



COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

SEPTIMA ASAMBLEA ORDINARIA

(Lima, 25 al 28 de Noviembre de 1986)

INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA

I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Séptima Asamblea de la CLAC por el Presidente	1
Adopción del Orden del Día	2
Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités	2
Cuestiones tarifarias. Resultado de la reciente Conferencia Mundial realizada por la IATA en Ginebra	3
Factores de ajuste monetario	3
<u>Resolución A7-1</u>	
Factores de ajuste monetario	4
Ventas en moneda local	5
<u>Recomendación A7-1</u>	
Ventas en moneda local	6
Facilidades para remesas al exterior	6
<u>Recomendación A7-2</u>	
Facilidades para remesas al exterior	7
Integridad tarifaria	8
<u>Recomendación A7-3</u>	
Integridad tarifaria	8
Fijación y observancia de las tarifas	9
Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales	10
<u>Resolución A7-2</u>	
Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales	11

	<u>Página</u>
Estadísticas sobre el origen real de los pasajeros y sobre la procedencia y destino del tráfico	12
Derechos e impuestos al transporte aéreo	12
<u>Recomendación A7-4</u>	
Impuestos sobre los billetes de pasajes y otros impuestos o derechos conexos con los viajes al exterior	13
<u>Adjunto a la Recomendación A7-4</u>	
Recomendación A3-6: Impuestos sobre los billetes de pasajes y otros impuestos o derechos conexos con los viajes al exterior ...	14
Preparación de un acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple	15
Situación de los instrumentos del Sistema de Varsovia en la Región	15
Cumplimiento de las normas sobre el ruido de las aeronaves	16
<u>Resolución A7-3</u>	
Restricciones sobre el ruido de aeronaves	17
Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988 ...	18
Programa de Reuniones de la CLAC para 1987-1988 ..	18
Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988	18
Otras cuestiones	
Transporte aéreo internacional de carga	19
Medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el empleo ilícito del transporte aéreo internacional	19
Examen de la Resolución A6-12: Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI	20

	<u>Página</u>
Enmienda a introducir a la Resolución A4-5: Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta	21
Despedida del Sr. I. M. Ferrari como Secretario de la CLAC	21
<u>Resolución A7-4</u>	
Homenaje al Sr. Indalecio M. Ferrari	22
Lugar y fecha de la Octava Asamblea de la CLAC ...	23
Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC	23
Clausura de la Asamblea	23

ADJUNTOS

- A. Programa de Trabajo de la CLAC para 1987-1988
- B. Programa de Reuniones de la CLAC para 1987-1988
- C. Presupuesto de gastos directos de la CLAC 1987-1988

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 Ministro de
Transportes y Comunicaciones del Perú

Anexo B - Discurso pronunciado por el Presidente del
Consejo de la OACI

6. Acta de la Segunda Sesión Plenaria

Anexo A - Discurso de despedida pronunciado por el
Secretario de la CLAC

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

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

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Lima, 25 al 28 de Noviembre de 1986)

I N F O R M E

<u>Cuestión 1 del</u> <u>Orden del Día:</u>	<u>Apertura de la Séptima Asamblea de la CLAC por</u> <u>el Presidente</u>
<u>Cuestión 2 del</u> <u>Orden del Día:</u>	<u>Discurso de bienvenida de la Autoridad invitante</u>
<u>Cuestión 3 del</u> <u>Orden del Día:</u>	<u>Discurso del Presidente del Consejo de la OACI</u>
<u>Cuestión 4 del</u> <u>Orden del Día:</u>	<u>Informe del Presidente sobre las actividades de</u> <u>la CLAC en 1985 y 1986</u>

1. La Séptima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, Brigadier Ruy Messías de Mendonca, Presidente de CERNAI de Brasil, en el Salón Independencia del Hotel Sheraton de Lima, a las 15:00 hs. del día 25 de Noviembre de 1986. El Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú, Ingeniero José Murgia Zannier, pronunció un discurso de bienvenida a nombre del Gobierno del Perú. 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 1985 y 1986, 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, Nicaragua, 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) Checoslovaquia, España, Estados Unidos de América, Francia, Haití, San Vicente y las Granadinas 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 Latinoamericana de Transportadores Aéreos de Carga (ALTAC),

Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina (COTAL), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Instituto del Transporte Aéreo (Argentina), Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Instituto Peruano de Derecho Aeroespacial, Instituto Peruano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y la Organización de Estados Americanos (OEA).

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 y a algunas sesiones del Comité II. Los Sres. Rafael Henríquez Theran y Mike Nanchoo, 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, Sub-Director de la Oficina Regional de la OACI en México y el Sr. Federico Casanovas, Oficial de Transporte Aéreo y las Srtas. L. Novak, S. Hussey, Z. Ferrari e I. Giuria, de la Oficina Regional de la OACI en Lima. Los locales, equipos, suministros, servicios generales y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno del Perú.

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

CLAC/A7-NE/1 y NE/20

6. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A7-NE/1 y le agregó algunas cuestiones. El Orden del Día definitivo fue aprobado en la forma en que aparece en el Apéndice 3.

Cuestión 6 del
Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités

CLAC/A7-NI/1

7. A propuesta del Presidente la Asamblea aprobó la constitución de dos Comités (I y II) para examinar las siguientes cuestiones del Orden del Día: 7, 8, 9, 13 y 16 d) (Comité I) y 10, 11, 12, 14, 15 y 16 a), b) y c) (Comité II). La Asamblea decidió que las cuestiones 17, 18, 19 y 20 fueran examinadas directamente por la Plenaria.

8. La Asamblea eligió al Dr. Carlos Fraíno, Jefe de la Delegación de Venezuela, como Presidente del Comité I y al Cmdte. Julio Ferradas, de la Delegación del Perú, como Presidente del Comité II.

Cuestión 7 del
Orden del Día:

Cuestiones tarifarias. Resultado de la reciente
Conferencia Mundial realizada por la IATA en
Ginebra (6 - 10 de Octubre de 1986)

CLAC/A7-NE/19

9. La Asamblea tuvo oportunidad de tomar nota del Informe suministrado por la OACI sobre el resultado de la reciente Conferencia Mundial realizada por la IATA en Ginebra del 6 al 10 de Octubre de 1986 y en particular de las conclusiones sobre los siguientes asuntos de interés de la CLAC:

- i) Normas para calcular las tarifas
- ii) Normas sobre la conversión monetaria
- iii) Franquicias y recargos de equipaje
- iv) Notificación y presentación de las tarifas
- v) Situación de los acuerdos en materia de tarifas
- vi) Impuestos y derechos

a) Factores de ajuste monetario

CLAC/A7-NE/3

10. La Asamblea tuvo en cuenta al examinar esta cuestión la Resolución A6-13 adoptada por la CLAC en relación con los desequilibrios observados en las tarifas entre Europa y América Latina por la aplicación de factores de ajuste monetario arbitrarios por parte de los países europeos, que no tomaban en cuenta la verdadera tasa de cambio de las monedas de esos países con respecto al dólar de los EUA y que motivó la reunión celebrada en París entre la CLAC y la CEAC en Septiembre de 1985.

11. Asimismo la Asamblea tuvo también en cuenta la Recomendación 18 adoptada por la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo en relación con este asunto y que fue propuesta precisamente por los Estados de la CLAC.

12. La Asamblea observó que en la actualidad, a diferencia de la situación existente en 1985, el dólar de los EUA había sufrido una brusca caída respecto a las monedas europeas y el yen Japonés y en consecuencia salvo algunas tarifas de excursión punto a punto expresadas en moneda local, las diferencias en las tarifas expresadas en dólares desde América Latina a Europa dejaron de ser significativas respecto a las tarifas en moneda local desde Europa a América Latina. Sin embargo, la Asamblea destacó que esta situación podía volver a cambiar y en consecuencia se hacía necesario mantener la vigencia de la Resolución A6-13.

13. Asimismo la Asamblea observó que en algunos países de la Región se están aplicando factores de ajuste monetario para las áreas 1 y 1/2, lo cual estaría en contraposición con los argumentos expuestos en la Resolución A6-13 y en lo que concierne estrictamente a la Región no se estarían aplicando los principios tarifarios establecidos en las Resoluciones A3-2 y A5-5. Por otra parte tanto la CLAC como la OACI han insistido en sus últimas Asambleas y en la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo, en la necesidad de que los Estados no adopten medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armónico del transporte aéreo internacional.

14. Después de un prolongado debate durante el cual se asoció esta cuestión con las ventas en moneda local (CLAC/A7-NE/4) el Delegado de Paraguay expresó que debía manifestar sus reservas a la Resolución que aparece en el Adjunto 2 a la nota CLAC/A7-NE/3 ya que su Gobierno había decidido mantener los factores de ajuste monetario para el área 1 y para el área 1/2 por razones de naturaleza cambiaria. En consecuencia y con la reserva formulada por el Delegado de Paraguay la Asamblea decidió adoptar la Resolución propuesta por el Comité Ejecutivo que aparece a continuación.

RESOLUCION A7-1

FACTORES DE AJUSTE MONETARIO

CONSIDERANDO que mediante la Resolución A6-13 la Sexta Asamblea de la CLAC transmitió a la Comisión Europea de Aviación Civil la preocupación de los Estados de la CLAC por el uso de los factores de ajuste monetario en las tarifas de pasajeros desde Europa hacia América Latina;

CONSIDERANDO que mediante la Recomendación 18 de la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo la OACI recomendó a los Estados que eviten tomar medidas relativas a los factores de ajuste monetario que pudieran crear acentuadas diferencias direccionales en las tarifas de pasajeros;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la CLAC, por diversas circunstancias, están aplicando en la actualidad factores de ajuste monetario en las tarifas del transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que de conformidad con los principios establecidos en las Resoluciones A3-2 y A5-5 se hace necesario mantener dentro de la Región una política coherente y uniforme en relación con la aplicación de las tarifas;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Los Estados miembros evitarán aplicar factores de ajuste monetario en las tarifas contenidas dentro del mecanismo multilateral de la IATA y/o AITAL.

b) Ventas en moneda local

CLAC/A7-NE/4

15. La Asamblea examinó la cuestión de las ventas en moneda local tomando en cuenta el proyecto de Resolución sobre los factores de ajuste monetario y enfatizó que la fijación de factores de ajuste monetario constituía una responsabilidad de las Autoridades Aeronáuticas encargadas de la aprobación de las tarifas, en cambio las cuestiones de naturaleza cambiaria como la que se presentaba en el proyecto de Recomendación adjunto a la nota CLAC/A7-NE/4 si bien eran de gran interés y preocupación de dichas Autoridades, la responsabilidad del establecimiento de normas como las propuestas en el citado proyecto de Recomendación recaía en otros Departamentos Gubernamentales distintos de la Aviación Civil.

16. En consecuencia y tomando en cuenta que varios delegados consideraron conveniente agregar en la Recomendación la expresión "de conformidad con sus regulaciones en la materia", la Asamblea decidió adoptar la Recomendación que aparece a continuación, enfatizando que dicha Recomendación está dirigida a los Gobiernos de los Estados miembros a fin de que la misma pueda ser implementada por las Autoridades Aeronáuticas en consulta con los Departamentos Gubernamentales competentes en la materia.

RECOMENDACION A7-1

VENTAS EN MONEDA LOCAL

CONSIDERANDO la necesidad de preservar la integridad tarifaria y propender al desarrollo ordenado de las prácticas y procedimientos de comercialización de la actividad aeronáutica internacional;

CONSIDERANDO que en determinados casos uno de los factores que influyen negativamente es el que proviene de los desvíos de venta entre mercados, sea por fluctuaciones monetarias o por tasas de cambio diferentes al de la cotización del mercado libre;

CONSIDERANDO que debería preverse la adopción de facilidades de pago para quienes no sean nacionales o residentes extranjeros;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que, de conformidad con sus regulaciones en la materia:

- 1) Limiten las ventas de transporte, en moneda local, a los nacionales y residentes extranjeros del país donde la venta tiene lugar, así como a los viajes de extranjeros pagados por el Gobierno.
- 2) En los casos de pasajeros que no tengan la condición de nacionales o residentes extranjeros del país, podrían igualmente pagar sus pasajes en moneda local, previa venta de la moneda extranjera, por igual valor de la tarifa aplicable.

c) Facilidades para remesas al exterior

CLAC/A7-NE/5

17. Al examinar la nota CLAC/A7-NE/5 la Asamblea coincidió en que los impedimentos o retrasos sufridos en las transferencias de fondos solicitadas por las líneas aéreas, representan una grave carga financiera para las mismas, ya que con excepción de los gastos locales, los costos de las líneas aéreas están esencialmente basados en dólares de los Estados Unidos.

18. Asimismo la Asamblea destacó que los mecanismos establecidos por las líneas aéreas internacionales permiten que los viajeros y expedidores de carga puedan obtener sus billetes de pasaje y guías de carga aérea mediante una única operación aunque en la misma intervengan distintos transportadores.

19. Por todo ello, y tomando también en cuenta los aspectos de competencia de los Departamentos Gubernamentales mencionados al examinar la cuestión 7 b) del Orden del Día la Asamblea decidió adoptar la Recomendación propuesta por el Comité Ejecutivo que aparece en el Adjunto a la nota CLAC/A7-NE/5 y que se reproduce a continuación.

RECOMENDACION A7-2

FACILIDADES PARA REMESAS AL EXTERIOR

CONSIDERANDO que los costos de las líneas aéreas están esencialmente basados en dólares de los Estados Unidos de América;

CONSIDERANDO que las ventas de transporte aéreo no se circunscriben a los destinos operados por las empresas emisoras de los respectivos documentos de transporte sino que incluyen puntos más allá de sus propias rutas;

CONSIDERANDO que ello no sólo responde a necesidades comerciales sino también al interés del público usuario;

CONSIDERANDO que los pagos de las cuentas interlineales derivadas de lo anterior y de las transferencias recíprocas de documentos de transporte deben ser efectuados en dólares de los Estados Unidos de América, de conformidad con los mecanismos multilateralmente acordados o por arreglos bilaterales;

CONSIDERANDO que como el dólar de los Estados Unidos de América predomina fundamentalmente, tanto en los costos como en la comercialización, resulta indudable que las facilidades de transferencias de fondos de las líneas aéreas constituye un elemento esencial de la actividad aeronáutica internacional;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA que los Estados miembros adopten los procedimientos adecuados que posibiliten, dentro de sus propias legislaciones, las remesas de fondos provenientes de la venta del transporte aéreo internacional, de forma tal de minimizar demoras y pérdidas de cambio.

d) Integridad tarifaria

CLAC/A7-NE/6

20. La Asamblea tomó nota que tanto la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo como la Asamblea de la OACI en su 26° Período de Sesiones habían llegado a la conclusión que la preparación de directrices verdaderamente útiles para controlar la aplicación de las tarifas en todo el mundo era difícil y que por el momento se debía fomentar y apoyar el establecimiento de directrices a través de los órganos regionales de aviación civil.

21. La Asamblea tomó nota que las actividades oficiales de la IATA en relación con el cumplimiento de las tarifas se han limitado a la vigilancia a través de grupos locales de líneas aéreas. En la Región ya están funcionando dichos grupos locales y se ha observado que con la cooperación de los Gobiernos las infracciones tarifarias tienden a disminuir.

