfico de los nacionales de los Estados Unidos, ya que sin considerar a México y Jamaica, en 1983 el número de pasajeros de los Estados Unidos aumentó en un 27.3% respecto a 1980 mientras que el número de los demás pasajeros en su mayor parte originados en los Estados de la CLAC, disminuyó en un 29.8%.

Renovación de las Flotas (Adjunto 10)

11. Como se explicó al Gobierno de los Estados Unidos durante la reciente reunión celebrada en Washington algunas líneas aéreas de los Estados de la CLAC no han podido reemplazar sus Boeing 707 y DC-8, no obstante conocer las disposiciones establecidas por dicho Gobierno para aplicar las normas sobre el

ruido a partir del 1° de Enero de 1985, debido a las serias restricciones financieras, por las que atraviesan los Estados latinoamericanos, provocadas fundamentalmente por la necesidad de renegociar sus deudas externas debido al extraordinario incremento de las tasas de interés y al deterioro constante de los términos del intercambio.

12. No obstante y como se puede apreciar en el Adjunto 10 el número de aeronaves de fuselaje ancho, al 1° de Enero de 1984 llega a 48, que representa el 15.2% del total de las aeronaves a reacción que disponen 29 líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios regulares internacionales. En 1980 las líneas aéreas de los Estados de la CLAC sólo disponían de 22 unidades de este tipo. En cuanto al total general de las flotas de reacción, éste se ha mantenido estacionario respecto al 1° de Enero de 1982.

#### Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas Adjunto 11

13. En 1983, 23 líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios internacionales regulares tuvieron 4.048.4 millones de dólares de ingresos de explotación en todos sus servicios (internacionales y domésticos) y 4.271.8 millones de dólares de gastos de explotación, lo que arrojó una pérdida de explotación de 223.4 millones que representó un porcentaje negativo de -5.5% respecto del total de los ingresos de explotación, mientras que el promedio mundial estimado por la OACI arroja un porcentaje positivo del orden del 2%. De las 23 líneas aéreas consideradas, solamente 8 no tuvieron pérdidas en los resultados netos de explotación.

14. Contrariamente a lo sucedido en años anteriores al año 1981, en que los resultados globales de las líneas aéreas latinoamericanas arrojaron siempre ganancias, incluso superiores a los porcentajes de los ingresos de explotación de todas las líneas aéreas del mundo tomadas en conjunto, a partir de 1981 se observan pérdidas globales muy importantes que representaron los siguientes porcentajes negativos respecto del total de los ingresos de explotación: 1981 (-1.4%), 1982 (-5.5%) y 1983 (-5.5%).

15. En consecuencia y dado a que la apremiante situación económica por la que pasan todos los países de la Región no permitirá en el futuro inmediato aumentar los coeficientes de ocupación en base al tráfico nacional que ha disminuido sensiblemente en los servicios internacionales como se explicó anteriormente, se aprecia que además de reducir el umbral de rentabilidad mediante una sensible disminución en los costos y la obtención de rendimientos tarifarios más provechosos, se hace necesario buscar soluciones a través de una acción coordinada

de los Gobiernos y las líneas aéreas pero dentro de una perspectiva más amplia que permita examinar y proponer soluciones a todos los otros problemas de naturaleza económica y financiera que enfrentan los transportadores latinoamericanos.

Actividades desarrolladas por la CLAC en 1983 y 1984

A. Reuniones de la CLAC

12. Las reuniones celebradas por la CLAC durante 1983 y 1984 aparecen 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 celebradas por los señores Directores Generales de Aviación Civil de los Estados Centroamericanos. Estas últimas reuniones están previstas en el Artículo 17 del Estatuto y son de gran interés para la CLAC, porque permiten conocer y tomar acción a nivel regional, cuando corresponde, respecto de los problemas particulares que se presentan en la subregión Centroamericana.

B. Asuntos principales examinados por la CLAC en 1983 y 1984

13. La Secretaría ha continuado desarrollando las tareas continuas que aparecen en el Programa de Trabajo de la CLAC aprobado por la Quinta Asamblea. Algunas de las tareas nuevas que fueron incorporadas por la última Asamblea al programa de trabajo de la CLAC no han podido tener principio de ejecución debido a la gran presión de trabajo que recayó en nuestra Secretaría en este bienio y al lamentable accidente que sufrió nuestro Secretario en Abril de este año. Afortunadamente recientemente se ha incorporado a la Oficina de la OACI en Lima un segundo oficial de transporte aéreo, y al respecto deseo aprovechar la ocasión para expresar nuestro reconocimiento al doctor Kotáite Presidente del Consejo de la OACI, por esta nueva contribución de la OACI a la CLAC, que indudablemente aliviará las tareas y responsabilidades de nuestro Secretario.

14. Las principales actividades de la CLAC en el bienio 1983-84 se concentraron en: las cuestiones tarifarias y sus aspectos conexos, las condiciones contractuales del transporte aéreo, el examen del Sistema de Varsovia, los problemas creados por la aplicación de las normas sobre el ruido en los Estados Unidos a partir del 1° de Enero de 1985 y la participación de los Estados de la CLAC en el 24° y 25° (extraordinario) Períodos de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

a) Cuestiones tarifarias y sus aspectos conexos

15. Como es sabido la CLAC ha adoptado varias resoluciones y recomendaciones en relación con las tarifas y sus aspectos conexos incluyendo también el examen de las condiciones contractuales del transporte aéreo relacionadas con las tarifas (Resoluciones A3-2, A5-3, A5-4, A5-5 y A5-6 y Recomendaciones A2-2, A4-1 y A5-3). La intensa actividad desarrollada en los últimos años por la CLAC en materia tarifaria, en estrecha coordinación con AITAL e IATA, y los permanentes problemas que se plantean en relación con la política tarifaria de los Estados Unidos han determinado la necesidad de crear un Grupo de Expertos en Costos y Tarifas (GECOT) como órgano permanente de asesoramiento del Comité Ejecutivo en cuestiones tarifarias. El Grupo GECOT celebró tres reuniones, del resultado de las cuales se han preparado varios proyectos de resoluciones y recomendaciones que la Asamblea tendrá oportunidad de examinar bajo la cuestión 10 del Orden del Día.

b) Condiciones contractuales del transporte aéreo

16. Las condiciones contractuales del transporte aéreo, en general aquellas asociadas con las tarifas, están siendo examinadas detenidamente por la CLAC teniendo en cuenta que la mayoría de los Estados miembros todavía no han incorporado a sus respectivas legislaciones y reglamentos nacionales disposiciones relativas a las condiciones del transporte aéreo y en general aceptan de una manera tácita las condiciones generales de transporte de la IATA y/o los reglamentos de los transportistas. En virtud de la Resolución A5-4 adoptada por la Quinta Asamblea, el Comité Ejecutivo, con el asesoramiento del Grupo GECOT está proponiendo a esta Asamblea varias resoluciones en relación con las franquicias y recargos en materia de equipaje, compensaciones en el caso de retrasos en los vuelos y en la entrega del equipaje, los reembolsos y la validez de los billetes y las tarifas. La cuestión del embarque denegado ya fue objeto de dos resoluciones anteriores adoptadas por la CLAC. Cabe destacar que en el examen de estos problemas la CLAC ha seguido muy de cerca la labor del Grupo de Expertos en Tarifas de la OACI y ha tomado en cuenta sus recomendaciones.

c) Examen del Sistema de Varsovia

17. El Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas de la CLAC tuvo oportunidad de reunirse en Montreal previamente a la celebración del 25° Período de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI y también en el transcurso de las deliberaciones de dicho Comité. Como resultado de las reuniones de coordinación y tomando en cuenta la Recomendación A5-2 adoptada por la Quinta Asamblea de la CLAC, el Grupo recomendó y apoyó la adopción de la Decisión 6/1 del Comité

Jurídico por la que se insta a los Estados a ratificar los Protocolos de Montreal. Esta misma actitud fue asumida por los Estados de la CLAC que asistieron al 24° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI al adoptarse la Resolución A24-4 por la que se aprueba la citada Decisión 6/1.

18. Asimismo, el Sistema de Varsovia fue exhaustivamente examinado por la CLAC durante un seminario realizado en Rio de Janeiro en Agosto de 1983 y además de reafirmar la necesidad de ratificar los Protocolos de Montreal estableció un modelo para la conversión monetaria del franco oro en los países de la CLAC sobre una base uniforme, a través de la legislación nacional de cada país.

d) Problemas creados por la aplicación de las normas sobre el ruido en los Estados Unidos a partir del 1° de Enero de 1985.