22. La Asamblea estuvo de acuerdo en que dentro del Programa de Trabajo de la CLAC se haga un estudio para determinar la factibilidad de establecer un sistema de fiscalización regional de conformidad con la recomendación de la OACI mencionada en el párrafo 20 de este Informe, a cargo de un grupo mixto de trabajo de la CLAC (GECOT) y AITAL con el asesoramiento de IATA.

23. En consecuencia la Asamblea decidió adoptar la Recomendación propuesta por el Comité Ejecutivo que aparece en el Adjunto a la nota CLAC/A7-NE/6 a la cual le introdujo algunas pequeñas modificaciones en la forma que aparece a continuación.

RECOMENDACION A7-3

INTEGRIDAD TARIFARIA

CONSIDERANDO que tanto la OACI como la CLAC tienen el propósito de preservar la correcta aplicación de las tarifas de transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que de conformidad con la Recomendación 22 aprobada por la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo, resulta altamente conveniente que los Estados miembros auspicien y apoyen el desarrollo de programas locales de integridad tarifaria por parte de las líneas aéreas que operan en sus respectivos países con miras a su establecimiento a nivel regional;

CONSIDERANDO que dentro de las medidas que podrían adoptar los Estados con el propósito de sanear los mercados, la eliminación del requisito de endoso de los billetes contribuirá a lograr ese objetivo y por otra parte evitará trámites y molestias al pasajero;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

- 1) Que auspicien y apoyen el desarrollo de programas locales de integridad tarifaria por parte de las líneas aéreas que operen en sus respectivos países.
- 2) Que de conformidad con los resultados que se obtengan en el desarrollo de estos programas locales, el Comité Ejecutivo encomiende al Grupo GECOT que examine la viabilidad de establecer un programa de integridad tarifaria a nivel regional con el apoyo de la IATA y de la AITAL.
- 3) Que entre otras medidas para contrarrestar las prácticas de ventas irregulares, examinen la posibilidad de eliminar el requisito de endoso de los billetes, de conformidad con las normas que cada Estado miembro considere conveniente aplicar sobre el particular.
- 4) Que los Estados miembros informen a la Secretaría de la CLAC los progresos alcanzados en el desarrollo de los programas locales de integridad tarifaria como así también sobre las medidas jurídicas y administrativas que disponen para hacer respetar las tarifas.

e) Fijación y observancia de las tarifas

CLAC/A7-NE/21

24. Al presentar la nota CLAC/A7-NE/21 el Delegado de Colombia hizo notar que si bien la CLAC había adoptado un conjunto de Resoluciones y Recomendaciones en materia tarifaria muchas de ellas no se estaban cumpliendo dentro de la Región y que al respecto se hacía necesario una mayor intervención de la CLAC en los asuntos tarifarios, para lo cual sometió a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución que aparece en el Adjunto a la nota CLAC/A7-NE/21.

25. El Observador de AITAL consideró conveniente que se adoptara dicha Resolución ya que en el seno de AITAL se había observado que el sistema tarifario instituido por la CLAC a través de las Resoluciones y Recomendaciones mencionadas en el

proyecto de Resolución propuesto por Colombia, requería de ciertas clarificaciones a fin de poder ser implementado con éxito en la Región.

26. Después de un amplio debate sobre el contenido del proyecto de Resolución propuesto por Colombia, la Asamblea, no obstante coincidir con los considerandos del proyecto y en la necesidad de que la CLAC adopte un instrumento claro y preciso sobre la responsabilidad que le cabe al Organismo Regional y a los Estados miembros en materia tarifaria, a fin de preservar los mecanismos multilaterales de la IATA y de la AITAL adoptadas por la CLAC, decidió trasladar el examen del proyecto de Resolución propuesto, al Comité Ejecutivo para que sea estudiado por el Grupo GECOT, ya que muchos delegados consideraron que el asunto era de una importancia tal que requería un minucioso examen por los órganos competentes de la CLAC.

Cuestión 8 del
Orden del Día:

Recopilación de información relativa a la
explotación de los servicios internacionales

CLAC/A7-NE/7

27. La Asamblea tomó nota que a partir de la celebración de la Segunda Asamblea de la CLAC (Montevideo, Diciembre de 1976) el Programa de Trabajo incluye como tarea continua la recopilación de los acuerdos bilaterales, memorándums de entendimiento y arreglos de cooperación celebrados por los Estados miembros y sus líneas aéreas, como así también el conocimiento de las políticas nacionales y regulaciones existentes en cada Estado miembro relativas a la explotación de los servicios internacionales regulares y no regulares.

28. La Asamblea observó que la recopilación por parte de la Secretaría de la CLAC de esta información no había sido fructífera y en consecuencia estuvo de acuerdo con el Comité Ejecutivo en adoptar una Resolución sobre el particular en la forma que aparece a continuación.

RESOLUCION A7-2

RECOPIACION DE INFORMACION RELATIVA A LA EXPLOTACION
DE LOS SERVICIOS INTERNACIONALES

CONSIDERANDO que a partir de la celebración de la Segunda Asamblea de la CLAC (Montevideo, Diciembre de 1976) se han incluido como tarea continua dentro del Programa de Trabajo de la CLAC la recopilación de los acuerdos bilaterales, memorándums de entendimiento y arreglos de cooperación celebrados por los Estados miembros y sus líneas aéreas, como así también el conocimiento de las políticas nacionales y regulaciones existentes en cada Estado miembro relativas a la explotación de los servicios internacionales regulares y no regulares;

CONSIDERANDO que la recopilación por parte de la Secretaría de la CLAC de la información mencionada en el considerando anterior facilitará el examen permanente de la situación del transporte aéreo internacional en la Región, por parte del Comité Ejecutivo y la Asamblea y permitirá transmitir esa información a los Estados miembros;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría de la CLAC una copia de los acuerdos bilaterales, memorándums de entendimiento y arreglos de cooperación celebrados por los Estados miembros y sus líneas aéreas que están vigentes, cuya divulgación sea considerada apropiada por los Estados, como así también de sus disposiciones nacionales sobre políticas y regulaciones del transporte aéreo internacional regular y no regular. Previamente, los Estados miembros enviarán a la Secretaría de la CLAC una lista de los documentos mencionados precedentemente, con el objeto de verificar si dichos documentos o parte de los mismos ya están disponibles en la citada Secretaría.
- 2) La Secretaría de la CLAC enviará semestralmente a los Estados miembros una lista relativa a la información mencionada en el párrafo 1) de la presente Resolución.

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Estadísticas sobre el origen real de los
pasajeros y sobre la procedencia y destino
del tráfico

CLAC/A7-NE/8 y NE/17

29. Al examinar el proyecto de Recomendación que aparece en el Adjunto 2 a la nota CLAC/A7-NE/8 la Asamblea consideró muy difícil poder lograr los objetivos estadísticos que se proponen en el citado proyecto debido fundamentalmente a que la mayoría de los Estados de la Región habían sustituido la tarjeta de embarque/desembarque recomendada por la OACI por otras tarjetas, muchas de las cuales no incluían los datos requeridos en el proyecto de Recomendación propuesto. En consecuencia la Asamblea consideró conveniente no aprobar dicho proyecto. En cuanto a la Recomendación A3-11 que actualmente está vigente y trata sobre el mismo asunto, la Asamblea decidió declararla no vigente y excluirla del Programa de Trabajo.

30. Asimismo la Asamblea examinó una propuesta del Perú destinada a perfeccionar el actual programa de estadísticas de origen y destino de la CLAC (nota CLAC/A7-NE/17) y llegó a la conclusión que este asunto merecía ser examinado por el Comité Ejecutivo ya que el mejoramiento del actual programa de estadísticas de la CLAC requería de un estudio minucioso por parte de la Secretaría.

Cuestión 10 del
Orden del Día:

Derechos e impuestos al transporte aéreo

CLAC/A7-NE/9 y NE/15

31. La Asamblea examinó la nota CLAC/A7-NE/9 presentada por el Comité Ejecutivo en la cual se incluía un proyecto de Recomendación para reafirmar el contenido de la Recomendación A3-6 adoptada por la Tercera Asamblea de la CLAC en materia de impuestos sobre los billetes de pasajeros y otros impuestos o derechos conexos, así como la nota CLAC/A7-NE/15 presentada por el Perú en la cual se ampliaba el contenido del proyecto de Recomendación de la nota NE/9, recomendando a los Estados miembros que destinen los ingresos de los impuestos que gravan el transporte aéreo, para mejorar la infraestructura y calidad de los servicios aeroportuarios y turísticos y al desarrollo de la aviación civil en general.

32. Varios delegados consideraron que sus Gobiernos tendrían dificultades en aprobar el proyecto de Recomendación presentado en la nota NE/15 por el Delegado del Perú, dado que sus legislaciones internas no permiten utilizar los impuestos para fines específicos. Otros delegados consideraron que las

tasas o derechos sí podrían ser destinados a un fin específico y finalmente algunos delegados manifestaron que las tasas o derechos deberían estar en relación con la calidad del servicio que se presta.

33. La Asamblea reconoció que desde que se adoptó la Recomendación A3-6 los impuestos y otros derechos conexos con los viajes al exterior tienden a incrementarse en lugar de disminuir, por lo que decidió reafirmar el contenido de dicha Recomendación, adoptando la siguiente Recomendación.

RECOMENDACION A7-4

IMPUESTOS SOBRE LOS BILLETES DE PASAJES

Y OTROS IMPUESTOS O DERECHOS CONEXOS

CON LOS VIAJES AL EXTERIOR

CONSIDERANDO que mediante la Recomendación A3-6 la CLAC ha recomendado a los Estados miembros que hagan esfuerzos para eliminar o reducir lo antes posible toda forma de imposición sobre la venta de billetes o sobre los viajes al exterior y toda otra medida de naturaleza económica que afecte el desarrollo y expansión de los viajes internacionales por vía aérea, sobre todo los que se realizan dentro de la Región;

CONSIDERANDO que desde que se adoptó la citada Resolución A3-6 se ha observado en la Región una tendencia a incrementar o crear nuevos impuestos o derechos que afectan al transporte aéreo;

CONSIDERANDO que durante el 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI dicha Organización adoptó una Resolución reafirmando las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por el Consejo de la OACI contenidas en el Doc 8632-C/968 mediante las cuales se solicita a los Estados que reduzcan al máximo posible o traten de eliminar toda forma de imposición que afecte al transporte aéreo internacional;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

REAFIRMA el contenido de la Recomendación A3-6 adoptada por la Tercera Asamblea de la CLAC en materia de impuestos sobre los billetes de pasajes y otros impuestos o derechos conexos con los viajes al exterior, que se adjunta a la presente.

ADJUNTO A LA RECOMENDACION A7-4

RECOMENDACION A3-6

IMPUESTOS SOBRE LOS BILLETES DE PASAJES
Y OTROS IMPUESTOS O DERECHOS CONEXOS
CON LOS VIAJES AL EXTERIOR

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la CLAC aplican impuestos sobre los billetes de pasajes y algunos Estados también imponen otros derechos o gravámenes sobre los viajes al exterior;

CONSIDERANDO que en algunos casos estos impuestos, derechos o gravámenes son de una magnitud tal que repercuten de una manera totalmente negativa en el desarrollo y expansión de los viajes internacionales por vía aérea dentro de la Región;

CONSIDERANDO que los viajes al exterior, sobre todo los que se realizan dentro de la Región, debieran estar al alcance de un mayor número de personas y no solamente de aquellos sectores de la población que disponen de altos ingresos;

CONSIDERANDO que los Estados de la CLAC que aplican altos impuestos a los viajes al exterior tampoco deberían perder de vista que este tipo de medidas producen acentuados desequilibrios en las balanzas comerciales de los Estados miembros en el rubro viajes y turismo;

LA TERCERA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que aplican impuestos sobre los billetes de pasajes y/u otros impuestos o derechos conexos con los viajes al exterior, que hagan esfuerzos para eliminar o reducir lo antes posible toda forma de imposición sobre la venta de billetes o sobre los viajes al exterior y toda otra medida de naturaleza económica que afecte el desarrollo y expansión de los viajes internacionales por vía aérea dentro de la Región.

SOLICITA a dichos Estados miembros que informen al Comité Ejecutivo de la CLAC sobre las medidas que están adoptando o que piensan adoptar para eliminar o reducir los impuestos, derechos y gravámenes mencionados en el párrafo primero de esta Recomendación.

Cuestión 11 del
Orden del Día:

Preparación de un acuerdo multilateral para
evitar la imposición múltiple

CLAC/A7-NE/10

34. La Asamblea examinó la nota CLAC/A7-NE/10 presentada por el Comité Ejecutivo, en la que se informaba el estado de aprobación de la Recomendación A4-2 para la preparación de un acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple.

35. La mayoría de los delegados manifestaron que sus autoridades fiscales competentes consideraban que esta materia debería tratarse a nivel bilateral sobre bases de reciprocidad y que por ello, a pesar del tiempo transcurrido, no había logrado implementarse la Recomendación A4-2. Algunos delegados manifestaron que el principio del multilateralismo para evitar la imposición múltiple debería mantenerse aún cuando no se opondrían a la decisión de la mayoría.

36. En vista de lo anterior, la Asamblea decidió declarar no vigente la Recomendación A4-2 expresando el deseo de que se sigan alentando los arreglos gubernamentales bilaterales o sub-regionales que eviten la doble imposición a las empresas de transporte aéreo.

Cuestión 12 del
Orden del Día:

Situación de los instrumentos del Sistema de
Varsovia en la Región

CLAC/A7-NE/11 y NE/16

37. La Asamblea tomó nota del contenido de la nota CLAC/A7-NE/11 en la que se hacía un resumen del resultado de la Reunión Preparatoria realizada en Panamá (20 - 22 de Agosto de 1986) en relación con la Recomendación A5-2.

38. Con relación a la necesidad de enmendar la Recomendación A5-2, varios delegados consideraron necesario trasladar al Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas (GEJ) el examen de este asunto. Un delegado (Brasil) consideró que en su opinión no era necesario modificar el contenido de dicha Recomendación, ya que no existiendo un valor internacional reconocido para el oro, correspondía a cada país adoptar medidas internas para fijar dicho valor con relación a su propia moneda y daba como ejemplo el hecho de que varios países europeos habían procedido de esa manera. Otros delegados mencionaron las dificultades que han existido en sus países debido a decisiones judiciales sobre indemnizaciones que han utilizado diversos criterios lo que podría llevar a una responsabilidad ilimitada por daños y perjuicios.

39. La Asamblea coincidió en que mientras no se adopte un sistema internacional unificado, claro, moderno y ágil, será necesario continuar con los únicos instrumentos conocidos actualmente como Sistema de Varsovia, por lo que era necesario continuar alentando a los Estados de la CLAC para que se hagan parte de los Protocolos de Montreal y decidió encargar al Comité Ejecutivo para que continúe estudiando esta cuestión, por medio del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas (GEJ).