19. Esta cuestión fue planteada por los Estados de la CLAC durante el 23° y el 24° Períodos de Sesiones de la Asamblea de la OACI y recientemente en Washington en el mes de Septiembre durante una reunión de consulta con el Gobierno de los Estados Unidos. Bajo la cuestión 9 del Orden del Día la Asamblea tendrá oportunidad de examinar los esfuerzos realizados por la CLAC para obtener una extensión del plazo establecido por el Gobierno de los Estados Unidos, lo que desafortunadamente no se logró.

e) Participación de los Estados de la CLAC en el 24° y 25° Períodos de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Septiembre de 1983 y Abril de 1984)

20. Las coincidencias alcanzadas por los Estados de la CLAC que asistieron en pleno al 24° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Septiembre de 1983), les permitió asumir un rol muy activo durante los debates, particularmente en la Comisión Económica, que se tradujo en la presentación de varias propuestas que fueron aprobadas por la Asamblea como la Resolución A24-11: Reglamentación de los servicios no regulares, Resolución A24-13: Cumplimiento de las tarifas y Resolución A24-14: Medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo.

21. Con motivo de la celebración del 25° Período de Sesiones (Extraordinario) de la Asamblea de la OACI (Montreal, Abril de 1984) los Estados miembros de la CLAC adoptaron en Cocoyoc (México) en Marzo del mismo año ciertos principios básicos respecto a la interceptación de aeronaves civiles que fueron tomados en cuenta y compartidos por prácticamente todos los Estados Contratantes de la OACI que participaron en dicha Asamblea extraordinaria.

22. En conclusión se puede expresar, no sin orgullo, que los Estados de la CLAC desempeñaron un papel fundamental durante el 24° y 25° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, asumiendo iniciativas que se tradujeron en importantes resoluciones y prestando un decisivo apoyo a otras, lo cual mereció el reconocimiento de prácticamente toda la comunidad aeronáutica internacional.

#### El presupuesto de gastos directos de la CLAC (Adjunto 13)

23. La Quinta Asamblea de la CLAC había destinado la suma de U\$S 129.000 para atender los gastos directos de la CLAC para el bienio 1983-84. El gasto realizado o comprometido asciende aproximadamente a la suma de U\$S 122.000 resultando una economía de U\$S 6.800.

24. Cabe aclarar que la partida que experimentó mayor incremento fue la relativa a Reuniones debido a que de conformidad con normas administrativas de la OACI se deben cargar a esa partida los gastos correspondientes a Viajes, Agasajos, Comunicaciones, Impresiones, Servicios de Traducción y Servicios y Suministros Varios. En consecuencia y como se podrá observar en el Adjunto 13 hubo que proceder al traspaso de varias partidas para compensar las diferencias que se producían en otras partidas y utilizar la partida de Gastos Imprevistos. Asimismo los mayores gastos en Sueldos y Salarios se cubrieron en su mayor parte con la partida Ayuda Temporal que no se utilizó.

25. Como se podrá observar, cuando la Asamblea examine el presupuesto propuesto para el bienio 1985-86 (NE/18), aunque el mismo es igual al del bienio 1983-84 las partidas se han reajustado de conformidad con lo expresado en el párrafo precedente.

#### Relaciones con la OACI

26. Como se desprende de la ejecución del programa de trabajo, las relaciones entre la CLAC y la OACI siguen siendo muy estrechas. 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

27. 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\*.

### Convocatoria de la Sexta Asamblea de la CLAC

28. Ante una invitación formulada por la Delegación de Brasil que asistió a la Quinta Asamblea de la CLAC celebrada en Caracas, esta Asamblea tiene lugar en la ciudad de Rio de Janeiro. El Gobierno de Brasil 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.

29. 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 9, 10, 11 y 12 del Orden del Día a ser examinadas previamente por el Comité I.
- 2) Cuestiones 7, 8, 13, 14 y 17 del Orden del Día a ser examinadas previamente por el Comité II.
- 3) Cuestiones 4, 5, 6, 15 y 16 a ser examinadas directamente por la Plenaria.

### Conclusión

30. El 14 de Diciembre de 1983 la CLAC cumplió 10 años de existencia. La CLAC inició sus actividades a través de un programa de trabajo modesto pero realista. Poco a poco el programa de trabajo fue incorporando nuevos asuntos, a un ritmo adecuado a las

---

\* A partir de 1985 el Secretario de la CLAC podrá participar en las Conferencias Tarifarias de la IATA de interés de la Región.

posibilidades de la CLAC, ya que la experiencia nos indica que el cumplimiento de los altos objetivos de la CLAC sólo se logrará a través de una labor sistemática y persistente, pero a la vez prudente, evitando fijar metas demasiado ambiciosas que en la práctica resultan difíciles de cumplir y pueden desgastar innecesariamente la imagen de la CLAC.

31. Afortunadamente hemos podido comprobar que el papel de la CLAC no sólo se ha afianzado dentro de la Región sino que ha trascendido a otras Regiones del mundo, mereciendo el reconocimiento y respeto de toda la comunidad aeronáutica internacional, como se puso de manifiesto recientemente durante el 24° y 25° Períodos de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

32. Este resumen sucinto de las actividades realizadas por la CLAC en 1983 y 1984 indica, en opinión del Comité Ejecutivo, que con las limitaciones que son propias de un Organismo de este tipo, los objetivos establecidos por la Quinta Asamblea de la CLAC, en general se han cumplido, precisamente en circunstancias en que el transporte aéreo latinoamericano atraviesa uno de los momentos más críticos de su existencia como consecuencia de los apremios económicos y financieros que agobia a nuestros países.

33. Al concluir este informe deseo nuevamente reiterar al Gobierno del Brasil en nombre de todos los señores delegados y observadores que asisten a esta Asamblea nuestro más profundo reconocimiento por la generosa hospitalidad que nos están ofreciendo en esta hermosa ciudad de Rio de Janeiro y por la eficiencia puesta de manifiesto en la organización de este evento.

34. Asimismo por especial pedido de los Señores Generales Mariano Márquez Oropeza y Arturo Rivera Fernández que me precedieron en la Presidencia de la CLAC durante este bienio, deseo transmitir un sincero 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 nos 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 1983 (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 1982 (%)	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	174.3	728	46.6	2.1	0.8
Bolivia	17.2	85	64.4	-37.7	-10.5
Brasil	692.1	2 150	50.9	-5.8	-3.5
Chile	120.3	257	52.0	-15.1	-18.4
Colombia	235.3	692	54.6	-23.4	-10.5
Costa Rica	21.0	76	61.8	-2.3	-12.6
Cuba	15.8	116	66.7	24.4	3.6
Ecuador	37.9	121	59.6	3.6	2.5
El Salvador	7.3	33	66.0	-29.8	-13.2
Guatemala	6.3	20	55.6	21.2	0.0
Honduras	2.8	38	48.7	3.7	11.8
Jamaica	14.9	122	59.8	53.6	14.0
México	109.2	1 584	57.9	-1.3	17.9
Nicaragua	1.1	12	48.0	10.0	0.0
Panamá	1.8	40	53.3	-87.5	-21.6
Paraguay	2.7	45	39.8	0.0	-2.2
Perú	93.9	245	55.3	12.7	3.8
República Dominicana	7.4	50	80.6	-17.8	-3.8
Uruguay	1.5	31	49.2	50.0	10.7
Venezuela	130.0**	480**	59.1	-4.4	-17.1
TOTAL	1 692.8	6 925	53.8	-7.9	-1.0
TOTAL MUNDIAL	34 520.6	144 916	59.7	10.5	5.3

\* Pasajeros y mercancías.

\*\* Estimado.

**TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑO 1983 (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 1983/1982 (%)	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	Pasaje-ros-Kms efectuados	Asientos -Kms disponibles
Argentina	6.083	6.033	12.673	12.569	48	48	-0.8	-0.8
Bolivia	780	787	1.322	1.290	59	61	0.9	-2.4
Brasil	17.229	16.738	27.348	27.897	63	60	-2.8	2.0
Chile	1.824	1.493	3.200	2.666	57	56	-18.1	-16.7
Colombia	5.050	5.044	8.417	8.697	60	58	-0.1	3.3
Costa Rica	629	505	1.066	953	59	53	-19.7	-10.6
Cuba	1.100	1.136	1.571	1.646	70	69	3.3	4.8
Ecuador	862	895	1.539	1.598	56	56	3.8	3.8
El Salvador	335	282	588	441	57	64	-15.8	-25.0
Guatemala	160	156	381	274	42	57	-2.5	-28.1
Honduras	331	377	591	650	56	58	13.9	10.0
Jamaica	1.026	1.132	1.800	1.856	57	61	10.3	3.1
México	13.363	15.875	22.649	25.198	59	63	18.8	11.3
Nicaragua	120	120	235	240	51	50	0.0	2.1
Panamá	400	419	690	722	58	58	4.8	4.6
Paraguay	479	468	958	936	50	50	-2.3	-2.3
Perú	1.685	1.675	2.956	3.045	57	55	-0.6	3.0
República Dominicana	481	468	707	608	68	77	-2.7	-14.0
Uruguay	293	325	563	602	52	54	10.9	6.9
Venezuela	5.165	3.745	8.608	8.141	60	46	-27.5	-5.4
TOTAL	57.395	57.673	97.862	100.029	59	58	0.5	2.2
TOTAL MUNDIAL	1 136.863	1 179.632	1 776.348	1 843.175	64	64	3.8	3.8