Cuestión 13 del
Orden del Día:

Cumplimiento de las normas sobre el ruido de
las aeronaves

CLAC/A7-NE/12

40. La Asamblea tomó nota de la Recomendación 6 adoptada por la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo y de una resolución recientemente adoptada por el 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI mediante las cuales se recomienda a los Estados a cooperar sobre una base bilateral, regional y/o inter regional con el objeto de aliviar los serios problemas económicos que deberán afrontar algunas aeronaves si se prohíbe su uso por no cumplir con las normas del Capítulo 2, Parte II del Anexo 16, a partir del 1° de Enero de 1988 como inicialmente lo había establecido la OACI en su Resolución A23-10.

41. La Asamblea también tomó nota que mediante la citada Resolución de la OACI se insta a los Estados a otorgar excepciones de hasta 2 años para determinados servicios y frecuencias a través de acuerdos temporarios sobre una base de reciprocidad. La Asamblea consideró que en lo que concierne a la Región no debería limitarse esta excepción a un máximo de 2 años ya que después del 1° de Enero de 1990 algunas líneas aéreas de la Región podrían seguir operando sobre todo en los servicios de carga, con aeronaves con suficiente vida útil para continuar sus operaciones en forma económica sin afectar necesariamente la protección contra el ruido de determinados centros urbanos que no están próximos a los aeropuertos.

42. En consecuencia la Asamblea decidió adoptar la Resolución que aparece a continuación.

RESOLUCION A7-3

RESTRICCIONES SOBRE EL RUIDO DE AERONAVES

CONSIDERANDO que mediante la Recomendación 6 de la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo se recomendó a los Estados Contratantes de la OACI, que permitan si se cuenta con el apoyo regional y sobre una base de reciprocidad, las operaciones de aeronaves extranjeras no homologadas en cuanto al ruido de conformidad con las normas establecidas en el Capítulo 2, Parte II del Anexo 16;

CONSIDERANDO que durante el reciente período de sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó una Resolución instando a los Estados Contratantes a otorgar excepciones hasta el 31 de Diciembre de 1989 para determinados servicios internacionales a través de acuerdos temporarios sobre una base de reciprocidad;

CONSIDERANDO que la estricta aplicación de las normas sobre el ruido a partir del 1° de Enero de 1988, provocará serios problemas económicos a varias líneas aéreas de la Región debido a los altos costos de conversión de sus flotas, y/o los costos de financiamiento para la adquisición de aeronaves homologadas en cuanto al ruido;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Los Estados miembros permitirán cuando menos, hasta el 31 de Diciembre de 1989, la operación hacia y desde sus territorios, de aeronaves subsónicas de reacción matriculadas en los Estados de la CLAC, que no se ajusten a las normas para la certificación en cuanto al ruido contenidas en el Capítulo 2, Parte II del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.
- 2) El Comité Ejecutivo está facultado para llegar a acuerdos interregionales para autorizar las operaciones mencionadas en el párrafo 1) de la presente Resolución, sobre una base de reciprocidad.

Cuestión 14 del
Orden del Día:

Programa de Trabajo de la CLAC para el período
1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988

CLAC/A7-NE/13 y Adendo 1

43. La Asamblea examinó la nota CLAC/A7-NE/13 presentada por el Comité Ejecutivo en la cual se incluía el Programa de Trabajo y el Programa de Reuniones de la CLAC para 1987 y 1988.

44. Varios delegados consideraron que era conveniente abordar nuevas tareas y que el Comité Ejecutivo podría decidir sobre la mejor manera de cumplirlas, tales como el examen de la regulación del transporte aéreo en la Región, tomando en cuenta los acontecimientos que están ocurriendo en otras regiones como Norte América y Europa. Igualmente era de interés examinar el otorgamiento de los derechos de quinta libertad para las líneas aéreas de los Estados de la CLAC y otras cuestiones similares.

45. Por otro lado, tomando en cuenta los diversos asuntos examinados bajo otras cuestiones del Orden del Día, la Asamblea decidió introducir una serie de enmiendas y ampliaciones al proyecto del Programa de Trabajo, adjunto a la nota NE/13 y finalmente adoptó el Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988, en la forma que aparece en el Adjunto A al presente Informe.

Programa de Reuniones de la CLAC para 1987-1988

46. Al examinar el Adjunto 2 a la nota CLAC/A7-NE/13, que contiene el Programa de Reuniones de la CLAC para 1987-1988, la Asamblea le introdujo varias modificaciones congruentes con el Programa de Trabajo previamente adoptado y lo aprobó en la forma que aparece en el Adjunto B al presente Informe, dejándole al Comité Ejecutivo la suficiente flexibilidad para que de acuerdo con las circunstancias el programa pueda ser revisado y enmendado.

Cuestión 15 del
Orden del Día:

Presupuesto de gastos directos de la CLAC para
el período 1° de Enero de 1987 al 31 de
Diciembre de 1988

CLAC/A7-NE/14

47. La Asamblea examinó el Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988 contenido en el Adjunto a la nota CLAC/A7-NE/14. Tomando en cuenta las decisiones adoptadas durante la Reunión Extraoficial de Directores Generales de Aviación Civil del día 25 de Noviembre de 1986, y con el objeto de alentar el ingreso

a la CLAC de todos los países de la Región que aún no son Estados miembros, la Asamblea decidió aumentar el presupuesto de gastos correspondientes a la partida de servicios de traducción e interpretación y aprobó el presupuesto, tal como aparece en el Adjunto C del presente Informe.

Cuestión 16 del

Orden del Día: Otras cuestiones

a) Transporte aéreo internacional de carga

CLAC/A7-NE/22

48. La Asamblea examinó la nota CLAC/A7-NE/22 presentada por la Delegación de Colombia, en la que se resaltaba la importancia que tiene el transporte aéreo internacional de carga como instrumento muy eficaz en el comercio internacional y se pedía la inclusión del tema de la carga aérea en el Programa de Trabajo de la CLAC.

49. La Asamblea decidió incluir en el Programa de Trabajo de la CLAC una evaluación desde el punto de vista administrativo, jurídico y técnico de los servicios aéreos internacionales regulares y no regulares de carga que operan en la Región.

b) Medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el empleo ilícito del transporte aéreo internacional

CLAC/A7-NE/23

50. La Asamblea examinó la nota CLAC/A7-NE/23 presentada por la Delegación de Colombia en la que se invita a la CLAC a incluir en el Programa de Trabajo el examen de las medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el empleo ilícito del transporte aéreo internacional.

51. Varios delegados manifestaron su apoyo a dicho examen siempre y cuando incluya lo referente en general al uso indebido deliberado de la aviación civil y no sólo el relacionado con el tráfico de estupefacientes. La mayoría de los delegados mencionaron que es conveniente estar pendientes de la labor que se está llevando a cabo en el seno de la OACI sobre dicho tema y que debido a esa labor, así como la que debería realizar la CLAC, era conveniente utilizar el término "uso indebido deliberado" de la aviación civil en el tratamiento de estas cuestiones.

52. La Asamblea encargó al Comité Ejecutivo que decida el mecanismo más idóneo para instrumentar el examen de dicho tema y de las medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el uso indebido deliberado del transporte aéreo internacional, realizando entre otros un análisis de:

- a) El contenido preciso de las obligaciones que asume el transportador aéreo tanto frente al Estado de bandera, a los terceros Estados y a los usuarios;
- b) El contenido de las relaciones de los Estados entre sí, bajo la perspectiva antes indicada, a los efectos de determinar si deben o no reconsiderarse las medidas adoptadas o que puedan adoptarse y que afecten al transporte aéreo internacional; y
- c) Las medidas que puedan tomar las líneas aéreas de transporte público en apoyo a las acciones de sus respectivos Estados en contra del uso indebido deliberado del transporte aéreo internacional.

c) Examen de la Resolución A6-12: Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI

CLAC/A7-NE/24

53. La Asamblea examinó la nota CLAC/A7-NE/24 presentada por el Delegado de Colombia, en donde se invita a la CLAC a establecer criterios permanentes para la presentación de las candidaturas latinoamericanas en el Consejo de la OACI, consagrando el principio de rotación y alternabilidad para las tres fases de las elecciones, cuando dichos principios sean compatibles con lo establecido en el Artículo 50 b) del Convenio de Chicago.

54. Algunos delegados apoyaron en general el contenido de la nota CLAC/A7-NE/24. Otros delegados indicaron que cualquier sistema debería incluir a todos los Estados miembros de la OACI situados en América Latina y el Caribe, independientemente de que sean miembros o no miembros de la CLAC. La mayoría de los delegados coincidieron en que el asunto era de una importancia tal para que con suficiente anticipación a la próxima Asamblea de la OACI exista un mecanismo de coordinación aceptado por todos los Estados, que permita una presentación uniforme de todas las candidaturas de América Latina.

55. Igualmente la mayoría de los delegados propusieron la constitución de un Grupo de Trabajo que se dedique a estudiar y proponer una solución a esta cuestión, aún cuando algunos delegados propusieron que el Grupo estuviera integrado por países miembros de las tres partes del Consejo y de las varias subregiones de la CLAC y otros deseaban que se agregara por lo menos un país de habla angloparlante.

56. Finalmente, la Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que a la luz del debate sobre esta cuestión, establezca un Grupo de Trabajo que examine el problema de las candidaturas de los Estados miembros ante el Consejo de la OACI y presente una recomendación al respecto a más tardar durante la Octava Asamblea de la CLAC.

- d) Enmienda a introducir a la Resolución A4-5:
Régimen de atención al pasajero en los casos
de sobre-venta

CLAC/A7-NE/18

57. El Delegado del Perú presentó la nota CLAC/A7-NE/18 tendiente a modificar el plazo de cuatro horas establecido en la Resolución A4-5 para alojar a los pasajeros en un hotel en los casos de no poder embarcarlos por problemas de sobre-venta, extendiendo dicho plazo a seis horas.

58. La mayoría de los delegados consideraron que como las líneas aéreas actuaban con bastante flexibilidad tendiendo siempre a ayudar al pasajero en los casos de sobre-venta tal como lo estipula la Resolución A4-5, no se justificaba introducir una enmienda a la citada Resolución, que si bien no era significativa, podía aparecer como contraria al espíritu de la Resolución A4-5 de atender de la mejor manera posible a los pasajeros con embarque denegado debido a la sobre-venta. En consecuencia el Delegado del Perú decidió retirar la nota, lo cual mereció el reconocimiento de la Asamblea.

Cuestión 17 del
Orden del Día:

Despedida del Sr. I. M. Ferrari como Secretario
de la CLAC

CLAC/A7-NE/25

59. El Delegado de Ecuador presentó a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución contenido en la nota NE/25 titulado "Homenaje al Sr. Indalecio M. Ferrari". La Asamblea adoptó por aclamación la Resolución que se reproduce a continuación después de escuchar comentarios elogiosos sobre la personalidad y el desempeño del Sr. Ferrari, como Secretario de la CLAC por parte de los Delegados de Venezuela, Costa Rica, Chile, Perú, Colombia, AITAL, IATA, Argentina, El Salvador, España, CEAC, México y U.R.S.S..

RESOLUCION A7-4

HOMENAJE AL SR. INDALECIO M. FERRARI

CONSIDERANDO que durante la Primera Asamblea de la CLAC se expresó que era un deber ineludible reconocer la contribución que los hombres de Latinoamérica han prestado al desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que el Sr. Indalecio M. Ferrari ha dedicado más de 17 años de su vida al servicio de la Organización de Aviación Civil Internacional, de los cuales durante más de 13 años se desempeñó como Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC desean expresar su profundo reconocimiento a la alta capacidad profesional, dedicación y espíritu de sacrificio puestos de manifiesto de una manera permanente por el Sr. I. M. Ferrari para el cumplimiento de los objetivos de la CLAC;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Expresar su más amplio reconocimiento a la extraordinaria contribución del Sr. I. M. Ferrari al desarrollo de la aviación civil latinoamericana.
- 2) Rendir un cálido homenaje de agradecimiento, respeto y aprecio al ilustre nacional Argentino.
- 3) Encomendar al Presidente de la CLAC que haga llegar esta Resolución al Gobierno Argentino y al Presidente del Consejo de la OACI.

60. El Sr. Ferrari pronunció un discurso de despedida que se reproduce en el Anexo A del Apéndice 6, agradeciendo el homenaje que la Asamblea le estaba haciendo, como así también los presentes que le entregaron varios delegados.

Cuestión 18 del

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

61. La Asamblea aceptó por aclamación la invitación formulada por el Delegado de Costa Rica para que la Octava Asamblea de la CLAC se realice en la ciudad de San José.

Cuestión 19 del

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

62. La Asamblea eligió por aclamación al Perú para ocupar la Presidencia de la CLAC para el período de dos años que se inicia a partir de la clausura de la Séptima Asamblea y a Costa Rica, Argentina, Colombia y Cuba para ocupar los cargos de Vicepresidentes 1°, 2°, 3° y 4°, respectivamente.

Cuestión 20 del

Orden del Día: Clausura de la Asamblea

63. A invitación del Presidente saliente, el Coronel FAP Luis Arroyo Jaime, Director General de Transporte Aéreo del Perú, asumió la Presidencia de la CLAC. Tanto el Presidente saliente como el entrante pronunciaron sendos discursos que se reproducen en los Anexos B y C del Apéndice 6. El nuevo Presidente de la CLAC procedió a clausurar la Asamblea.

PROGRAMA DE TRABAJO APROBADO POR LA

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

(para el período comprendido entre el 1° de Enero
de 1987 y el 31 de Diciembre de 1988)

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 trans-
porte aéreo, memorándums de entendimiento, y
arreglos de cooperación celebrados por los
Estados de la CLAC y por las líneas aéreas
latinoamericanas cuya divulgación sea consi-
derada apropiada por los Estados.

Método: Secretaría

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

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

Método: Secretaría

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

Método: Análisis de la información estadís-
tica 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 Secre-
taría.

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

- 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 Grupos GECOT y GEC.

- e) Tarifas de los servicios aéreos regulares y de fletamento de las líneas aéreas regulares y no 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 con la colaboración de AITAL, IATA y ALTAC.
 - ii) Participación de la Secretaría de la CLAC en las reuniones de IATA, AITAL y ALTAC 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 en el bienio 1987-1988

- a) Examen de la regulación del transporte aéreo en la Región, en particular el otorgamiento de los derechos de quinta libertad.

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

b) Condiciones del transporte aéreo (carga)*.

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

c) Desarrollo de los servicios internacionales regulares y no regulares de carga en la Región Latinoamericana*.

Método: Una evaluación administrativa, jurídica y técnica de los servicios internacionales regulares y no regulares de carga que operan en la Región. A cargo de la Secretaría y Grupo de Expertos GEJ y ALTAC.

d) 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 (GECOT) y AITAL con el asesoramiento de IATA.

2. Estadísticas de transporte aéreo

A. Tareas continuas

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.

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.

* Estas tareas no fueron cumplidas o completadas en el período anterior.

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

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 organizados por la Secretaría que puedan realizarse en la Región auspiciados por los Estados miembros de la CLAC.

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

Cursos y seminarios de economía del transporte aéreo.

Método: Cursos y seminarios organizados por la Secretaría que puedan realizarse en la Región auspiciados por los Estados miembros de la CLAC.

6. Facilitación del transporte aéreo internacional

A. Tareas continuas

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 de la CLAC en coordinación con la Sede y las Oficinas Regionales de la OACI.