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES  
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC  
AÑO 1983 (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 1982 (%)	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	145.6	416	45.4	-1.4	-0.7
Bolivia	14.5	52	59.8	-43.6	-22.4
Brasil	402.6	992	49.8	-1.4	-3.0
Chile	103.0	185	51.0	-17.0	-19.9
Colombia	213.2	445	56.5	-21.0	-10.8
Costa Rica	21.0	74	61.2	-1.9	-14.0
Cuba	13.9	86	63.7	29.9	-2.3
Ecuador	30.4	95	58.3	-0.7	-5.0
El Salvador	7.3	33	66.0	-29.8	-13.1
Guatemala	6.3	20	55.6	21.2	0.0
Honduras	2.6	36	48.6	0.0	12.5
Jamaica	14.9	122	61.9	53.6	15.1
México	58.9	734	67.0	2.8	17.4
Nicaragua	1.1	12	48.0	10.0	0.0
Panamá*	1.8	40	53.3	-87.5	-21.6
Paraguay	2.0	43	39.1	0.0	-2.3
Perú	65.5	133	49.6	4.3	5.6
República Dominicana	7.4	50	80.6	-17.8	-3.8
Uruguay	1.5	29	48.3	50.0	11.5
Venezuela	104.8	290	48.7	-21.7	-33.0
TOTAL	1 218.3	3 887	53.9	-9.6	-4.7
TOTAL MUNDIAL	25 159.7	73 691	60.2	11.2	5.5

\* Pasajeros y mercancías.

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1982 - 1983 (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 (%)	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	Pasaje	Asientos
							ros-Kms efectua dos	-Kms dispo nibles
Argentina	2.758	2.741	6.727	6.230	41	44	-0.6	-7.4
Bolivia	449	406	863	766	52	53	-9.6	-11.2
Brasil	6.368	6.103	10.613	10.172	60	60	-4.2	-4.2
Chile	1.109	893	2.054	1.624	54	55	-19.5	-20.9
Colombia	2.353	2.408	3.988	4.152	59	58	2.3	4.1
Costa Rica	618	493	1.047	930	59	53	-20.2	-11.2
Cuba	830	783	1.221	1.243	68	63	-5.7	1.8
Ecuador	732	685	1.307	1.269	56	54	-6.4	-2.9
El Salvador	335	282	588	441	57	64	-15.8	-25.0
Guatemala	160	156	381	274	42	57	-2.5	-28.1
Honduras	310	347	554	609	56	57	11.9	9.9
Jamaica	1.019	1.128	1.727	1.790	59	63	10.7	3.6
México	6.019	7.083	10.944	10.897	55	65	17.7	-0.4
Nicaragua	120	120	235	240	51	50	0.0	2.1
Panamá	400	419	690	722	58	58	4.8	4.6
Paraguay	466	455	932	929	50	49	-2.4	-0.3
Perú	690	749	1.353	1.498	51	50	8.6	10.7
República Dominicana	481	468	707	608	68	77	-2.7	-14.0
Uruguay	278	310	535	574	52	54	11.5	7.3
Venezuela	3.291	1.987	5.485	4.731	60	42	-39.6	-13.7
TOTAL	28.786	28.016	51.951	49.699	55	56	-2.7	-4.3
TOTAL MUNDIAL	496.563	509.903	800.908	809.370	62	63	2.7	1.1

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINODENTRO DE LATINOAMERICA

(Tráfico en una sola dirección)

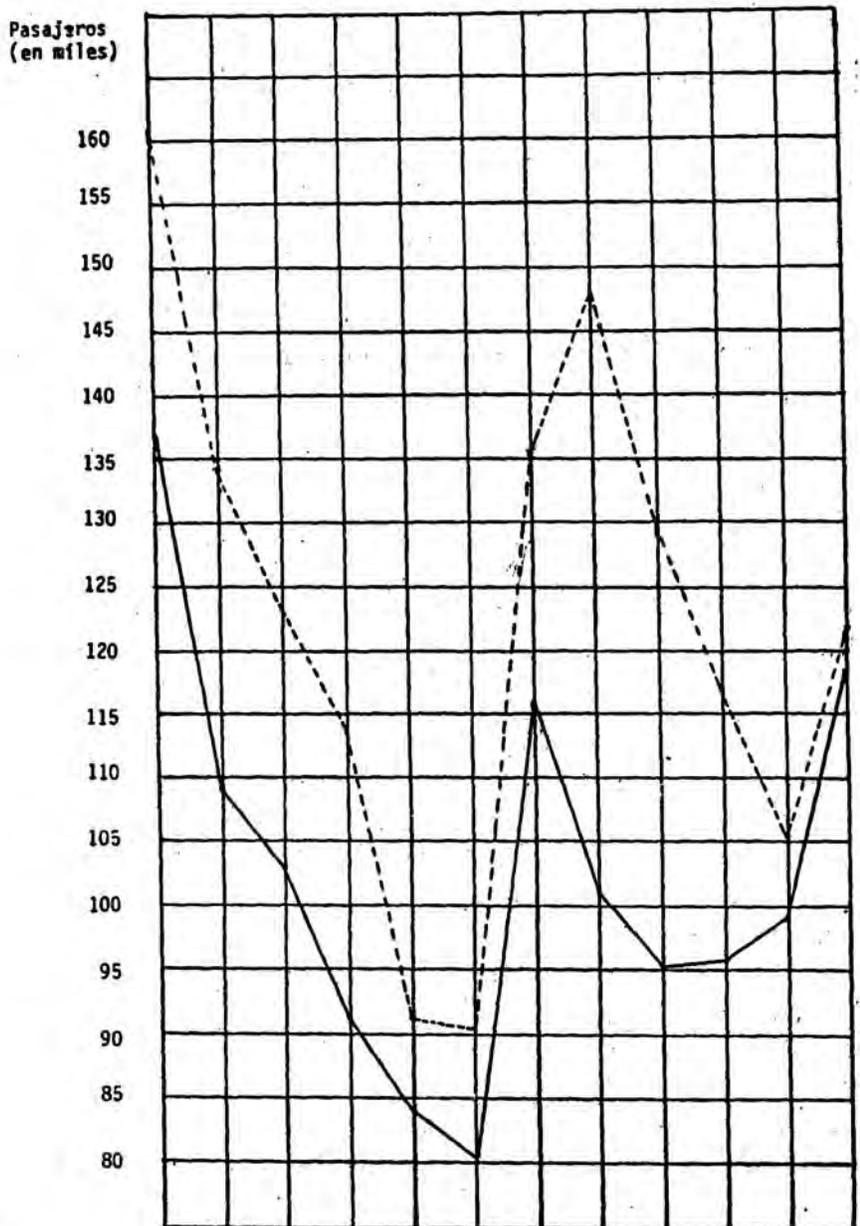
		<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>Variación</u>
		<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1983/1982 (%)</u>
Buenos Aires	(16)	598.295	505.434	-15.5
La Paz	(3)	12.825	11.248	-12.3
Santa Cruz	(3)	26.654	27.510	3.2
Río de Janeiro	(3)	41.249	35.728	-13.4
Sao Paulo	(2)	13.613	17.464	28.3
Santiago	(12)	147.660	107.347	-27.3
Guayaquil	(6)	32.889	25.713	-21.8
Quito	(4)	35.750	28.565	-20.1
Panamá	(17)	214.844	183.525	-14.6
Asunción	(5)	44.128	39.964	-9.4
Lima	(8)	112.807	107.762	-4.5
Caracas	(8)	141.917	100.334	-29.3
Montevideo	(3)	50.059	40.156	-19.8
		<u>1 472.690</u>	<u>1 230.750</u>	<u>-16.4</u>

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

Fuente: CLAC

**ESTACIONALIDAD DEL TRAFICO DE ORIGEN Y DESTINO  
DENTRO DE LATINOAMERICA (1982-1983)\***

(tráfico en una sola dirección)



Meses	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
Total del tráfico	1982 (---)						1983 (—)						Variación(%)
	1472 690						1230 750						- 16.4

Fuente: CLAC

\*Número 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 1982

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total		Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variación respecto a 1981 (%)	%
Argentina	38.562	64.2	21.542	35.8	60.104	-43.4	25.4
Bolivia	21.635	88.6	2.780	11.4	24.415	-20.2	21.3
Brasil	178.532	58.2	128.000	41.8	306.532	-0.7	25.5
Chile	25.221	42.6	33.928	57.4	59.149	-18.0	24.6
Colombia	227.108	72.6	85.870	27.4	312.978	-4.9	22.5
Costa Rica	71.038	67.9	33.579	32.1	104.617	6.3	33.3
Ecuador	69.840	64.6	38.238	35.4	108.078	-12.3	24.1
El Salvador	58.525	84.0	11.126	16.0	69.651	23.6	22.1
Guatemala	43.924	40.4	64.785	59.6	108.709	-21.0	23.3
Honduras	67.098	72.9	24.889	27.1	91.987	2.8	30.5
Jamaica	295.203	57.4	219.035	42.6	514.238	17.0	48.2
Nicaragua	16.770	100.0	-	0.0	16.770	11.9	17.6
Panamá	38.256	26.2	107.576	73.8	145.832	-2.4	35.7
Paraguay	16.650	94.0	1.062	6.0	17.712	-13.7	14.5
Perú	73.535	61.6	45.828	38.4	119.363	-1.7	27.6
República Dominicana	173.286	36.1	306.230	63.9	479.516	0.1	38.2
Uruguay	-	0.0	1.252	100.0	1.252	-21.0	33.2
Venezuela	265.352	46.3	307.897	53.7	573.249	0.1	16.6
<b>TOTAL</b>	<b>1 680.535</b>	<b>54.0</b>	<b>1 433.617</b>	<b>46.0</b>	<b>3 114.152</b>	<b>-1.2</b>	<b>29.9</b>