7. Cuestiones relativas a la seguridad

A. Tareas continuas

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 de la CLAC en coordinación con la Sede y las Oficinas Regionales de la OACI.

8. Cuestiones relativas al transporte de mercancías peligrosas

A. Tareas continuas

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 de la CLAC en coordinación con la Sede y las Oficinas Regionales de la OACI.

9. Labor de la CLAC en el campo de la navegación aérea

A. Tareas continuas

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.

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

10. Labor de la CLAC en el campo jurídico

A. Tareas continuas

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.

B. Tareas que se incorporarán al Programa de Trabajo en el bienio 1987-1988

- a) Aspectos jurídicos sobre la viabilidad de establecer a nivel regional un programa de integridad tarifaria basado en el funcionamiento de los programas locales.

Método: Reunión del Grupo de Expertos de la CLAC en Cuestiones Jurídicas.

- b) Aspectos jurídicos sobre las medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el empleo ilícito del transporte aéreo internacional.

Método: A determinar por el Comité Ejecutivo.

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC PARA 1987-1988

AÑO 1987

- Una o dos reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una reunión del Grupo GECOT.
- Una reunión del Grupo GEPTA.
- Primera Reunión del Grupo de Costos del Transporte Aéreo (Grupo GEC).
- Un seminario sobre tarifas y sus condiciones conexas y las condiciones generales del transporte aéreo.
- Una reunión del Grupo de Expertos en cuestiones jurídicas (Grupo GEJ).
- Una reunión del Grupo GEJ previa a la Reunión del Comité Jurídico de la OACI.
- Una o dos reuniones del Grupo sobre candidaturas latinoamericanas al Consejo de la OACI.

AÑO 1988

- Dos reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una reunión previa a la Reunión Divisional FAL de la OACI.
- Una reunión del Grupo GECOT.
- Una reunión del Grupo GEPTA.
- Segunda Reunión del Grupo de Costos del Transporte Aéreo (Grupo GEC).
- Octava Asamblea de la CLAC.

PRESUPUESTO DE GASTOS DIRECTOS DE LA CLACAPROBADO POR LA SEPTIMA ASAMBLEA

(en dólares EUA)

<u>PARTIDA</u>	<u>AÑO 1987</u>	<u>AÑO 1988</u>
<u>Reuniones</u>	14,000	14,000
<u>Personal de Plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	11,000	11,000
1 Secretaria	8,000	8,000
Horas extraordinarias	500	500
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios	-	-
<u>Consultores</u>	3,000	3,000
<u>Agasajos</u>	1,000	1,000
<u>Comunicaciones</u>	5,000	5,000
<u>Franqueo postal</u>	500	500
<u>Gastos impresiones</u>	2,000	2,000
<u>Gastos de viajes</u>	2,500	2,500
<u>Becas de capacitación</u>	4,500	4,500
<u>Servicios de traducción e interpretación</u>	7,000	7,000
<u>Suministros de oficina</u>	1,000	1,000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	1,500	1,500
<u>Servicios y suministros varios</u>	1,500	1,500
<u>Gastos imprevistos</u>	2,000	2,000
TOTAL	65,000	65,000

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Brig. Rodolfo Echegoyen	Comandante de Regiones Aéreas	Delegado Jefe
Lic. Eugenio Negre	Subsecretario de Planificación del Transporte y Director de Transporte Aéreo Comercial	Delegado
Dra. Angela Marina Donato	Jefa Dpto. Política Aérea, DNTAC	Delegada
Vicecom. Juan Maclay	Representante Alternativo de Argentina ante el Consejo de la OACI, Montreal	Delegado
Dr. Jorge Tomas	Asesor, Ministerio de Defensa	Delegado
Lic. Guillermo Ferrari	Asesor, DNTAC	Delegado
Sr. José Chalén	Gerente de Política Aero comercial, AEROLINEAS ARGENTINAS	Asesor
Sr. Jorge Cubero	Jefe Dpto. Política Aérea, AEROLINEAS ARGENTINAS	Asesor

BOLIVIA

Gral. Edgar Franco Montenegro	Agregado Aeronáutico, Embajada de Bolivia en Lima	Delegado Jefe
Dr. Rafael Barja Berrios	Director General de Asuntos Jurídicos, Ministerio de Aeronáutica	Delegado
Dr. Eduardo Scott	Jefe Dpto. Asuntos Internacionales, LLOYD AEREO BOLIVIANO	Asesor
Lic. Eduardo Aguirre	Jefe de Tarifas, LLOYD AEREO BOLIVIANO	Asesor

BRASIL

Brig. Ruy Messias de Mendonça	Presidente de CERNAI	Delegado Jefe
Crnel. Ilae Maia Pfaltzgraff	Asesor de Navegación Aérea, CERNAI	Delegado
Crnel. Helio Klein Lontra	Asistente del Presidente de CERNAI	Delegado
Crnel. Cauby Pinheiro Junior	Miembro, CERNAI	Delegado
Dr. Expedito Albano da Silveira	Presidente SBDA	Delegado
Srta. Claudia D'Angelo	Primera Secretaria, Embajada de Brasil en Lima	Delegada
Sr. Raphael Teichholz	Asesor Especial, DAC y miembro CERNAI	Delegado
Sr. Pedro Carlos de Carvalho	Asesor de Política de la Presidencia, VARIG	Asesor
Dr. Jorge Carvalho Bittencourt	Asistente Directoría Jurídica, VARIG	Asesor

CHILE

Gral. Jorge Iturriaga	Director General de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Dr. José Claudio Bogolasky	Jefe Dpto. Relaciones Aeronáuticas Internacionales, DGAC	Delegado
Dr. Jorge Ansted	Jefe Dpto. Legal, JAC	Delegado
Ing. Jorge Palou	Jefe Dpto. Técnico-Económico JAC	Delegado
Sr. Jorge Dupouy	Dirección de Política Especial, Jefe Dpto. Seguridad Nacional, Ministerio RR. EE.	Delegado
Sr. José Luis Balmaceda	Primer Secretario, Embajada de Chile en Lima	Delegado
Sr. Carlos Bambach	Gerente General, LAN CHILE Lima	Asesor

COLOMBIA

Dr. Yezid Castaño G.	Jefe Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Dr. Guillermo Ortega	Jefe Asuntos Internacionales DAAC	Delegado

COSTA RICA

Dr. Carlos Víquez Jara	Director General de Aviación Civil	Delegado Jefe
Dr. Javier Vargas Barguil	Jefe Asesoría Legal, DGAC	Delegado
Lic. Ernesto Gutierrez	Asesor Transporte Aéreo, DGAC	Delegado
Sr. Eladio Guardia E.	Primer Secretario, Embajada de Costa Rica en Lima	Delegado

CUBA

Ing. Luis Antonio Castro	Vicepresidente Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Dr. Angel Arango	Director Jurídico, Instituto de Aeronáutica Civil	Delegado
Ing. Eduardo López Llerena	Especialista en Política Aeronáutica	Delegado
Ing. Abelardo Sánchez	Representante de Cuba ante el Consejo de la OACI, Montreal	Delegado
Sr. Clydes Expósito	Gerente General, CUBANA DE AVIACION, Lima	Asesor

ECUADOR

Brig. Gral. Galo Coronel Drouet	Director de Aviación Civil	Delegado Jefe
Dr. Max Naranjo Iturralde	Jefe de Asesoría de Política Aeronáutica, DAC	Delegado

ECUADOR (cont.)

Sr. Marco Ospina Yopez	Jefe División Transporte Aéreo, DAC	Delegado
Dr. Jorge Arias	Secretario General Aviación Civil	Delegado
Lic. Luis E. Yanez	Vicepresidente de Política Aeronáutica, ECUATORIANA DE AVIACION	Asesor

EL SALVADOR

Crnel. Benjamin Trabanino	Director General de Aeronáu- tica Civil	Delegado Jefe
------------------------------	--	------------------

GUATEMALA

Crnel. Fernando Castillo	Representante de Guatemala en COCESNA	Delegado Jefe
--------------------------	--	------------------

HONDURAS

Lic. César A. Vásquez	Jefe Dpto. Transporte Aéreo	Delegado Jefe
-----------------------	-----------------------------	------------------

MEXICO

Ing. Enrique Méndez F.	Director General de Aeronáu- tica Civil	Delegado Jefe
Ing. Jorge Pérez y Bouras	Representante Permanente de México ante el Consejo de la OACI, Montreal	Delegado
Lic. Rosa María Montero	Jefe del Dpto. de Transporte Aéreo Internacional, DGAC	Delegada
Sr. Guillermo Briseño	Superintendente de Tarifas, AEROMEXICO	Asesor

NICARAGUA

Dr. Sergio Buitrago	Director General de Aeronáu- tica Civil	Delegado Jefe
Ing. Julio Rocha	Gerente General, AERONICA	Asesor

PANAMA

Cap. Miguel Von Seidlitz	Subdirector General Técnico de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Lic. Moisés Véliz	Director Comercial, COPA	Asesor
Sr. Gabriel Duque	Director Comercial, AIR PANAMA	Asesor

PARAGUAY

Crnel. Víctor Basualdo	Director General de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Lic. Arnaldo Soler	Secretario General, DGAC	Delegado
Dr. José R. Etcheverry	Asesor Jurídico, LINEAS AEREAS PARAGUAYAS	Asesor

PERU

Crnel. Luis Arroyo Jaime	Director General de Transporte Aéreo, Min. Transp.	Delegado Jefe
Emb. Juan Garland Combe	Inspector General, Ministerio de RR. EE.	Delegado
Dr. Víctor Marchena E.	Director Ejecutivo, DGTA	Delegado
Min. Max de la Fuente	Director de Asuntos Aeronáuticos, Min. de RR. EE.	Delegado
Cmdte. César Ramírez R.	Asesor Legal, Ministerio de Aeronáutica	Delegado
Cmdte. Orlando Tafur del Aguila	Asesor Jurídico, Ministerio de Aeronáutica	Delegado
Cmdte. Julio Ferradas P.	Asesor Legal, Ministerio de Aeronáutica	Delegado
Cmdte. Abel Contreras S.	Director de Asesoría Legal, DGTA	Delegado
Dr. Luis Héctor Arce E.	Gerente de Política Aérea, AEROPERU	Delegado
Ing. Eddie Morris Landa	Asesor Despacho Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Delegado

PERU (cont.)

Sr. Carlos Pajares	Segundo Secretario, Dirección de Asuntos Aeronáuticos Ministerio de RR. EE.	Delegado
Sr. Arturo Nuñez Sardá	Director de la Secretaría Técnica, DGTA	Delegado
Lic. Eva Montalván	Jefe Dpto. de Tarifas y Estudios Económicos, Ministerio de Transp. y Comunicaciones	Delegada
Sr. Raúl Burneo	Gerente General Adjunto, FAUCETT	Delegado
Sr. Víctor Trujillo	Gerente de Tráfico, AEROPERU	Delegado
Dr. Augusto Millones Santa Gadea	Asesor Jurídico, Min. de Transp. y Comunicaciones	Asesor
Dr. Moisés Germany L.	Gerente de Asuntos Legales, AEROPERU	Asesor
Cmdte. Víctor Fernández Penadillo	Asesor Técnico de la Dirección de Aeronáutica Civil	Asesor
Dra. Luz Helena García	Asesora Legal, Dirección de Aeronáutica Civil	Asesora
Dr. Ciro Manrique Moreno	Asesor Legal, Dirección General de Telecomunicaciones	Asesor
Dr. Otoniel Pardo Nuñez	Jefe de la Oficina de Normas OACI, Min. de Transp. y Com.	Asesor
Sr. Rolando Mendoza S.	Jefe Dpto. de Permisos de Operación, DGTA	Asesor
Ing. Clotilde Alvarez P.	Directora de Planeamiento y Presupuesto, DGTA	Asesora
Dr. Fausto Rivera F.	Jefe División Regulación Aérea, DGTA	Asesor

REPUBLICA DOMINICANA

Ten. Crnel. Desiderio Méndez Matos	Subdirector General de Aeronáutica Civil	Delegado Jefe
Ing. Luis P. Rodríguez	Secretario de la Junta de Aeronáutica, Encargado Sección Aeródromos	Delegado

URUGUAY

Crnel. Víctor Balbi	Director de Secretaría General, DINACIA	Delegado Jefe
Crnel. Félix Antonio Tornoni	Subdirector General de Aviación Civil	Delegado

VENEZUELA

Dr. Carlos Fraíno Lander	Jefe División Transporte y Comunicaciones Internacionales, Min. de RR. EE.	Delegado Jefe
Lic. José Bruzual Alfonzo	Segundo Secretario División Transporte y Comunicaciones Min. de RR. EE.	Delegado
Sr. Hugo Hernández	Gerente General, VIASA Lima	Asesor
Emb. Mariano Tirado	Consultor de la Presidencia AVENSA	Asesor

OBSERVADORES

ESTADOS NO MIEMBROS Y TERRITORIOS DEPENDIENTES

ALEMANIA (REP. FEDERAL)

Sr. Peter Wiest	Agregado Adjunto Asuntos Comerciales, Embajada Lima
Sr. Michael Uhlmann	Gerente Relaciones Internacionales, LUFTHANSA

CHECOSLOVAQUIA

Sr. Otta Vodicka	Representante de Checoslovaquia ante el Consejo de la OACI, Montreal
------------------	--

ESPAÑA

Ing. Manuel Mederos Cruz	Director General de Aviación Civil
Ing. José Luis Fernandez-Longoria	Asesor Director General Aviación Civil

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Sr. Robert Knickmeyer	Consejero para Asuntos Económicos, Embajada Lima
Sra. Blanca de Huaco	Asistente Consejero Económico, Embajada Lima

FRANCIA

Sra. Martine Barbin	Encargada de Asuntos Multilaterales Internacionales, DGAC
Sr. Michel Lecalot	Asistente del Vicepresidente de Asuntos Internacionales, AIR FRANCE

HAITI

Lic. Frantz Desvarieux	Jefe División Transportes y Tarifas
------------------------	-------------------------------------

SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS

Sr. Cheifton Allan Cruickshank	Ministro de Comunicaciones y Trabajo
--------------------------------	--------------------------------------

U.R.S.S.

Sr. Boris Ryjenkov	Secretario Ejecutivo Asuntos OACI, Ministerio de Aviación Civil
Sr. Mikhail Lioubimov	Jefe División para Latino América, Ministerio de Aviación Civil
Ing. Vasili Fedorin	Gerente Regional, AEROFLOT Lima

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 Folchi	Presidente
Dr. Eduardo Medina Urbizu	Vicepresidente
Dr. Luis René Salazar	Vicepresidente

Asociación Latinoamericana de Transportadores Aéreos de Carga (ALTAC)

Dr. Diego Pardo Tovar	Secretario General
-----------------------	--------------------

Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC)

Ing. Manuel Mederos C. Representante

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)

Crnel. Fernando Castillo Gerente General

Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina (COTAL)

Sr. Raúl Soriano Presidente

Dr. Mario Folchi Asesor Legal

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Sr. Rafael Román del Val Director Regional para América Latina

Sr. Adil Goussarov Asistente Director Regional

Instituto del Transporte Aéreo (Argentina)

Com. Diego Kenny Director

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

Prof. Dr. Luis Tapia Salinas Presidente

Prof. Dr. Enrique Mapelli Secretario General

Prof. Alvaro Bauzá A. Vicepresidente

Dr. Eduardo Medina Urbizu Vicepresidente

Instituto Peruano de Derecho Aeroespacial

Dr. José de Rivera Lucero Presidente

Dr. Jaime Sparks Tesorero

Dra. Carmen Zumarán Socia

Instituto Peruano de Derecho Aeronáutico y del Espacio

Dr. Guillermo Velaochaga Presidente

Dr. Augusto Cáceres M. Secretario General

Organización de Estados Americanos (OEA)

- Sr. Rodolfo Ramos A. Director (E)

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLACLISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS INFORMATIVAS

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
<u>A. Notas de estudio</u>			
CLAC/A7 NE/1	5	Orden del Día Provisional	Comité Ejecutivo
NE/2	4	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1985 y 1986	Presidente de la CLAC
NE/3	7	Factores de ajuste monetario	Comité Ejecutivo
NE/4	7	Ventas en moneda local	Comité Ejecutivo
NE/5	7	Facilidades para remesas al exterior	Comité Ejecutivo
NE/6	7	Integridad tarifaria	Comité Ejecutivo
NE/7	8	Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales	Comité Ejecutivo
NE/8	9	Estadísticas sobre el origen real de los pasajeros y sobre la procedencia y destino del tráfico	Comité Ejecutivo
NE/9	10	Derechos e impuestos al transporte aéreo	Comité Ejecutivo
NE/10	11	Preparación de un acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple	Comité Ejecutivo

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/11	12	Situación de los instrumen- tos del Sistema de Varsovia en la Región	Comité Ejecu- tivo
NE/12	13	Cumplimiento de las normas sobre el ruido de las aero- naves	Comité Ejecu- tivo
NE/13 y Adendo	14	Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Di- ciembre de 1988	Comité Ejecu- tivo
NE/14	15	Presupuesto de gastos direc- tos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988	Comité Ejecu- tivo
NE/15	10	Derechos e impuestos al transporte aéreo	Perú
NE/16	12	Situación de los instrumen- tos del Sistema de Varsovia en la Región	Instituto Ibero- americano de De- cho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial
NE/17	9	Estadísticas sobre el ori- gen real de los pasajeros y sobre la procedencia y destino del tráfico	Perú
NE/18	16	Enmienda a introducir a la Resolución A4-5: Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta	Perú
NE/19	7	Cuestiones tarifarias	Comité Ejecu- tivo
NE/20	5	Orden del Día	Plenaria

<u>Referencia</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/21	7	Fijación y observancia de las tarifas	Colombia
NE/22	16	Transporte aéreo internacional de carga	Colombia
NE/23	16	Medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el empleo ilícito del transporte aéreo internacional	Colombia
NE/24	16	Examen de la Resolución A6-12: Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI	Colombia
NE/25	17	Despedida del Sr. I. M. Ferrari como Secretario de la CLAC	Ecuador
NE/26	7, 8, 9, 13 y 16 d)	Informe del Comité I	Presidente del Comité I
NE/27	10, 11, 12, 14, 15, 16 a), b) y c)	Informe del Comité II	Presidente del Comité II
<u>B. Notas informativas</u>			
NI/1	6	Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités	Secretaría
NI/2		Lista de Participantes	Secretaría

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Séptima 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 1985 y 1986.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.
7. Cuestiones tarifarias
 - a) Factores de ajuste monetario
 - b) Ventas en moneda local
 - c) Facilidades para remesas al exterior
 - d) Integridad tarifaria
 - e) Fijación y observancia de las tarifas
8. Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales.
9. Estadísticas sobre el origen real de los pasajeros y sobre la procedencia y destino del tráfico.
10. Derechos e impuestos al transporte aéreo.
11. Preparación de un acuerdo multilateral para evitar la imposición múltiple.
12. Situación de los instrumentos del Sistema de Varsovia en la Región.
13. Cumplimiento de las normas sobre el ruido de las aeronaves.

14. Programa de Trabajo de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988.
15. Presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988.
16. Otras cuestiones
 - a) Transporte aéreo internacional de carga.
 - b) Medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el empleo ilícito del transporte aéreo internacional.
 - c) Examen de la Resolución A6-12: Candidaturas Latino-americanas en el Consejo de la OACI.
 - d) Enmienda a introducir a la Resolución A4-5: Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta.
17. Despedida del Sr. I. M. Ferrari como Secretario de la CLAC.
18. Lugar y fecha de la Octava Asamblea de la CLAC.
19. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
20. Clausura de la Asamblea.

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

EN 1985 Y 1986

(CLAC/A7-NE/2)

El desarrollo general del tráfico (Adjuntos 1 al 4)

1. En 1985 las líneas aéreas matriculadas en los 20 Estados miembros de la CLAC transportaron 7.843 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, es decir un 6% más que en 1984, tasa superior a la mundial que fue del 5.4%.

2. La carga transportada en los servicios regulares internacionales experimentó una caída del 2.0%, frente a un aumento a nivel mundial del 1.6%. Sin embargo en las operaciones totales (internacionales y domésticas) la carga experimentó un aumento del 2.4% frente a un 0.4% a nivel mundial.

3. En lo que concierne exclusivamente al tráfico de pasajeros-kilómetros en los servicios internacionales el incremento fue del 6.7% frente a un 6.5% a nivel mundial. Es importante destacar que el ofrecimiento de asientos-kilómetros en 1985 fue un 9.2% mayor que en 1984 y a nivel mundial el incremento fue igual al del tráfico de pasajeros es decir un 6.5%, con lo cual las líneas aéreas de los Estados de la CLAC sólo obtuvieron un factor de ocupación de pasajeros del 60% frente a un factor del 65% a nivel mundial.

Tráfico intralatinoamericano (Adjuntos 5 y 6)

4. En 1985 el tráfico de pasajeros (tomado en una sola dirección) entre 90 pares de ciudades de los Estados de la CLAC tuvo una caída del 2.8% respecto a 1984 y en este año el tráfico sólo había experimentado un 2.8% de aumento respecto de 1983, es decir que todavía no se ha recuperado el volumen alcanzado en 1982 que fue superior en un 19.7% al de 1985.

5. 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. Los meses más flojos son Abril, Mayo, Junio y Septiembre y los de mayor tráfico: Enero, Febrero, Julio y Diciembre.

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

6. En 1985 el tráfico entre los Estados de la CLAC (excepto México e incluyendo Jamaica) y los Estados Unidos aumentó en un 3.1% y en 1984 respecto a 1983 también aumentó en un 2.5% marcando una nueva tendencia positiva respecto a los años 1983 y 1982 en que los índices fueron negativos. Asimismo debe mencionarse que mientras en 1982 la relación de pasajeros nacionales de los Estados Unidos era de 30 a 70, en 1985 esa relación fue del 57 a 43.

7. Respecto a México el tráfico cayó en 1985 en un 6.2%, mientras que en 1984 había aumentado en un 9.1%. Cabe recordar que en 1982 este tráfico experimentó una caída del 21.6% debido a la fuerte devaluación de la moneda mexicana que hizo disminuir notablemente la demanda de viajes originados en México. Aunque esta situación se mantiene cabe aclarar que como contrapartida en 1985 aumentó el número de pasajeros nacionales de los Estados Unidos (70 a 30). En 1982 la relación fue 57 a 43.

8. La participación de las líneas aéreas latinoamericanas en este tráfico (excluyendo a México) aumentó del 52.6% en 1983 a 61.7% en 1985. El mismo fenómeno se observa respecto al tráfico con México en donde la participación de las líneas aéreas de los Estados Unidos disminuyó a un 42.8% (en 1982 fue del 54%).

Tráfico entre Sudamérica y Europa (Adjuntos 8 y 9)

9. El tráfico entre Sudamérica y Europa para un total de 44 pares de ciudades experimentó un aumento del 6% en 1985. 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, Santiago y Lima.

Conclusiones sobre el desarrollo del tráfico

10. Los resultados del tráfico internacional que hemos examinado indican lo siguiente:

- 1) El tráfico de pasajeros-kilómetros transportados por las líneas aéreas de los Estados de la CLAC se incrementó en un 6.7%, es decir fue levemente superior al nivel mundial pero el coeficiente de ocupación debido a un mayor ofrecimiento de asientos estuvo 5 puntos por debajo del nivel mundial (60 - 65).
- 2) El tráfico de carga en los servicios regulares cayó un 2% frente a un aumento a nivel mundial del 1.6%.
- 3) Dentro de Latinoamérica el tráfico de pasajeros tuvo una caída del 2.8% en 1985 respecto de 1984 y todavía no se ha recuperado el nivel alcanzado en 1982 que fue superior en un 19.7% al de 1985.
- 4) El problema de la estacionalidad sigue jugando un papel fundamental en los coeficientes de ocupación de pasajeros.
- 5) Respecto al tráfico con los Estados Unidos debe destacarse la fuerte tendencia a aumentar el número de pasajeros nacionales de los Estados Unidos, lo cual se acentuará aún más en 1986 y 1987 si se mantiene la baja paridad del dólar frente a las monedas europeas y Japón.
- 6) Finalmente se observa una mayor participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el tráfico con los Estados Unidos y también aunque en menor medida en el tráfico con Europa.

Renovación de las flotas (Adjunto 10)

11. Debido a las restricciones impuestas por el Gobierno de los Estados Unidos algunas líneas aéreas se han visto obligadas a colocar equipos silenciadores para disminuir el ruido de sus aeronaves y otras han adquirido aviones más silenciosos, como lo son los aviones de fuselaje ancho.

12. El número de aeronaves a reacción de 31 líneas aéreas regulares de los Estados de la Región que cumplen servicios internacionales asciende a 356, de los cuales 55 son aviones de fuselaje ancho, es decir el 15.4%. En 1980 las líneas aéreas de los Estados de la CLAC sólo disponían de 22 unidades de este tipo. Cabe mencionar que tanto LAN Chile como Varig han incorporado a sus flotas aviones de avanzada tecnología como son los Boeing 767.

13. En cuanto al problema del ruido de las aeronaves, de conformidad con lo recomendado recientemente por la OACI, esta Asamblea tendrá oportunidad de examinar y en su caso adoptar una resolución extendiendo dentro de la Región el plazo para seguir operando estas aeronaves hasta por lo menos el 31 de Diciembre de 1989.

Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas
(Adjunto 11)

14. En 1985, 24 líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios internacionales regulares tuvieron 3 859.6 millones de dólares de ingresos de explotación en todos sus servicios (internacionales y domésticos) y 3 922.8 millones de dólares de gastos de explotación, lo que arrojó una pérdida global de explotación de 63.2 millones de dólares, es decir un porcentaje negativo de -1.6% respecto del total de los ingresos de explotación, mientras que el promedio mundial estimado por la OACI arroja un porcentaje positivo del orden del 3.6%. Respecto a los resultados netos de explotación (después de considerar otras partidas ajenas a la explotación), 12 líneas aéreas de las 24 consideradas, no tuvieron pérdidas. En 1984 esas mismas líneas aéreas tuvieron 63 millones de dólares de ganancias de explotación, es decir el 1.6% respecto al total de los ingresos de explotación (el promedio mundial fue del 4.9%).

15. Como se puede observar, en términos relativos, los resultados económicos de explotación de las líneas regulares de los Estados miembros de la CLAC no sigue la tendencia favorable que se observa a nivel mundial. La utilización de aeronaves antieconómicas, los coeficientes de ocupación más bajos que los obtenidos a nivel mundial y los altos intereses de la deuda externa son las causas principales de esta situación económica desfavorable del transporte aéreo latinoamericano.

Actividades desarrolladas por la CLAC en 1985 y 1986

A. Reuniones de la CLAC

16. Las reuniones celebradas por la CLAC durante 1985 y 1986 aparecen en el Adjunto 12. Asimismo se han incluido en el citado Adjunto las reuniones regionales de transporte aéreo con vocadas 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 1985 y 1986

17. La Secretaría ha continuado desarrollando las tareas continuas que aparecen en el Programa de Trabajo de la CLAC aprobado por la Sexta 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 tuvo que afrontar la Secretaría en este bienio. Dichas tareas han sido incorporadas al proyecto de programa de trabajo para el bienio 1987-1988.

18. Las principales actividades de la CLAC en el bienio 1985-1986 se concentraron en: las cuestiones tarifarias y sus aspectos conexos, los costos del transporte aéreo, las condiciones contractuales del transporte aéreo, los factores de ajuste monetario, el establecimiento de un mecanismo de coordinación para la presentación de las candidaturas en el Consejo de la OACI y fundamentalmente la preparación de varios proyectos de recomendación para ser presentados en la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo que tuvo lugar en Montreal del 22 de Octubre al 7 de Noviembre de 1985.

19. Cabe destacar que el Seminario de Costos y Tarifas del Transporte Aéreo que se realizó en Buenos Aires del 1 al 5 de Julio de 1985 con el apoyo del Gobierno Argentino, tuvo gran trascendencia internacional por ser el primero de este tipo que se ha realizado últimamente en el mundo, ya que permitió examinar todas las metodologías aplicables en la actualidad en la industria del transporte aéreo en relación con los costos y las tarifas internacionales.

20. En relación con la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo cabe mencionar con gran satisfacción que dicha Conferencia adoptó varias recomendaciones auspiciadas por los Estados miembros de la CLAC tales como: la Recomendación 5 sobre la aplicación de las leyes nacionales en materia de competencia, la Recomendación 7 para evitar la discriminación respecto al sobrevuelo de las aeronaves, la Recomendación 9 sobre la prevención y represión del tráfico ilícito de drogas, la Recomendación 10 respecto a la armonización de los requisitos sobre las condiciones contractuales del transporte aéreo, la Recomendación 11 a fin de evitar que otros organismos internacionales se apropien del papel que le corresponde a la OACI en el transporte aéreo internacional,

la Recomendación 17 sobre franquicias y recargos de equipaje, la Recomendación 18 sobre los factores de ajuste monetario y la conversión de las divisas, la Recomendación 19 sobre el reembolso de los documentos de viaje no utilizados y la Recomendación 22 sobre el cumplimiento de las tarifas. Asimismo los Estados de la CLAC apoyaron la propuesta de los países africanos que se manifestó en la Recomendación 6 sobre la posibilidad de establecer nuevas fechas de aplicación de las normas sobre el ruido.

21. Podemos manifestar con orgullo que el papel desempeñado por los Estados de la CLAC durante la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo fue muy activo y productivo, como lo demuestra el número de recomendaciones adoptadas por la citada Conferencia por iniciativa de los Estados de la CLAC, lo cual mereció el reconocimiento de prácticamente toda la comunidad aeronáutica internacional.

22. Asimismo y como se manifestó en anteriores Asambleas de la OACI el papel de los Estados de la CLAC también fue muy activo durante las deliberaciones del 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

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

23. La Sexta Asamblea de la CLAC había destinado la suma de US\$ 130.000 para atender los gastos directos de la CLAC para el bienio 1985-86. El gasto realizado o comprometido asciende a la suma de aproximadamente US\$ 107.500, resultando una economía de US\$ 22.500. Cabe aclarar que los gastos de viaje exceden el monto de la partida correspondiente porque debieron imputarse a la partida reuniones en donde se observa una economía significativa. Lo mismo sucede con la partida servicios y suministros varios, muchos de cuyos gastos debieron imputarse a la partida gastos imprevistos.