México	1 089.192	46.0	1 277.439	54.0	2 366.631	-21.6	56.7
--------	-----------	------	-----------	------	-----------	-------	------

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 1983**

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total		Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variación respecto a 1982(%)	%
Argentina	44.460	80.3	10.891	19.7	55.351	-7.9	34.2
Bolivia	18.150	79.5	4.694	20.5	22.844	-6.4	29.3
Brasil	162.342	54.7	134.648	45.3	296.990	-3.1	38.3
Chile	25.084	48.9	26.237	51.1	51.321	-13.2	38.5
Colombia	205.884	70.4	86.677	29.6	292.561	-6.5	36.5
Costa Rica	88.730	73.0	32.816	27.0	121.546	16.2	50.3
Ecuador	48.162	55.6	38.496	44.4	86.658	-19.8	45.6
El Salvador	59.446	81.5	13.523	18.5	72.969	4.8	32.7
Guatemala	48.417	45.5	57.947	54.5	106.364	-2.2	33.2
Honduras	61.140	74.2	21.222	25.8	82.362	-10.5	41.6
Jamaica	297.674	52.2	272.312	47.8	569.986	10.8	66.6
Nicaragua	22.902	100.0	-	0.0	22.902	36.6	28.5
Panamá	38.226	26.3	107.101	73.7	145.327	-0.3	49.3
Paraguay	15.403	88.9	1.920	11.1	17.323	-2.2	32.3
Perú	69.675	61.5	43.648	38.5	113.323	-5.1	39.7
República Dominicana	182.296	35.6	329.688	64.4	511.984	6.8	57.9
Uruguay	-	0.0	1.310	100.0	1.310	4.6	58.1
Venezuela	125.199	41.0	179.965	59.0	305.164	-46.8	28.3
<b>TOTAL</b>	<b>1 513.190</b>	<b>52.6</b>	<b>1 363.095</b>	<b>47.4</b>	<b>2 876.285</b>	<b>-7.6</b>	<b>47.0</b>

México	1 302.806	51.3	1 234.439	48.7	2 537.245	7.2	73.7
--------	-----------	------	-----------	------	-----------	-----	------

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA.

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINOENTRE SUDAMERICA Y EUROPA

(Tráfico en una sola dirección S - N)

		<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>Variación</u>
		<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1983/1982 (%)</u>
Buenos Aires	(6)	103.530	98.127	-5.2
Río de Janeiro	(8)	256.345	240.175	-6.3
Lima	(4)	45.144	36.546	-19.0
Caracas	(9)	224.036	156.438	-30.2
Santiago	(10)	38.244	30.064	-21.4
Bogotá	(8)	<u>56.786</u>	<u>56.482</u>	<u>-0.5</u>
		<u>724.085</u>	<u>617.832</u>	<u>-14.7</u>

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

Fuente: CLAC

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

FEBRERO 1983

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	1.358	42.2	1.857	57.8	3.215	100
Buenos Aires (6)	3.687	62.8	2.188	37.2	5.875	100
Caracas (9)	3.694	37.5	6.169	62.5	9.863	100
Lima (5)	436	17.1	2.112	82.9	2.548	100
Río de Janeiro(9)	10.547	54.8	8.703	45.2	19.250	100
Santiago (9)	737	31.6	1.592	68.4	2.329	100
TOTAL	20.459	47.5	22.621	52.5	43.080	100

JULIO 1983

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	3.034	58.2	2.175	41.8	5.209	100
Buenos Aires (6)	5.913	60.1	3.926	39.9	9.839	100
Caracas (9)	8.766	37.1	14.863	62.9	23.629	100
Lima (5)	744	23.3	2.452	76.7	3.196	100
Río de Janeiro(9)	12.021	44.1	15.243	55.9	27.264	100
Santiago (9)	360	12.5	2.524	87.5	2.884	100
TOTAL	30.838	42.8	41.183	57.2	72.021	100

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

Fuente: CLAC

FLOTAS A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANASDISPONIBLES AL 1° DE ENERO DE 1984

(Líneas aéreas regulares)

Aerolíneas Argentinas

Boeing 747	6
Boeing 727	8
Boeing 707	2
Boeing 737	12
Fokker F-28	4
Total	32

Aeroperú

Boeing 727-300 Cargo	1
Boeing 727	2
Douglas DC-8-62	4
Fokker F-28	3
Total	10

Aeroméxico

Douglas DC-10-30	3
Douglas DC-10-15	2
Douglas DC-8-51	5
Douglas DC-9-32	17
Douglas DC-9-15	8
McDonnell MD-82	5
Total	40

Air Jamaica

Boeing 727-200	4
Airbus A-300 B4-200	2
Total	6

Air Panama

Boeing 727-100	3
Total	3

Aeronaves del Perú

Douglas DC-8-61	1
Douglas DC-8-55	1
Douglas DC-8-43	1
Douglas DC-8-53	1
Total	4

Avianca

Boeing 747-100P	1
Boeing 747-200C	1
Boeing 747F	1
Boeing 707P	7
Boeing 727-200	7
Boeing 727-100	10
Total	27

Aeronica

Boeing 727	1
Total	1

Aviateca

Boeing 727-100-25C	2
Total	2

CDA

Boeing 727-100	2
Boeing 727-200	<u>1</u>
Total	3

COPA

Boeing 737-100	<u>1</u>
Total	1

Cruzeiro

Airbus A-300 B4	2
Boeing 727-100	6
Boeing 737-200	<u>6</u>
Total	14

Ecuatoriana

Boeing 707-320B	3
Boeing 707-321 Cargo	1
Boeing 720B	3
Douglas DC-10-30	<u>1</u>
Total	8

Fast Air

Boeing 707-320	<u>1</u>
Total	1

Faucett

Boeing 727	2
Boeing 737	1
Douglas DC-8-53	1
Douglas DC-8-52	<u>3</u>
Total	7

LAB

Boeing 727-200	3
Boeing 727-100	3
Boeing 707-320	<u>2</u>
Total	8

LACSA

Boeing 727-200	3
Douglas DC-8-21	<u>2</u>
Total	5

LADECO

Boeing 727-100	3
Boeing 737-200A	<u>3</u>
Total	6

LAN Chile

Boeing 707-385C	1
Boeing 707-330B	1
Boeing 707-321B	2
Boeing 737-252C	1
Boeing 737-200ADV	1
Douglas DC-10-30	<u>2</u>
Total	8

LAP

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

LAV

Douglas DC-9-30	3
Douglas DC-9-50	<u>5</u>
Total	8

Mexicana

Boeing 727-200	38
Douglas DC-10-15	<u>5</u>
Total	43

PLUNA

Boeing 737-200	3
Boeing 707-320	<u>1</u>
Total	4

SAHSA

Boeing 737-200	1
Boeing 727-100	<u>2</u>
Total	3

SAM

Boeing 727-100	<u>6</u>
Total	6

TACA

Boeing 737-200	2
BAC 1-11	<u>2</u>
Total	4

TAN

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

VARIG

Airbus A-300 B4	2
Boeing 707-320C	6
Boeing 707-320C Cargo	5
Boeing 727-100	7
Boeing 727-100 Cargo	3
Boeing 737-200	12
Boeing 747-200B	3
Douglas DC-10-30	<u>12</u>
Total	50