24. En la nota de estudio CLAC/A7-NE/14 la Asamblea podrá apreciar las razones de estas economías (alto valor del dólar) y la conveniencia de reducir el presupuesto de la CLAC para el bienio 1987-88 en no más de US\$ 10.000, ya que el dólar ha disminuído últimamente su valor respecto de otras monedas.

Relaciones con la OACI

25. 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. Asimismo la designación de un segundo Oficial de Transporte Aéreo en la Oficina de Lima ha aliviado las tareas del Secretario

de la CLAC respecto a la implementación del programa de transporte aéreo de la OACI en la Región Sudamericana. 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

26. 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 del Espacio y de la Aviación Comercial 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.

27. Asimismo cabe destacar que en Mayo de 1985 se creó la Asociación Latinoamericana de Transportadores Aéreos de Carga (ALTAC), entidad con la cual la CLAC ha iniciado estrechas relaciones.

Convocatoria de la Séptima Asamblea de la CLAC

28. Ante una invitación formulada por la Delegación del Perú que asistió a la Sexta Asamblea de la CLAC celebrada en Río de Janeiro, esta Asamblea tiene lugar en la ciudad de Lima. El Gobierno del Perú 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 7, 8, 9, 13 y 16 del Orden del Día a ser examinadas previamente por el Comité I.
- 2) Cuestiones 10, 11, 12, 14 y 15 del Orden del Día a ser examinadas previamente por el Comité II.

- 3) Cuestiones 4, 5, 6, 17, 18, 19 y 20 examinadas directamente por la Plenaria.

Conclusión

30. El 14 de Diciembre de 1986 la CLAC cumplirá 13 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 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 durante las últimas Asambleas de la OACI y en particular durante la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo.

32. Este resumen sucinto de las actividades realizadas por la CLAC en 1985 y 1986 indica, en opinión del Comité Ejecutivo, que con las limitaciones que son propias de un Organismo de este tipo, los objetivos establecidos por la Sexta 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 Perú 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 histórica ciudad de Lima y por la eficiencia puesta de manifiesto en la organización de este evento.

34. Asimismo por especial pedido de los Señores Brigadieres Joao Correia Neves y Nelson Taveira 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.

35. En cuanto a la labor del Secretario, Sr. I. M. Ferrari aunque su retiro al frente de la Secretaría de la CLAC lo vamos a tratar bajo la cuestión 17 del Orden del Día deseo destacar en el breve tiempo que me ha tocado trabajar con él, su gran experiencia en los asuntos de la CLAC y del transporte aéreo internacional y la devoción y el sentido de responsabilidad que ha manifestado en el cumplimiento de sus tareas, lo cual ha hecho más fácil mi desempeño como Presidente de la CLAC.

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC
AÑO 1985 (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 1984 (%)	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	177.4	864	52.0	- 1.3	1.1
Bolivia	41.5	120	71.9	9.2	4.3
Brasil	909.2	2 547	53.5	9.3	8.4
Chile	112.1	277	55.4	6.4	9.1
Colombia	341.7	723	63.7	- 10.4	- 7.8
Costa Rica	25.4	90	70.3	5.8	4.7
Cuba	17.1	179	81.4	10.3	32.6
Ecuador	50.7	147	56.3	19.3	17.6
El Salvador	-	49	74.2	-100.0	36.1
Guatemala	9.0	23	52.3	11.1	0.0
Honduras	1.0	69	63.3	- 54.5	68.3
Jamaica	19.1	154	63.4	- 2.6	11.6
México	170.0	1 700	52.5	16.6	4.7
Nicaragua	1.4	12	57.1	7.7	9.1
Panamá	4.3	54	61.4	10.3	10.2
Paraguay	3.1	60	41.7	3.3	20.0
Perú	47.4	192	53.3	- 22.3	- 9.4
República Dominicana	8.5	63	85.1	- 12.4	18.9
Uruguay	1.9	37	62.7	- 5.0	23.3
Venezuela	91.7	483	59.2	- 14.4	12.6
TOTAL	2 032.5	7 843	55.7	2.4	6.0
TOTAL MUNDIAL	39 649.0	166 934	60.3	0.4	5.4

* Pasajeros, carga y correo.

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS

EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1984-1985 (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 1985/ 1984 (%)	
	1984	1985	1984	1985	1984	1985	Pasaje- ros-Kms efectua- dos	Asientos -Kms. dispo- nibles
Argentina	7.405	7.521	12.139	13.675	61	55	1.6	12.7
Bolivia	877	894	1.349	1.375	65	65	1.9	1.9
Brasil	17.175	18.494	28.625	28.897	60	64	7.7	1.0
Chile	1.624	1.802	2.800	3.003	58	60	11.0	7.3
Colombia	4.481	4.242	7.113	6.628	63	64	- 5.3	- 6.8
Costa Rica	546	579	958	949	57	61	6.0	- 0.9
Cuba	1.289	1.801	1.535	2.309	84	78	39.7	50.4
Ecuador	893	969	1.595	1.538	56	63	8.5	- 3.6
El Salvador	360	575	500	858	72	67	59.7	71.6
Guatemala	168	156	240	244	70	64	- 7.1	1.7
Honduras	408	782	575	1.150	71	68	91.7	100.0
Jamaica	1.303	1.482	1.916	2.352	68	63	13.7	22.8
México	17.197	17.777	28.662	29.628	60	60	3.4	3.4
Nicaragua	110	115	212	209	52	55	4.5	- 1.4
Panamá	482	534	817	861	59	62	10.8	5.4
Paraguay	524	635	1.008	1.155	52	55	21.2	14.6
Perú	1.664	1.598	2.971	2.804	56	57	- 4.0	- 5.6
República Dominicana	479	606	656	808	73	75	26.5	23.2
Uruguay	322	389	585	608	55	64	20.8	3.9
Venezuela	3.602	4.370	7.063	7.804	51	56	21.3	10.5
TOTAL	60.909	65.321	101.319	106.855	60	61	7.2	5.5
TOTAL MUNDIAL	1 270.617	1 361.382	1 954.795	2 062.700	65	66	7.1	5.5

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC

AÑO 1985 (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 1984 (%)	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	139.1	518	52.4	- 3.9	6.1
Bolivia	38.0	86	69.4	8.9	6.2
Brasil	513.1	1233	54.3	1.7	4.8
Chile	98.4	204	54.1	11.3	14.6
Colombia	296.0	485	63.5	- 12.2	-11.8
Costa Rica	25.3	89	70.1	7.2	4.7
Cuba	14.9	150	82.9	10.4	50.0
Ecuador	42.7	120	54.3	23.8	22.4
El Salvador	-	49	74.2	-100.0	36.1
Guatemala	8.9	22	51.2	11.3	0.0
Honduras	1.0	67	62.6	- 52.4	71.8
Jamaica	19.0	153	65.7	- 2.6	10.9
México	92.9	773	49.0	18.0	- 5.3
Nicaragua	1.4	12	57.1	7.7	9.1
Panamá*	4.3	54	61.4	10.3	10.2
Paraguay	2.4	58	41.4	4.3	20.8
Perú	18.2	82	43.2	- 31.3	-11.8
República Dominicana	8.5	63	85.1	- 12.4	18.9
Uruguay	1.8	36	64.3	- 5.3	24.1
Venezuela	90.4	288	52.4	- 14.8	0.0
TOTAL	1 416.3	4 542	55.4	- 2.0	3.7
TOTAL MUNDIAL	29 368.9	85 578	61.1	1.6	4.8

* Pasajeros, carga y correo.

Apéndice 4

Adjunto 4

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1984 - 1985 (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 1984/ 1985 (%)	
	1984	1985	1984	1985	1984	1985	Pasaje ros-Kms efectua dos	Asientos -Kms. dispo nibles
Argentina	3.504	3.877	5.939	7.049	59	55	10.6	18.7
Bolivia	482	513	831	884	58	58	6.4	6.4
Brasil	6.928	7.370	10.825	11.516	64	64	6.4	6.4
Chile	969	1.150	1.730	1.983	56	58	18.7	14.6
Colombia	2.209	1.959	3.563	3.378	62	58	-11.3	- 5.2
Costa Rica	541	567	949	930	57	61	4.8	- 2.0
Cuba	927	1.459	1.130	1.920	82	76	57.4	69.9
Ecuador	681	754	1.261	1.216	54	62	10.7	- 3.6
El Salvador	360	575	500	858	72	67	59.7	71.6
Guatemala	159	150	221	231	72	65	- 5.7	4.5
Honduras	387	759	545	1.116	71	68	96.1	104.8
Jamaica	1.300	1.478	1.857	2.274	70	65	13.7	22.5
México	8.414	7.853	13.793	14.023	61	56	- 6.7	1.7
Nicaragua	110	115	212	209	52	55	4.5	- 1.4
Panamá	482	534	817	861	59	62	10.8	5.4
Paraguay	510	620	1.000	1.127	51	55	21.6	12.7
Perú	737	704	1.417	1.354	52	52	- 4.5	- 4.4
República Dominicana	479	606	656	808	73	75	26.5	23.2
Uruguay	307	373	558	574	55	65	21.5	2.9
Venezuela	1.964	2.139	3.777	4.036	52	53	8.9	6.9
TOTAL	31.450	33.555	51.581	56.347	61	60	6.7	9.2
TOTAL MUNDIAL	554.383	590.227	852.897	908.042	65	65	6.5	6.5

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINODENTRO DE LATINOAMERICA

(Tráfico en una sola dirección)

		<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>Variación</u>
		<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1985/1984 (%)</u>
Buenos Aires	(16)	564.406	505.184	-10.5
La Paz	(3)	10.989	14.986	36.4
Santa Cruz	(3)	25.319	35.831	41.5
Río de Janeiro	(3)	36.238	38.305	5.7
Sao Paulo	(2)	16.655	11.836	-28.9
Santiago	(12)	105.707	92.891	-12.1
Guayaquil	(6)	25.704	29.459	14.6
Quito	(4)	28.209	34.785	23.3
Panamá	(17)	189.472	197.716	4.4
Asunción	(5)	32.595	36.235	11.2
Lima	(8)	97.202	100.521	3.4
Caracas	(8)	90.564	88.224	- 2.6
Montevideo	(3)	41.976	43.479	3.6
		<u>1 265.036</u>	<u>1 229.452</u>	<u>- 2.8</u>

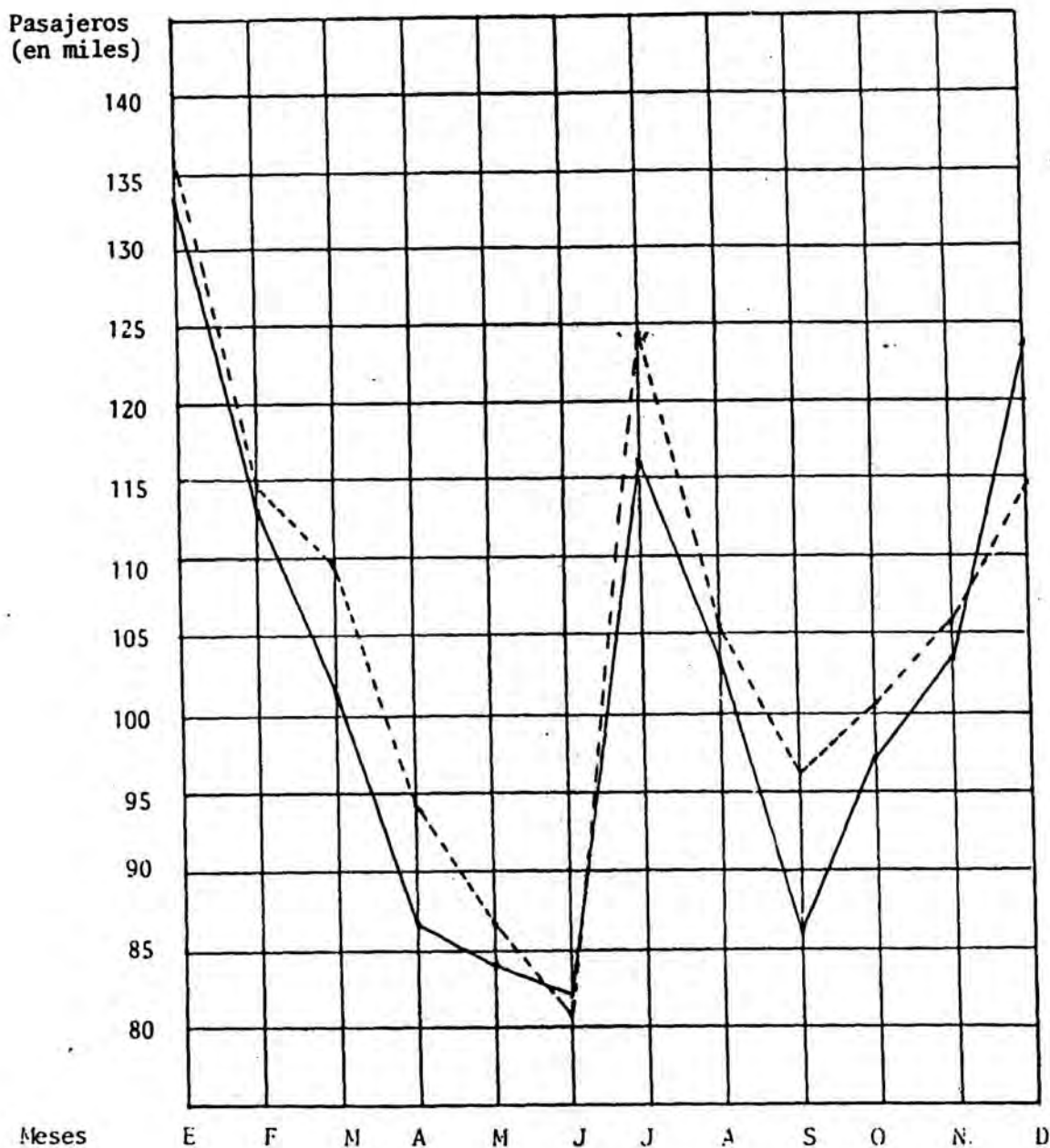
Nota: Los números entre paréntesis indican la cantidad de ciudades en Latinoamérica consideradas en la muestra.