VIASA

Douglas DC-10-30	5
Douglas DC-8-63	1
Douglas DC-8-53F	<u>1</u>
Total	7

Total General Flotas a Reacción de 29 líneas aéreas: 315

Total General Flotas Fuselaje Ancho: 48

## 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	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Aerolíneas Argentinas	717.3	817.7	825.5	959.7	-15.1	-17.4	0.7	-64.2
Aeroméxico	321.8	349.9 <sup>a)</sup>	356.7	334.9 <sup>a)</sup>	-10.8	4.3	-18.7	- 6.7
Aeronaves del Perú	15.7	13.4	17.9	14.6	-14.0	- 8.9	- 0.6	- 0.4
Aeroperú	84.4	80.2	93.2	90.2	-10.4	-12.4	-12.3	- 9.1
Air Panamá	31.1	28.1 <sup>b)</sup>	34.4	31.9 <sup>b)</sup>	-10.9	-13.5	-10.9	- 6.8
Avianca	411.8 <sup>b)</sup>	381.0 <sup>b)</sup>	421.3 <sup>b)</sup>	417.6 <sup>b)</sup>	- 2.3	- 9.6	- 3.7	- 9.9
Aviateca	16.9	14.5	21.0	15.2	-24.3	- 4.8	-24.9	- 5.8
CDA (Dominicana)	42.7	46.2	41.2	44.1	3.5	4.5	- 2.1	1.2
COPA	18.2	18.9	17.9	18.6	1.6	1.2	- 0.5	0.1
Cruzeiro	213.0	142.8	210.5	152.3	1.2	- 6.7	3.0	-11.0
Ecuatoriana	69.0 <sup>b)</sup>	55.7 <sup>b)</sup>	67.7 <sup>b)</sup>	59.4 <sup>b)</sup>	1.8	- 6.6	4.6	1.2
Faucett	54.4	42.0	62.8	42.3	-15.4	- 0.7	-11.6	- 0.03
LAB	88.4	33.2 <sup>b)</sup>	130.2	44.3 <sup>b)</sup>	-47.2	-33.4	-29.2	
LACSA	66.6		59.8		10.2		4.7	
LADECO	54.5	42.4 <sup>b)</sup>	48.7	39.9 <sup>b)</sup>	10.6	6.0	-17.2	14.1
LAN Chile	138.6	98.8 <sup>b)</sup>	157.3	119.7 <sup>b)</sup>	-13.5	-21.1	-21.9	-36.9
LAP								
LAV		106.5		92.9		12.8		4.9
Mexicana	373.6	501.3	393.2	443.0	- 5.2	11.6	- 6.0	1.1
Pluna		32.0		43.2		-34.8		-29.2
SAHSA	29.3	29.1	29.9	27.8	- 2.4	4.5	- 2.4	- 0.7
TACA	42.0	51.4 <sup>b)</sup>	43.8	50.6 <sup>b)</sup>	- 4.3	- 1.6	- 6.0	- 0.6
TAN	11.6	19.9	19.6	19.4	-69.0	2.4	- 3.4	0.7
VARIG	964.3	807.6	938.6	791.7	2.7	1.9	-4.3	1.7
VIASA	371.1	335.8	371.8	418.5	- 0.2	-24.6	-10.6	-36.1
TOTAL	4136.3	4048.4	4363.0	4271.8	- 5.5	- 5.5		

Fuente: OACI, excepto los marcados:

a) IATA

b) Directamente proporcionados por las líneas aéreas

A. REUNIONES CONVOCADAS POR LA CLAC EN 1983 Y 1984

AÑO 1983

- 1) Reunión sobre Costos y Tarifas del transporte aéreo (Río de Janeiro, 29-30 de Marzo)
- 2) XVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Panamá, 20-21 de Abril)
- 3) Reunión Especial del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas (GEJ) que asistió al 25° Período de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI (Montreal, 11-27 de Abril)
- 4) Primera Reunión del Grupo de Expertos en Costos y Tarifas (GECOT/1) (Lima, 5-6 de Julio)
- 5) Seminario sobre el Sistema de Varsovia (Río de Janeiro, 29-31 de Agosto)
- 6) Reunión previa al 24° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal 19 de Septiembre) y reuniones subsiguientes a partir del 20 de Septiembre para examinar los asuntos de interés de la CLAC
- 7) XIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC y Conmemoración del Décimo Aniversario de la CLAC (México, 13-14 de Diciembre)

AÑO 1984

- 8) Reunión Especial para examinar las propuestas de enmienda al Convenio de Chicago en relación con la interceptación de aeronaves civiles (Cocoyoc, México, 28- 30 de Marzo)
- 9) Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Costos y Tarifas de la CLAC (GECOT/2) (Buenos Aires, 11-13 de Abril)

- 10) Reunión previa a la Asamblea Extraordinaria de la OACI sobre interceptación de aeronaves civiles (Montreal, 23 de Abril) y reuniones subsiguientes a partir del 24 de Abril
- 11) Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Costos y Tarifas de la CLAC (GECOT/3) (Rio de Janeiro, 26 y 27 de Junio)
- 12) Primera Reunión del Grupo Especial de Trabajo para examinar las candidaturas latinoamericanas al Consejo de la OACI (Santo Domingo, 18 de Julio)
- 13) XX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Santo Domingo, 19 y 20 de Julio)
- 14) Reunión de consulta entre la CLAC y el Gobierno de los Estados Unidos para examinar la cuestión del ruido de las aeronaves y otros asuntos (Washington 25 y 26 de Septiembre)
- 15) Reunión Extraoficial de Autoridades Aeronáuticas (Rio de Janeiro, 19 de Noviembre)
- 16) Sexta Asamblea de la CLAC (Rio de Janeiro, 20-23 de Noviembre)

B. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE AERONAUTICA CIVIL DE CENTROAMERICA Y PANAMA

- 1) XXIX Reunión (Tegucigalpa, 15 de Diciembre de 1982)
- 2) XXX Reunión (Guatemala, 6 de Abril de 1983)
- 3) XXXI Reunión (San Jose, 22 Agosto 1983)
- 4) XXXII Reunión (Tegucigalpa, 26 de Octubre de 1983)
- 5) XXXIII Reunión (Tegucigalpa, 21 de Febrero de 1984)
- 6) XXXIV Reunión (San Salvador, 15 de Junio de 1984)
- 7) XXXV Reunión (Panamá, 7 de Septiembre de 1984)

C. REUNIONES REGIONALES DE TRANSPORTE AEREO

CONVOCADAS POR LA OACI

- 1) Seminario sobre Tarifas Internacionales de Pasajeros y Carga  
(Lima, 4-8 de Julio de 1983)
- 2) Seminario sobre Estadísticas de Aviación Civil  
(Lima, 7-11 de Noviembre de 1983)
- 3) Seminario sobre Estadísticas de Aviación Civil  
(México, 21-25 de Noviembre de 1983)
- 4) Seminario sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios en ruta  
(Panamá, 18-22 de Junio de 1984)

PRESUPUESTO Y GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC

(en dólares de los EUA)

AÑOS 1983-1984

<u>Partida</u>	<u>Presupuesto</u>	<u>Gastos*</u>
<u>Reuniones</u>	12.000	21.300
<u>Personal de plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	14.000	16.800
1 Secretaria	12.000	13.300
Horas extraordinarias	3.000	2.500
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios	3.500	-
<u>Consultores</u>	10.000	8.800
<u>Agasajos</u>	3.000	1.200
<u>Comunicaciones</u>	12.000	14.500
<u>Franqueo postal</u>	3.500	3.000
<u>Gastos de impresiones</u>	4.000	7.000
<u>Gastos de viajes</u>	17.000	14.000
<u>Becas de capacitación</u>	11.000	6.800
<u>Servicios de traducción</u>	6.000	3.500
<u>Suministros de oficina</u>	2.500	3.000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	2.500	3.500
<u>Servicios y suministros varios</u>	3.000	3.000
<u>Gastos imprevistos**</u>	10.000	-
	<u>TOTAL</u>	<u>122.200</u>
		<u>129.000</u>
	<u>Economía del ejercicio</u>	<u>6.800</u>

\* Los gastos son estimados por no haberse cerrado el ejercicio de 1984.

\*\* Con esta partida se cubrieron los mayores gastos en las partidas de comunicaciones, impresiones y parte de los gastos de reuniones.

SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(Martes 20 de Noviembre de 1984, a las 10:30 hs)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Sexta 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: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1983 y 1984.
5. Cuestión 5 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día.
6. Cuestión 6 del Orden del Día: Establecimiento de los Comités I y II para examinar las cuestiones del Orden del Día.

RESUMEN DE LOS DEBATES

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

1. El Presidente declaró inaugurada la Sexta Asamblea de la CLAC e invitó al Director General del Departamento de Aviación Civil del Brasil y al Presidente del Consejo de la OACI a que hicieran uso de la palabra.

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

2. (Ver Anexo A).

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

3. (Ver Anexo B).

Cuestión 4 del  
Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de  
la CLAC en 1983 y 1984

4. El Presidente leyó su Informe sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota CLAC/A6-NE/2. La Asamblea tomó nota del contenido de dicho Informe.

Cuestión 5 del  
Orden del Día: Adopción del Orden del Día  
CLAC/A6-NE/1

5. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A6-NE/1. La Asamblea aprobó por unanimidad el Orden del Día propuesto por el Comité Ejecutivo.

Cuestión 6 del Establecimiento de los Comités I y II para  
Orden del Día: examinar las cuestiones del Orden del Día  
CLAC/A6-NI/1

6. La Asamblea aprobó por unanimidad una propuesta del Presidente para el establecimiento de dos Comités, de tal manera que las cuestiones 9, 10, 11 y 12 del Orden del Día sean examinadas previamente por el Comité I, las cuestiones 7, 8, 13, 14 y 17 sean examinadas previamente por el Comité II y las cuestiones 15 y 16 sean examinadas directamente por la Plenaria.

7. El Presidente pidió candidatos para los puestos de Presidentes de los Comités I y II. A propuesta del Delegado de Chile y con el apoyo de varios delegados, la Asamblea eligió por unanimidad al Teniente Coronel Antonio Henrique Browne Rego, de la Delegación de Brasil, como Presidente del Comité I. A propuesta del Delegado de Venezuela y con el apoyo de varios delegados, la Asamblea eligió por unanimidad al Doctor Enrique Loeza Tovar, de la Delegación de México, como Presidente del Comité II.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL TEN. BRIGADIER LUIZ FELIPPE  
CARNEIRO DE LACERDA NETTO, DIRECTOR GENERAL DEL  
DEPARTAMENTO DE AVIACION CIVIL DEL BRASIL  
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA SEXTA  
ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, General Fernando Graterol Calles
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Doctor Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Presidente de la CERNAI, May. Brig. Waldir Pinto da Fonseca
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latino-americanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Antes que nada lamento la ausencia del Ministro de Aeronáutica, Teniente Brigadier Delio Jardim Mattos, a quien le fue imposible viajar esta mañana desde Brasilia a Río de Janeiro y por lo tanto, como Director General de Aviación Civil, me complace representarlo en esta Primera Sesión Plenaria de la Sexta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

En nombre del Gobierno del Brasil y en especial del Ministro de Aeronáutica, manifiesto mi especial regocijo por la presencia de las altas autoridades de aviación civil que honran esta Asamblea, como así también de todos los invitados aquí presentes quienes enaltecen este magnífico evento.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, está sin duda alguna abocada al regionalismo, y el regionalismo no es un fenómeno nuevo, menos aún en el campo de la aviación civil.

internacional, en donde, desde los años 50 se viene manifestando un vigoroso impulso con resultados prácticos que ya demuestran el acierto de su filosofía, la firmeza de los caminos recorridos y las innumerables perspectivas de su futuro.

No podría dejar de expresar, en este momento, el gran interés de la aviación civil de mi país por este evento, y mencionar el gran esfuerzo que se viene realizando en el Brasil en pro de la infra-estructura aeronáutica. La construcción del Aeropuerto Internacional de Sao Paulo a ser inaugurado en el mes de Enero próximo, el nuevo Aeropuerto Internacional de Confins en Minas Gerais, recientemente inaugurado, e innumerables mejoras en otros diversos aeropuertos internacionales, en relación con el desarrollo del Sistema de Vigilancia y Control del Espacio Aéreo, con un alto grado de tecnología moderna, demuestran toda nuestra colaboración y apoyo a aquellos que vuelan sobre nuestro territorio y nuestra disposición de ayudar en todo lo posible a tan noble misión.

Señoras y Señores, sé que este tema es amplio, las ideas son muchas y el tiempo es corto, en consecuencia, les espera un trabajo arduo, pero pienso, sin duda, que los atractivos de esta ciudad de Río de Janeiro que nosotros llamamos "ciudad maravillosa", amenizarán las dificultades del trabajo y les darán cada día ánimo y fuerza para que esta reunión alcance sus objetivos trazados.

Deseo brindar a los participantes de esta Asamblea y a sus dignos acompañantes, nuestra cordial bienvenida al Brasil deseando a todos una feliz estadía y que los trabajos que sean realizados resulten prósperos para la aviación civil internacional, particularmente para los países situados en el área geográfica que para fines de colaboración y de intereses aeronáuticos en común, denominamos AREA LATINOAMERICANA.

Deseo éxito a todos, muchas felicidades y

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 SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Director General del Departamento de Aviación Civil de Brasil, Teniente Brigadier Luiz Felipe Carneiro de Lacerda Netto
- Excelentísimo Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, General Fernando Graterol Calles
- Excelentísimo Señor Presidente de la CERNAI, Mayor Brigadier Waldir Pinto da Fonseca
- 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 gran honor dirigir la palabra a esta Sexta Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, honor al que se agrega el placer de encontrarme entre ustedes en Río de Janeiro, la "ciudad maravillosa" de Brasil, país que siempre llevo en el corazón. Permítanme transmitirles en esta ocasión los saludos y los mejores deseos del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

El 14 de Diciembre de 1983, la CLAC celebró su Décimo Aniversario tras una sucesión de realizaciones que le han ganado el respeto de la comunidad de la aviación civil internacional.

En un principio las actividades de la CLAC giraron exclusivamente en torno a una estrecha colaboración con la OACI para llevar a cabo a nivel regional su programa ordinario de

trabajo en la esfera del transporte aéreo. Esta estrecha cooperación nunca se ha interrumpido aunque, como era lógico esperar, el programa de trabajo de la CLAC ha ido evolucionando hacia nuevos aspectos de carácter específicamente regional, a un ritmo compatible con los recursos de que dispone.

Así pues, la estrecha relación existente entre la OACI y la CLAC ha adquirido con los años una nueva dimensión en virtud de nuestros intereses comunes y funciones complementarias. El programa de trabajo de la OACI constituye una base general para las actividades de la CLAC y de otros organismos regionales.

Recíprocamente, el programa de trabajo de la CLAC versa sobre los aspectos regionales y los resultados del mismo se incorporan al marco mundial. A este respecto, observo complacido el interés demostrado en los seminarios y programa de reuniones de la OACI para la Región en las esferas de facilitación, aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta, preparación de pronósticos, tarifas de pasajeros y carga, y estadística.

En el 24º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, se consideraron los problemas que constantemente se plantean en la esfera del transporte aéreo internacional que fueron objeto de Resoluciones de la Asamblea en las que se pide que la OACI se ocupe más activamente de varios aspectos, entre ellos el estudio de las consecuencias extraterritoriales de la legislación nacional en materia de transporte aéreo internacional. Ante el interés manifestado por numerosos Estados, el Consejo de la OACI resolvió celebrar una Tercera Conferencia Mundial de Transporte Aéreo en Octubre de 1985, con objeto de estudiar más a fondo dichos aspectos. En efecto, consideramos que el examen multilateral y concertado de los problemas económicos y normativos de la industria, permitirá llegar a soluciones de aceptación universal. Señor Presidente, yo espero que todos los países latinoamericanos asistirán a esta Conferencia muy importante.

Otro asunto que reviste gran importancia es la Resolución A23-10 de la Asamblea de la OACI sobre el ruido de las aeronaves. A este respecto, la OACI sigue el criterio de que las normas del Anexo 16 en materia de certificación acústica deben aplicarse a partir del 1º de Enero de 1988. Confiamos pues, en que el hecho de que ciertos Estados hayan exigido que estas normas se apliquen antes de dicha fecha no tendrá consecuencias de gravedad para los explotadores que siguen utilizando aeronaves que no se ajustan a ellas. Por otra parte, las medidas adoptadas recientemente por el Congreso de los Estados Unidos mitigarán

tal vez los problemas con que se enfrentan algunos transportistas de la Región que representan ustedes.

Desde que la CLAC se reunió hace dos años en Caracas, se han observado ciertos indicios alentadores de recuperación económica con renovado vigor. Como reflejo de esta tendencia, el tráfico regular mundial total aumentó un 5,3% en 1983, es decir, el índice de crecimiento más elevado de los últimos cuatro años. No obstante, esta recuperación y consiguiente aumento del tráfico no se han dado por igual en todas las regiones y, de hecho, en 1983 el tráfico de las líneas aéreas de América Latina en conjunto no ha aumentado. Felizmente, todo indica que la recuperación continuará en 1984 en beneficio de América Latina y de su industria de transporte aéreo.

En 1983 se terminó y publicó un nuevo estudio general de la OACI sobre el desarrollo del transporte aéreo internacional de pasajeros y carga en América Latina y el Caribe. Estos estudios ofrecen una panorámica regional que sirve de marco para que las administraciones internacionales establezcan sus planes y normas de actuación, ya que en ella se tienen presentes las marcadas diferencias y la complejidad de las actividades de transporte aéreo en la Región. En el estudio correspondiente a América Latina y el Caribe se tiene en cuenta que esta Región sigue haciendo frente a graves dificultades económicas, a las que se aúna la pesada carga de la deuda externa, que influyen en el actual nivel de las actividades de transporte aéreo. Con todo, durante el último decenio, el tráfico de las líneas aéreas de la Región de América Latina y el Caribe ha registrado un fuerte crecimiento. El índice anual correspondiente al tráfico total internacional fue del 8,4% durante el decenio, o sea, igual al índice mundial, mientras que el tráfico del interior aumentó en un 10,1%, es decir, el doble del índice mundial.

Señoras y Señores, en esta ocasión no puedo dejar de mencionar los casos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles que se han registrado durante los últimos meses ni de hacer nuevamente hincapié en que no hay Región ni Estado inmune a estos actos de violencia. A menos que el cáncer se extirpe en todos los puntos de origen, la aviación civil internacional podrá encontrarse en una situación caótica, situación que resolvimos juntos cambiar hace casi veinte años.