Fuente: CLAC

ESTACIONALIDAD DEL TRAFICO DE ORIGEN Y DESTINO

DENTRO DE LATINOAMERICA (1984-1985)*

(tráfico en una sola dirección)



	1984 (---)	1985 (—)	Variación (%)
Total del tráfico	1265 036	1229 452	- 2.8

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 1984

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total		Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variación respecto a 1983 (%)	%
Argentina	55.518	70.7	22.971	29.3	78.489	41.8	40.8
Bolivia	22.668	82.5	4.802	17.5	27.470	20.3	35.3
Brasil	184.444	64.1	103.508	35.9	287.952	- 3.0	47.0
Chile	34.743	55.9	27.377	44.1	62.120	21.0	44.9
Colombia	180.345	65.2	96.116	34.8	276.461	- 5.5	46.2
Costa Rica	90.757	69.8	39.184	30.2	129.941	6.9	51.1
Ecuador	60.101	55.7	47.799	44.3	107.900	24.5	54.0
El Salvador	78.395	90.6	8.112	9.4	86.507	18.6	39.8
Guatemala	63.261	55.3	51.087	44.7	114.348	7.5	37.8
Honduras	76.315	84.9	13.553	15.1	89.868	9.1	44.3
Jamaica	341.976	57.0	258.196	43.0	600.172	5.3	77.1
Nicaragua	29.040	100.0	-	0.0	29.040	26.8	39.2
Panamá	58.503	34.7	109.879	65.3	168.382	15.9	56.2
Paraguay	16.618	90.1	1.831	9.9	18.449	6.5	42.3
Perú	45.369	72.3	17.350	27.7	62.719	-44.7	44.7
República Dominicana	247.802	44.8	305.715	55.2	553.517	8.1	68.8
Uruguay	3	0.4	689	99.6	692	-47.2	59.2
Venezuela	120.196	47.5	132.620	52.5	252.816	-17.2	35.0
TOTAL	1 706.054	57.9	1 240.789	42.1	2 946.843	2.5	55.9

México	1 550.964	56.0	1 217.883	44.0	2 768.847	9.1	71.1
--------	-----------	------	-----------	------	-----------	-----	------

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 1985

P A I S	Líneas aéreas Latinoamericanas		Líneas aéreas de los EUA		Total		Pasajeros nacionales de los EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variación respecto a 1984 (%)	%
Argentina	56.978	68.4	26.267	31.6	83.245	6.1	41.6
Bolivia	23.402	79.8	5.927	20.2	29.329	6.8	36.4
Brasil	220.538	67.7	105.349	32.3	325.887	13.2	45.5
Chile	36.680	61.9	22.576	38.1	59.256	- 4.6	42.5
Colombia	169.743	61.4	106.899	38.6	276.642	0.1	46.0
Costa Rica	85.373	61.7	52.898	38.3	138.271	6.4	53.2
Ecuador	67.405	56.6	51.656	43.4	119.061	10.3	53.6
El Salvador	94.727	90.1	10.408	9.9	105.135	21.5	40.4
Guatemala	68.884	64.3	38.197	35.7	107.081	- 6.4	42.5
Honduras	79.291	79.4	20.612	20.6	99.903	11.2	44.8
Jamaica	399.157	64.2	222.283	35.8	621.440	3.5	75.3
Nicaragua	14.471	98.8	180	1.2	14.651	-49.5	45.6
Panamá	74.071	41.3	105.444	58.7	179.515	6.6	56.9
Paraguay	19.009	91.2	1.839	8.8	20.848	13.0	40.7
Perú	27.401	100.0	-	0.0	27.401	-56.3	49.1
República Dominicana	309.624	53.0	274.552	47.0	584.176	5.5	75.4
Uruguay	-	0.0	447	100.0	447	-35.4	65.5
Venezuela	126.494	51.4	119.422	48.6	245.916	- 2.7	37.3
TOTAL	1 873.248	61.7	1 164.956	38.3	3 038.204	3.1	57.5

México	1 484.686	57.2	1 112.469	42.8	2 597.155	- 6.2	69.9
--------	-----------	------	-----------	------	-----------	-------	------

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>1984</u>	<u>1985</u>	<u>Variación</u>
		<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1985/1984 (%)</u>
Buenos Aires	(6)	125.968	136.507	8.4
Río de Janeiro	(8)	269.362	289.682	7.5
Lima	(4)	34.872	32.284	- 7.4
Caracas	(8)	155.804	163.603	5.0
Santiago	(10)	30.917	33.118	7.1
Bogotá	(8)	<u>58.041</u>	<u>60.523</u>	<u>4.3</u>
TOTAL		<u>674.964</u>	<u>715.717</u>	<u>6.0</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 1985

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	1.450	42.9	1.931	57.1	3.381	100
Buenos Aires (6)	4.506	58.2	3.238	41.8	7.744	100
Caracas (9)	3.141	36.9	5.369	63.1	8.510	100
Lima (5)	499	22.2	1.746	77.8	2.245	100
Río de Janeiro(9)	12.873	56.1	10.054	43.9	22.927	100
Santiago (9)	659	27.7	1.716	72.3	2.375	100
TOTAL	23.128	49.0	24.054	51.0	47.182	100

JULIO 1985

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	2.331	42.1	3.211	57.9	5.542	100
Buenos Aires (6)	7.124	43.6	9.222	56.4	16.346	100
Caracas (9)	10.518	42.7	14.138	57.3	24.656	100
Lima (5)	586	17.1	2.847	82.9	3.433	100
Río de Janeiro(9)	13.789	52.4	12.533	47.6	26.322	100
Santiago (9)	761	29.5	1.823	70.5	2.584	100
TOTAL	35.109	44.5	43.774	55.5	78.883	100

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

Fuente: CLAC

FLOTAS A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS

(Líneas aéreas regulares)

Aerolíneas Argentinas

Boeing 747 SP	1
Boeing 747-200	6
Boeing 727	8
Boeing 707	2
Boeing 737	12
Fokker F-28-1000	3
Fokker F-28-4000	<u>1</u>
Total	33

Aeroméxico*

Douglas DC-10-30	3
Douglas DC-10-10	2
Douglas DC-8-50	5
Douglas DC-9-30	17
Douglas DC-9-10	8
McDonnell MD-80	<u>8</u>
Total	43

Aeronaves del Perú

Douglas DC-8-55	1
Douglas DC-8-43	1
Douglas DC-8-53	<u>1</u>
Total	3

Aeronica

Boeing 727-100	1
Boeing 720	<u>1</u>
Total	2

AeroPerú

Boeing 727-100	1
Boeing 727-100 C	1
Boeing 727-193	1
Douglas DC-8-62	4
Fokker F-28-1000	<u>3</u>
Total	10

Air Jamaica

Boeing 727-200	4
Airbus A-300 B4-200	<u>2</u>
Total	6

Air Panama*

Boeing 727-100	1
Douglas DC-10-40	<u>1</u>
Total	2

Avensa

Boeing 727-100	7
Boeing 727-200	3
Boeing 727	<u>3</u>
Total	13

* Información al 31 de Diciembre de 1985.

Apéndice 4Adjunto 10

- 2 -

Avianca

Boeing 747-100	1
Boeing 747-200 C	1
Boeing 747 F	1
Boeing 707	4
Boeing 727-200	7
Boeing 727-100	<u>14</u>
Total	28

Aviateca

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

CDA

Boeing 747	1
Boeing 727-100	2
Boeing 727-200	2
Boeing 707-320 C	<u>1</u>
Total	6

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

Cubana

Ilyushin IL-62 M	10
Ilyushin IL-76	2
Tupolev TU-154	<u>6</u>
Total	18

Ecuatoriana

Boeing 707-320 B	3
Boeing 707-321 Cargo	1
Douglas DC-10-30	<u>1</u>
Total	5

Fast Air

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

Faucett

Boeing 727-100	1
Boeing 737-112	1
Douglas DC-8-52	4
Douglas DC-8-51	<u>1</u>
Total	7

LAB*

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

LACSA

Boeing 727-200	3
Douglas DC-8-63	<u>1</u>
Total	4

LADECO

Boeing 727-22 C	1
Boeing 727-78	1
Boeing 727-27 C	1
Boeing 727-116	<u>1</u>
Total	4

* Información al 31 de Diciembre de 1985.

LAN Chile

Boeing 707-385 C	1
Boeing 707-321 B	2
Boeing 737-24-1	1
Boeing 737-2S2C	1
Boeing 737-244	1
Boeing 767-216	<u>2</u>
Total	8

LAP*

Boeing 707-320 B	3
Douglas DC-8-63	<u>1</u>
Total	4

LAV*

Douglas DC-9-30	3
Douglas DC-9-50	<u>6</u>
Total	9

Mexicana*

Boeing 727-200	41
Douglas DC-10-10	<u>5</u>
Total	46

PLUNA

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

SAHSA*

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

SAM

Boeing 727-100	7
Boeing 727-100 C	<u>1</u>
Total	8

TACA*

Boeing 737-200 C	1
Boeing 737-200	2
BAC 1-11	<u>2</u>
Total	5

TAN*

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

VARIG

Airbus A-300 B4	2
Boeing 707-320	6
Boeing 707-320 Cargo	4
Boeing 727-100	7
Boeing 727-100 Cargo	3
Boeing 737-200	12
Boeing 747-200 B	3
Boeing 747-300	2
Boeing 767	1
Douglas DC-10-30	<u>12</u>
Total	52

VIASA*

Boeing 747-F	1
Douglas DC-10-30	5
Douglas DC-9	<u>1</u>
Total	7

Total General Flotas a Reacción de 31 líneas aéreas: 356

Total General Flotas Fuselaje Ancho: 55

* Información al 31 de Diciembre de 1985.

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			
	1984	1985	1984	1985	De Explotación		Netos	
					1984	1985	1984	1985
Aerolíneas Argentinas	390.5	516.6	388.7	533.9	0.5	- 3.3	-18.5	- 1.9
Aeroméxico	439.6	450.6	438.7	508.7	0.2	-12.9	- 6.8	-16.9
Aeronaves del Perú	14.7	5.6	14.9	7.2	- 1.0	-28.6	0.02	0.1
Aeroperú	81.1	78.6	95.5	86.4	-17.8	-10.0	-13.2	- 9.8
Air Panamá	37.9	42.9	37.6	42.4	0.8	1.2	- 0.3	- 0.2
Avianca	369.2	342.2	383.8	357.4	- 3.9	- 4.4	- 6.6	- 8.8
Aviateca	15.8	20.7	13.3	17.7	15.6	14.0	15.5	11.1
COPA	20.2	21.1	19.0	21.4	5.7	- 1.5	1.8	- 1.3
Cruzeiro	156.3	41.1	152.5	48.0	2.4	-16.9	- 1.1	
Ecuatoriana	65.3	74.4	68.9	74.3	- 5.5	0.1	- 4.6	5.8
Fast Air	4.8	4.2	4.3	3.2	9.7	24.5	-14.3	3.0
LAB	86.0	74.1	156.8	94.3	-82.4	-27.3	-32.5	
LACSA	58.9	60.5	61.6	56.7	- 4.6	6.1	-16.0	- 4.8
LADECO	47.7	42.9	45.4	40.6	4.9	5.4	- 6.2	2.3
LAN Chile	115.9	126.3	114.4	124.3	1.3	1.6	-16.4	0.5
Mexicana	566.4	608.8	498.7	601.9	11.9	1.1	7.1	-25.4
Pluna	31.3	23.9	38.6	25.7	-23.5	- 7.5	-14.5	1.4
SAHSA	26.8	28.2	30.1	31.1	-12.3	-10.2	0.6	0.5
SAM	46.0	41.4	39.5	36.0	14.2	13.0	2.5	2.4
TACA	72.8	87.7	65.7	80.5	9.8	8.2	8.4	7.7
TAN	23.6	24.8	25.2	26.5	- 6.6	- 7.0	1.4	0.1
VARIG	897.8	716.6	832.8	707.8	7.2	1.2	11.5	
VIASA	340.2	344.6	320.9	315.6	5.7	8.4	- 1.1	1.5
AVENSA	75.3	81.8	74.2	81.2	1.5	0.8	1.5	5.2
TOTAL	3984.1	3859.6	3921.1	3922.8	1.6	- 1.6		

Fuente: OACI y Líneas Aéreas.

A. REUNIONES CONVOCADAS POR LA CLAC EN 1985 Y 1986

AÑO 1985

- 1) Segundo Seminario sobre Costos y Tarifas del Transporte Aéreo (Buenos Aires, 1 - 5 de Julio)
- 2) Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Costos y Tarifas de la CLAC (GECOT/4) (Buenos Aires, 8 de Julio)
- 3) Vigésimo Primera Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Río de Janeiro, 15 y 16 de Julio)
- 4) Reunión CLAC-CEAC, a nivel del Grupo GECOT, para examinar los factores de ajuste monetario (París, 17 y 18 de Septiembre)
- 5) Reunión Conjunta de los Grupos GECOT, GEPTA Y GEJ preparatoria para la celebración de la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo (Río de Janeiro, 25 - 27 de Septiembre)
- 6) Reunión previa de los Estados miembros de la CLAC para examinar los proyectos de recomendación elaborados en la reunión mencionada en 5) (Montreal, 21 de Octubre)
- 7) Reunión Especial de los Estados miembros de la CLAC para examinar la implementación de la Resolución A6-12: Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI (Montréal, 25 de Octubre)

AÑO 1986

- 1) Vigésimo Segunda Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Río de Janeiro, 28 - 29 de Abril)
- 2) Reunión preparatoria para la Séptima Asamblea de la CLAC (Panamá, 20 - 22 de Agosto)
- 3) Vigésimo Tercera Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (La Habana, 4 - 5 de Septiembre)
- 4) Seminario sobre un sistema estadístico integrado para la aviación civil (Buenos Aires, 15 - 26 de Septiembre)*

* Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/82/013.

- 5) Reunión especial de los Estados de la Región (miembros y no miembros de la CLAC) para examinar la cuestión de las candidaturas en el Consejo de la OACI (Montreal, 22 de Septiembre)
- 6) Reunión Extraoficial de Autoridades Aeronáuticas previa a la Asamblea (Lima, 25 de Noviembre)
- 7) Séptima Asamblea de la CLAC (Lima, 25 - 28 de Noviembre)

B. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE AERONAUTICA

CIVIL DE CENTROAMERICA Y PANAMA

- 1) XXXVI Reunión (Tegucigalpa, Honduras, 6 de Diciembre de 1984)
- 2) XXXVII Reunión (México, D.F., 8 de Agosto de 1985)
- 3) XXXVIII Reunión (San Salvador, El Salvador, 4 de Junio de 1986)
- 4) XXXIX Reunión (San José, Costa Rica, 5 de Noviembre de 1986)

C. REUNIONES REGIONALES DE TRANSPORTE AEREO

CONVOCADAS POR LA OACI

- 1) Seminario Oficioso sobre Pronósticos y Planificación Económica de la Aviación Civil (México, 25 - 29 de Noviembre de 1985)
- 2) Reunión tipo Seminario sobre Estadísticas (Lima, 14 - 18 de Abril de 1986)
- 3) Seminario Oficioso sobre Pronósticos y Planificación Económica de la Aviación Civil (Lima, 21 - 25 de Abril de 1986)
- 4) Seminario Oficioso sobre Tarifas Internacionales de Pasajeros y Carga (Río de Janeiro, 5 - 13 de Mayo de 1986)

PRESUPUESTO Y GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC

(en dólares de los EUA)

<u>Partida</u>	<u>Presupuesto</u>	<u>Gastos*</u>
<u>Reuniones</u>	30.000	13.000
<u>Personal de plantilla</u>		
Sueldos y salarios		
1 Auxiliar de Estadísticas	20.000	19.000
1 Secretaria	16.000	14.000
Horas extraordinarias	3.000	2.200
<u>Ayuda temporal</u>		
Sueldos y salarios		
<u>Consultores</u>	10.000	5.700
<u>Agasajos</u>	2.000	1.800
<u>Comunicaciones</u>	10.000	13.000
<u>Franqueo postal</u>	1.500	1.500
<u>Gastos de impresiones</u>	4.000	3.600
<u>Gastos de viajes</u>	5.000	12.500
<u>Becas de capacitación</u>	11.000	7.200
<u>Servicios de traducción</u>	4.000	3.000
<u>Suministros de oficina</u>	2.000	2.000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	2.500	2.500
<u>Servicios y suministros varios</u>	3.000	5.500
<u>Gastos imprevistos</u>	6.000	1.000
TOTAL	130.000	107.500
Economía del ejercicio		22.500

* Los gastos son estimados por no haberse cerrado el ejercicio de 1986.