Apelo a todos los Estados de la Región de América Latina y el Caribe que aún no han ratificado los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, para que terminen con la mayor rapidez posible los trámites legislativos necesarios para hacerlo.

En Mayo del año en curso, el Período de Sesiones Extraordinario de la Asamblea de la OACI adoptó por unanimidad un nuevo Artículo 3 bis en el que se codifica la obligación de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo. Ejemplo de la activa participación de la CLAC en esta esfera fue la contribución de sus Estados miembros a las deliberaciones de la Asamblea. A este respecto también hago un llamamiento a los Estados de la Región para que den el ejemplo hacia la rápida ratificación del correspondiente Protocolo de enmienda del Convenio de Chicago.

Señor Presidente, pasando ahora a la esfera de asistencia técnica, se ha aprobado hasta la fecha la asignación de US\$ 18 100,000 con cargo al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo para proyectos de aviación civil en América Latina durante el ciclo 1982-1986. Por otra parte, contamos con proyectos claramente formulados cuya cuantía total se eleva a US\$ 11 600,000, pero habida cuenta de la recesión económica mundial y de las consiguientes restricciones presupuestarias, prevemos que la cuantía de los proyectos que se hayan aprobado hacia fines del ciclo actual será únicamente de US\$ 2 000,000 a US\$ 4 000,000.

Habida cuenta de las rigurosas limitaciones actuales para obtener fondos del PNUD, con lo cual se han reducido las cifras indicativas de planificación (CIP) correspondientes a América Latina, se ha hecho -y sigue haciéndose- hincapié en la necesidad de que los Gobiernos financien en parte los proyectos mediante acuerdos de repartición de costes.

Actualmente se llevan a cabo en la Región 25 proyectos PNUD/OACI, 23 de ellos con cargo al programa por países y dos con cargo al programa regional del PNUD para América Latina. Por lo que se refiere al programa regional, recordarán ustedes que hace cuatro años manifesté ciertas reservas con respecto a la posibilidad de que el PNUD aprobara los cuatro proyectos regionales. En última instancia se aprobó uno de estos proyectos: el relativo al centro regional de instrucción (Instituto Regional de Aviación Civil -IRAC) de Argentina. Otro proyecto regional es el proyecto de asistencia preparatoria para complementar las recomendaciones del estudio sobre el mantenimiento y funcionamiento de los aeropuertos del Caribe (CAMOS).

Como posiblemente saben ustedes, la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica (SIECA) propuso al PNUD un proyecto regional para prestar asistencia en materia de transporte

aéreo a los países de esta parte del continente, pero hasta ahora este proyecto no se ha aprobado a causa de las mencionadas limitaciones de los fondos regionales.

Señor Presidente, distinguidos Delegados y Observadores, el 7 de Diciembre del año en curso se cumplirá el 40° Aniversario del Convenio de Chicago cuyo fruto fue la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio de Chicago, que aún rige todos los aspectos del transporte aéreo internacional, no sólo fue un acto de fe en el futuro de la aviación, sino prueba concreta de que los países pueden trabajar en forma conjunta, olvidando todas las diferencias políticas, para aprovechar la técnica moderna.

Hoy, como hace cuarenta años, salta a la vista que la cooperación mundial se basa en consideraciones de orden práctico, y la aviación civil es un claro ejemplo de este hecho. Confiamos pues en que, muy pronto la aeronave, instrumento de acercamiento entre los pueblos, será también símbolo de paz doquiera que se dirija.

Señor Presidente, les deseo el mayor de los éxitos en sus deliberaciones.

MUCHAS GRACIAS

SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(Viernes 23 de Noviembre de 1984, a las 11:00 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 15 del Orden del Día: Lugar y fecha de la Séptima Asamblea de la CLAC.
5. Cuestión 16 del Orden del Día: Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
6. Cuestión 17 del Orden del Día: Otras cuestiones.
7. Cuestión 18 del Orden del Día: Clausura de la Asamblea.

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A6-NE/25

1. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité I, Ten. Crnel. Antonio Henrique Browne, de la Delegación de Brasil que presentara a consideración de la Plenaria el Informe del Comité I. El Presidente del Comité I hizo la presentación del Informe contenido en la nota CLAC/A6-NE/25. Igualmente presentó la nota CLAC/A6-NE/6 que contenía una declaración y dos proyectos de Resolución, que habían sido examinados en una reunión previa de Jefes de Delegación y sobre cuyo contenido el Comité I no había tenido tiempo de pronunciarse.

2. La Plenaria adoptó el Informe del Comité I así como la "Declaración de Principios de Río de Janeiro" y las dos Resoluciones contenidas en la nota CLAC/A6-NE/6.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A6-NE/23 y Corrigendo

3. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité II, Dr. Enrique Loaeza, de la Delegación de México, 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 CLAC/A6-NE/23 y su Corrigendo.

4. La Plenaria adoptó el Informe del Comité II.

5. El Delegado de Honduras hablando en nombre propio y de los demás países Centroamericanos informó a la Plenaria que respecto a la adopción de la Resolución sobre el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados Miembros, deseaba dejar constancia de que aunque consideraban el prorrateo justo y equitativo, los países Centroamericanos no podrían cumplir con la cuota establecida debido a la difícil situación económica que afrontaba la Región.

6. El Delegado de Chile informó a la Plenaria que respecto a la Resolución adoptada bajo la cuestión 17 del Orden del Día, las Delegaciones de Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay, habían adoptado un acuerdo de alternabilidad para la representación ante el Consejo de la OACI en el Grupo III y que por tal motivo presentarían un candidato para las próximas elecciones del Consejo en el año 1986.

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

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

Cuestión 15 del

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

8. El Delegado de Perú, con el apoyo del Delegado de Cuba, ofreció la ciudad de Lima como sede de la Séptima Asamblea de la CLAC. La Plenaria aceptó esta propuesta por unanimidad.

Cuestión 16 del

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

9. A propuesta del Delegado de México, la Plenaria eligió por aclamación a Brasil para ocupar el puesto de Presidente de la CLAC.

10. A propuesta del Delegado de Cuba, la Plenaria eligió por aclamación al Perú para ocupar el puesto de Primer Vicepresidente de la CLAC. A propuesta del Delegado de Perú, la Plenaria eligió por aclamación a Cuba para ocupar el puesto de Segundo Vicepresidente de la CLAC. A propuesta del Delegado de Venezuela, la Plenaria eligió por aclamación a la República Dominicana como Tercer Vicepresidente de la CLAC. A propuesta del Delegado de Colombia, la Plenaria eligió por aclamación a Guatemala como Cuarto Vicepresidente de la CLAC.

Cuestión 17 del  
Orden del Día: Otras cuestiones

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

12. El Presidente del Consejo de la OACI pronunció un discurso de agradecimiento a la CLAC por la adopción de la Resolución conmemorando el Cuadragésimo Aniversario de la fundación de la OACI (ver Anexo C).

13. El Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial entregó al Presidente de la CLAC una placa para rendir homenaje a la labor de la CLAC.

Cuestión 18 del  
Orden del Día: Clausura de la Asamblea

14. El Presidente clausuró los trabajos de la Sexta Asamblea de la CLAC.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE SALIENTE  
GENERAL FERNANDO GRATEROL CALLES, EN EL ACTO  
DE CLAUSURA DE LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señores Delegados de la CLAC
- Señores Observadores
- Señoras y Señores

En mi condición de ex-Presidente ahora de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, deseo expresar mis palabras de felicitación al Sr. Brig. Waldir Pinto da Fonseca, Presidente de la CLAC para el bienio 1985-1986 y a todos los demás Miembros del Comité Ejecutivo electos en esta Sesión.

También deseo agradecer a los integrantes del Comité Ejecutivo del bienio 1983-1984 que acompañaron a la Delegación de Venezuela a través del desarrollo de este lapso, por su brillante labor y por su gran colaboración prestada a la Delegación de Venezuela durante el ejercicio de la Presidencia, sin la cual hubiese sido imposible haber llevado esta honrosa misión.

Igualmente, deseo hacer un reconocimiento muy especial a los Presidentes de los Comités de Trabajo de esta Asamblea, el Crnel. Browne y el Dr. Loaeza, así como los integrantes de sus equipos por la brillante labor demostrada durante el desarrollo de esta Asamblea en cuanto al trabajo de sus equipos; ustedes han demostrado profesionalismo, seriedad y capacidad. Sino hubiesen hecho este trabajo así, no lo hubiésemos podido terminar tan brillantemente; a todos mi agradecimiento personal.

También va mi agradecimiento al Secretario de la CLAC, Sr. Indalecio Ferrari, quien ha sido motor para la reunión de toda la información, para el desarrollo de todas las actividades de la CLAC durante este bienio que ha tenido a bien la Delegación de Venezuela en merecer la Presidencia.

A los nuevos Miembros del Comité Ejecutivo mucho éxito en sus funciones y estoy seguro de que harán una gran labor en pro de la integración Latinoamericana.

Finalmente, deseo agradecer en nombre de todos los integrantes de esta Asamblea al Gobierno de Brasil por la maravillosa forma con que nos han acogido y nos han atendido en esta ciudad especial de Río de Janeiro. Los felicito en nombre de todos los integrantes de la CLAC por la excelente organización demostrada para este evento.

Gracias por todo.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE ENTRANTE  
MAY. BRIGADIER WALDIR PINTO DA FONSECA  
EN EL ACTO DE CLAUSURA DE LA SEXTA  
ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señores Delegados de la CLAC
- Señores Observadores
- Señoras y Señores

Quiero expresar, una vez más, mi agradecimiento en nombre del Gobierno del Brasil y en el mio propio, a los Delegados de los Estados miembros de la CLAC, que en esta Asamblea eligieron por unanimidad, al Brasil para presidir la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil durante el bienio 1985-1986, en la seguridad de que, con el apoyo de los demás integrantes del Comité Ejecutivo, corresponderé a tan alto honor y confianza, con el compromiso de realizar todos los esfuerzos posibles para el mejor cumplimiento de los objetivos establecidos por nuestro Organismo Regional incentivando y desarrollando la mayor colaboración entre nuestros Estados para resolver los problemas de aviación civil que nos afectan, manteniendo, paralelamente, una vigilia constante en defensa de los intereses comunes de los Estados miembros.

En este momento de transición, en que un nuevo Comité Ejecutivo asume los destinos de la CLAC, es oportuno analizar el pasado, estudiar el presente y procurar encontrar los mejores caminos para el futuro.

La CLAC conmemoró el año pasado, en la ciudad de México, su Décimo Aniversario, con una significativa ceremonia en la que el calor fraterno y la gran hospitalidad de las Autoridades Aeronáuticas Mexicanas aún están vivos en el recuerdo de todos los participantes del evento y deben ser resaltados en estos momentos.

Este decenio fue de primordial importancia, porque en él la antigua idea de colaboración que siempre existió en forma latente entre nuestros Estados, se convirtió en realidad.

Haciendo un poco de historia dentro del pasado, recuerdo que la CLAC surgió a fines de 1973, año marcado inobrrablemente, por la sorpresa y el impacto del vertiginoso aumento del precio del petróleo, con todas las graves consecuencias de allí resultantes para la economía mundial, en especial, del transporte aéreo, que tuvo que enfrentar una coyuntura adversa, buscando respuestas creativas y medidas a veces socialmente dolorosas, para emerger de una crisis de la cual sólo recientemente la industria presenta los primeros indicios, aunque débiles, de recuperación.

Sin embargo, no fue solamente en el campo económico que la CLAC presenció la ruptura de estructuras ortodoxas. En la política, los ideales neo-liberales trajeron también al final de los años 70 señales de nuevos cambios, cuando los seguidores de esa doctrina establecieron en el transporte aéreo comercial lo que para unos fue considerado un nuevo orden, pero que para muchos fue el inicio de un período de incertidumbres, que transcurridos seis años, todavía es motivo de grandes controversias en la aviación civil internacional.

La regulación tradicional, se contrapone a la novedosa deregulación. Los Estados miembros de la CLAC, al mismo tiempo actores y espectadores de ese conflicto conceptual, se mantuvieron hasta ahora, en su mayoría, entre aquellos que creen que el transporte aéreo debe ser organizado en forma estricta, defendido, apoyado y coordinado por el Estado, siendo este modelo de organización, un instrumento fundamental para la viabilidad económica del transporte en los países en vías de desarrollo.

Señores Delegados, me siento en la obligación de resaltar la laboriosa actuación de la CLAC en el pasado. Su filosofía, doctrina, política y directrices están reflejadas en las innumerables conclusiones, recomendaciones y resoluciones elaboradas y aprobadas en el seno de este Organismo, todas ellas fruto de la inteligencia y experiencia del personal altamente calificado que representa a los Estados miembros.

Hablando del presente, en el momento en que finaliza la Sexta Asamblea de la CLAC, haré un resumen de las actividades y nuevamente expresar mi agradecimiento.

Durante estos cinco días, estando aquí reunidos hemos examinado y debatido, con armonía y a veces con desacuerdos amigables, un gran número de asuntos de interés de la aviación civil latinoamericana, cuyos resultados y cambios posteriores, estoy convencido, contribuirán en forma continua y sobresaliente a aumentar la colaboración entre nuestros Estados, así como demostrar que se alcanzaron ampliamente los objetivos de esta Asamblea.

Agradezco a las Autoridades Aeronáuticas de Venezuela que ejercieron la Presidencia de la CLAC, al General Fernando Graterol Calles a quien ahora estoy reemplazando y a los Vicepresidentes que integraron el Comité Ejecutivo: los Directores Generales de Aviación Civil de Panamá, Ecuador y República Dominicana, por la excelente labor realizada en el cumplimiento del mandato que les fue otorgado, y asimismo deseo poner de manifiesto el apoyo recibido permanentemente de la OACI y el siempre efectivo trabajo realizado por la Secretaría de la CLAC.

Deseo hacer una mención en especial a la OACI, baluarte de 152 Estados que contribuyen a través de la aviación civil internacional a lograr la amistad y comprensión entre los pueblos del mundo y que en esta Asamblea está representada por el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de esa Organización, cuyo valioso apoyo a la CLAC ha sido inestimable, y a las demás altas personalidades de los Estados y Organismos que engrandecen con sus presencias este evento.

Señores Delegados y Observadores, veo el futuro camino de la CLAC con los ojos volcados hacia el horizonte, pero con los pies en la tierra, avanzando con pasos cortos o largos, pero siempre seguros.

Presiento por otro lado, que además de realizar sus tareas continuas, la CLAC deberá estar preparada en su segundo decenio, el último del siglo, para participar en una nueva era del transporte aéreo, en que no prevalezca sobre el mismo, el dogmatismo de una política liberal o estricta, sino el entendimiento práctico y justo basado en la flexibilidad de acción y de adopción, sin imposiciones, de lo que mejor pueda aprovecharse de esas políticas, por los Estados interesados.

Señores Delegados y Observadores, al regresar a su Patria lleven consigo el recuerdo de los momentos difíciles y amenos de esta Asamblea y no se olviden que en Noviembre de 1984, en esta ciudad de Río de Janeiro, el Brasil buscó la mejor forma posible para contribuir al brillo de este máximo acontecimiento para la comunidad aeronáutica latinoamericana.

Felicidades a todos

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. ASSAD KOTAITE, PRESIDENTE  
DEL CONSEJO DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL  
INTERNACIONAL (OACI) EN EL ACTO DE CLAUSURA  
DE LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señores Delegados de la CLAC
- Señores Observadores
- Señoras y Señores

Desearía expresar mi profunda gratitud a la CLAC por la Resolución adoptada por su Asamblea en ocasión del 40° Aniversario de la OACI. A mi regreso a Montreal, informaré al Consejo y al Secretario General a este respecto.

Desearía, asimismo, agradecer sinceramente al Presidente, Gral. Fernando Graterol Calles, por la excelente forma en la que ha conducido las deliberaciones de esta Asamblea y extender mis sinceras felicitaciones al nuevo Presidente, Brig. Waldir Pinto da Fonseca, y a los nuevos miembros del Comité Ejecutivo, a quienes deseo asegurar la total cooperación de la OACI.

Los Gobiernos tienen un interés vital en el bienestar y actuación de las líneas aéreas y, a nivel multilateral, la OACI ha trabajado siempre con las comisiones regionales y la IATA en relaciones constructivas y satisfactorias en el fomento de la planificación y desarrollo del transporte aéreo internacional.

En mi discurso de apertura de esta Asamblea, expresé que este año celebran ustedes la Asamblea en circunstancias más favorables, ya que ha mejorado la situación económica mundial que durante algunos años venía planteando a los transportistas regulares internacionales dificultades sin precedentes. Sin embargo, no debemos dejar que nuestra satisfacción ante los resultados mundiales, nos haga olvidar que en algunas regiones, especialmente en desarrollo, la situación económica continúa siendo crítica, lo que podría impedir una recuperación más generalizada y, por consiguiente, afectar el bienestar económico de la industria del transporte aéreo.

Las comisiones regionales de aviación civil son el mejor foro para estudiar estos problemas a nivel regional y para coordinar con la OACI, que es su Organización a nivel mundial, para que la aviación civil continúe jugando un papel fundamental en el desarrollo económico y en la integración social de la Región.

La OACI, que apoya los objetivos de la CLAC, está a vuestra disposición para proveer la asistencia que pueda ser necesaria, a nivel de la sede Montreal y en las Oficinas Regionales de Lima y de México.

Deseo expresar al Gobierno y al pueblo del Brasil, especialmente a Ud. mi amigo el Brig. Waldir Pinto da Fonseca, y a sus colegas, mi profunda gratitud y sinceros agradecimientos por la excelente organización de esta Asamblea, lo que ha contribuido grandemente al éxito alcanzado, así como por la calurosa hospitalidad que hemos recibido.

Muchas gracias