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(Martes 25 de Noviembre de 1986, a las 15:00 hs.)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Séptima 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 1985 y 1986.
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 y elección de los Presidentes de ambos Comités.

RESUMEN DE LOS DEBATES

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

1. El Presidente declaró inaugurada la Séptima Asamblea de la CLAC e invitó al Excelentísimo Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú 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. El Excelentísimo Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú pronunció un discurso de bienvenida el cual se reproduce en el Anexo A.

Cuestión 3 del

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

3. El Presidente del Consejo de la OACI pronunció un discurso, el cual se reproduce en el Anexo B.

Cuestión 4 del

Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1985 y 1986

4. El Presidente leyó su informe sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota CLAC/A7-NE/2. La Asamblea tomó nota del contenido de dicho informe.

Cuestión 5 del

Orden del Día: Adopción del Orden del Día

5. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A7-NE/1. A propuesta de los Delegados de Colombia y Perú, la Asamblea agregó las siguientes cuestiones:

Bajo la Cuestión 7 el párrafo:

e) Fijación y observancia de las tarifas; y

Bajo la Cuestión 16 los siguientes párrafos:

a) Transporte aéreo internacional de carga;

b) Medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el empleo ilícito del transporte aéreo internacional;

c) Examen de la Resolución A6-12: Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI; y

d) Enmienda a introducir a la Resolución A4-5: Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Establecimiento de los Comités I y II para
examinar las cuestiones del Orden del Día y
elección de los Presidentes de ambos Comités

6. La Asamblea aprobó por unanimidad una propuesta del Presidente para el establecimiento de dos Comités, de tal manera que las cuestiones 7, 8, 9, 13 y 16 d) del Orden del Día sean examinadas previamente por el Comité I, las cuestiones 10, 11, 12, 14, 15 y 16 a), b) y c) sean examinadas previamente por el Comité II y las cuestiones 17, 18, 19 y 20 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 Brasil y con el apoyo de varios delegados, la Asamblea eligió por unanimidad al Dr. Carlos Fraíno, Jefe de la Delegación de Venezuela como Presidente del Comité I y al Cmdte. Julio Ferradas de la Delegación del Perú, como Presidente del Comité II.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL ING. JOSE MURGIA ZANNIER
MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL PERU
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA SEPTIMA ASAMBLEA
DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Ruy Messias de Mendonça
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Doctor Assad Kotaite
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Con gran satisfacción tengo el honor de dar la más cordial bienvenida a todos y cada uno de los asistentes a la Séptima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, que a partir del día de hoy tiene lugar en esta capital.

El Gobierno del Perú acoge con profundo agrado a las delegaciones de los países hermanos de Latino América y se siente complacido de haberse designado a la ciudad de Lima como sede de esta importante reunión.

El desarrollo tecnológico de la aviación en los últimos tiempos, las luchas por los mercados, el creciente peligro del terrorismo, y otros problemas relacionados con la aviación civil nos plantean a todos y a Uds. con mayor razón serios retos. La CLAC ha sabido responder a ellos con inteligencia y seriedad, en favor de una aviación civil comercial cada vez más ordenada.

Por eso debemos destacar la labor que le correspondió a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en el reciente 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional y en la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo. En esta última, le cupo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil una destacada participación, promoviendo la adopción de varias Recomendaciones que beneficiarán a

la comunidad internacional y en particular, a la Región Latinoamericana, tales como: las relativas a las leyes nacionales en materia de competencia; la prevención y represión del tráfico ilícito de drogas; la armonización de las condiciones del contrato del transporte aéreo; la preservación del papel de la OACI en el transporte aéreo internacional respecto a otros organismos internacionales y las relacionadas con factores de ajuste monetario y conversión de divisas.

En la Asamblea de la CLAC que hoy se inicia en Lima, las materias que figuran en la Agenda, revisten igualmente enorme importancia por cuanto se trata de aspectos medulares para el desarrollo de la aviación civil en general. Entre estas materias, podemos resaltar las relativas a las tarifas en diversos aspectos, como son: los factores de ajuste monetario, ventas en moneda local y facilidades para las remesas al exterior; estadísticas sobre el origen real de los pasajeros; la procedencia y destino del tráfico con el objeto de identificar el verdadero tráfico entre pares de ciudades y valorizar debidamente la corriente de tráfico de pasajeros.

Dentro del marco de la problemática de la aviación civil comercial, el Gobierno del Perú ve con mucho interés la posibilidad de lograr un instrumento multilateral que plasme la integración latinoamericana en materia de transporte aéreo, lo que para nosotros es concordante con los lineamientos de política externa del Gobierno que preside el Dr. Alan García Pérez, basados en nuestra actual Constitución Política, la que en su Artículo 100° establece que el Perú promueve la integración política, social y cultural de los pueblos de América Latina, con miras a la formación de una comunidad latinoamericana de naciones.

Conocemos que el proceso de integración, es un proceso difícil, pero no por ello debemos evitar explorar, y en su momento materializar las posibilidades de hacer integración a través de la aviación civil comercial, por ejemplo en los campos de cooperación técnica, en el manejo de la oferta de capacidades, en los temas de facilitación, en lo relacionado a ayudas al vuelo, en políticas y prácticas tarifarias, y otros temas más.

En este sentido, se puede comenzar tratando asuntos que el Gobierno del Perú estima importantes, como por ejemplo, la implantación de un sistema tarifario integral en los países de nuestra Región, para lo cual deben prepararse directivas de aplicación regional en lo relativo al cumplimiento de tarifas, de tal manera que tanto las líneas aéreas como los Gobiernos garanticen que se apliquen en el mercado tarifas registradas y aprobadas, a fin de agotar las infracciones tarifarias y en su caso adoptar las medidas necesarias para imponer sanciones.

También vemos con interés el tema relacionado con la facilitación y seguridad aeroportuaria en lo que respecta al desarrollo de una vigorosa política tendiente a evitar que se produzcan hechos que pongan en peligro la integridad física de los pasajeros, las instalaciones aeroportuarias, las aeronaves, los equipos y material aeronáutico.

Asimismo sugerimos también la posibilidad de lograr un convenio multilateral para la represión de los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos dedicados a la aviación civil internacional, que no se encuentren contemplados en los Convenios de La Haya de 1970 y Montreal de 1971, tema que está programado a tratarse en el Comité Jurídico de la OACI en los primeros meses del próximo año.

Señor Presidente de la CLAC, Sr. Presidente de la OACI, Señores Delegados, Señoras y Señores: Estamos seguros que esta Séptima Asamblea producirá aportes valiosos para el progreso de la aviación civil comercial internacional, en homenaje a su próximo Décimo Tercer Aniversario.

Finalmente deseo expresar a Uds. el mayor éxito y acierto en sus deliberaciones y acuerdos en esta Séptima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil que tengo el honor de instalar, deseándoles asimismo una grata estadía en nuestro país que los acoge con el mayor afecto y simpatía.

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 SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú, Ingeniero José Murgia Zannier
- Excelentísimo Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Ruy Messias de Mendonça
- Excelentísimo Señor Director General de Transporte Aéreo del Perú y Vicepresidente 1º de la CLAC, Coronel Luis Arroyo Jaime
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Es para mí un honor dirigirme a esta Séptima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y tengo mucho gusto en encontrarme una vez más entre ustedes, en el país del que fuera uno de los pioneros de la aviación, Jorge Chávez. Permítanme asimismo aprovechar esta ocasión para transmitirles los saludos y mejores deseos del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Quisiera expresarle a Ud., Señor Ministro, y por su mediación a Su Excelencia el Presidente del Perú, al Gobierno, así como al pueblo peruano, mi más sincero agradecimiento por la cordial bienvenida y la hospitalidad que me han sido dispensadas.

Las actividades de la CLAC se basan principalmente en una estrecha cooperación con la OACI, en la aplicación de su programa de trabajo a nivel regional en la esfera del transporte aéreo y, en este sentido, quisiera decir que estamos muy orgullosos de esta fructífera cooperación. Por otra parte, a la vez que se ha mantenido esta estrecha cooperación, el programa de trabajo de la CLAC se ha desarrollado mediante iniciativas dimanantes del contexto Latinoamericano y del Caribe.

El 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI finalizó el pasado mes con la mayor participación que se haya registrado hasta la fecha por parte de Estados y organismos internacionales. Los Estados de Latino América y el Caribe desempeñaron un papel activo en la labor de la Asamblea y mantuvieron su representación en el Consejo de la OACI. En este sentido, quisiera aprovechar esta oportunidad para felicitar y ofrecer mi cooperación a los miembros que han sido elegidos para integrar el Consejo, y manifestar mi sincero agradecimiento a los antiguos miembros por su constructiva contribución a la labor del Consejo.

La CLAC ha tenido que atender los problemas de la aviación civil existentes en la Región, dentro de un contexto de condiciones económicas cambiantes, en particular, la recesión mundial registrada a principios de la década de los 80, la cual afectó a la Región de Latino América y el Caribe más que a otras regiones. A pesar de la disminución del tráfico de las líneas aéreas en la Región, causada por la recesión económica, me complace señalar que, desde principios de 1984, el tráfico de las líneas aéreas internacionales regulares de su Región ha aumentado en un quinto, lo cual supone una recuperación impresionante.

En términos del tráfico regular total, las líneas aéreas de Latino América y el Caribe registraron un índice medio anual de crecimiento del 7% durante la última década, manteniendo al mismo tiempo su proporción de cerca del 5% del tráfico mundial. Se prevé que esta situación se sostenga durante 1986.

El rendimiento económico de sus líneas aéreas ha mejorado igualmente. Después de haber registrado un déficit de explotación de \$ 370 millones EUA en 1983, en comparación con un excedente de \$ 2 100 millones EUA para todas las líneas aéreas del mundo en conjunto, las líneas aéreas de Latino América y el Caribe lograron superávits de explotación de \$ 100 millones EUA en 1984 y de \$ 50 millones EUA en 1985. Después de los esfuerzos continuos que han realizado para contener el aumento de los gastos, estas líneas aéreas pueden prever un futuro relativamente saludable.

Según las previsiones preparadas a principios del año por la OACI para el examen trienal de la situación económica del transporte aéreo, se espera que el tráfico internacional de pasajeros efectuado por las líneas aéreas regulares de la Región aumente durante el próximo decenio, a razón de un índice medio anual que se aproxima al índice mundial, que es del 7%. El tráfico internacional de carga durante el mismo período aumentará a un índice medio anual del 6,5%.

Me complace comprobar el continuo interés manifestado por los Estados de Latino América y el Caribe en los seminarios prácticos y teóricos y los programas de reuniones organizados por la OACI para dicha Región, en las distintas disciplinas de la aviación civil. El 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI aprobó un importante programa de reuniones para su Región, que incluye una reunión regional de navegación aérea, y en este sentido, hago votos para que se siga manteniendo el interés manifestado hasta ahora en asistir a estas reuniones y por que, como es habitual, sigan participando activamente en las mismas.

Como ustedes saben, en el 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, se trataron los actuales problemas con que se enfrenta la comunidad del transporte internacional. Los miembros de la CLAC desempeñaron un importante papel en el examen de estos problemas. Por nuestra parte, compartimos la opinión y la experiencia de que, mediante un enfoque multilateral concertado de los problemas económicos y normativos de la industria, se puede llegar a soluciones mutuamente aceptables.

Por lo que respecta al aspecto económico, en una Conferencia mundial de la OACI celebrada en 1985, se examinaron a fondo los principales problemas relacionados con la reglamentación del transporte aéreo internacional y con las tarifas de pasajeros y carga. En este sentido, la Asamblea examinó las conclusiones a las que se había llegado y estableció un programa de las medidas que había que adoptar al respecto.

La Asamblea hizo especial hincapié en el problema planteado por el creciente número de gravámenes que los Gobiernos nacionales y locales vienen imponiendo al transporte aéreo internacional. La Asamblea instó a los Estados a que dejaran de imponer gravámenes nacionales o locales a los suministros y servicios que no se basaran en el coste real de éstos y que contravinieran las resoluciones y recomendaciones de la OACI en materia de impuestos. Con arreglo a estos criterios, se reconoce el hecho de que determinados aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional están exentas del pago de impuestos. Otro hecho significativo es el creciente interés manifestado por diversos organismos internacionales tales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y el Acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comercio (GATT), por lo que respecta a las condiciones en que se realiza el intercambio internacional de servicios. En este sentido, se instó a los Estados Contratantes a asegurarse de que sus Representantes en las negociaciones mundiales sobre el intercambio de servicios tuvieran plena consciencia del sistema jurídico vigente en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y de la función de la OACI en esta esfera.

La Asamblea consideró asimismo la cuestión de las medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional, y prestó particular atención a los nuevos sucesos en materia de leyes sobre la competencia, así como al sobrevuelo.

Las posibles restricciones a los aviones de reacción subsónicos que no satisfacen los requisitos de homologación en cuanto al ruido estipulados en el Anexo 16, revisten particular interés para ustedes. Después de que se celebrara la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo en 1985 y de que tuviera lugar la Reunión de su Comité Ejecutivo, en Río de Janeiro, en Abril de este año, el Consejo de la OACI documentó esta cuestión para que fuera examinada por la Asamblea. La aplicación unilateral de restricciones en materia de ruido a las operaciones de vuelo fue objeto de detenidos debates en la Asamblea, durante los cuales distintas Delegaciones manifestaron inquietud ante los perjuicios que podían sufrir las líneas aéreas de sus países si dichas restricciones empezaban a aplicarse en una fecha tan cercana como el 1° de Enero de 1988. Aunque en general sólo un número reducido de reactores de tipo antiguo se verían afectados en algunos aeropuertos, las restricciones supondrían una pesada carga económica para las líneas aéreas de algunos países en desarrollo que no podían permitirse el sustituir ni modernizar sus flotas antes de dicha fecha. La Asamblea instó a los Estados que proyectaban imponer restricciones en materia de ruido, a conceder exenciones temporales por un plazo máximo de dos años. Se pidió al Consejo que estudiara con urgencia las consecuencias económicas de las nuevas limitaciones a los vuelos de los reactores subsónicos más silenciosos (por lo general, los fabricados después de 1977) y que presentara un informe a este respecto al próximo Período de Sesiones Ordinario de la Asamblea.

Hasta que se examinaran nuevamente las recomendaciones del Consejo en el Período de Sesiones de 1989, la Asamblea instó a los Estados a no prohibir la utilización desde y hacia sus territorios de las aeronaves de este tipo matriculadas en el extranjero. Estamos concediendo a esta cuestión un carácter altamente prioritario y, antes de que abandonara Montreal, el Comité de Transporte Aéreo pidió al Secretario General que preparara una reseña del estudio relativo a este tema, para examinarlo durante su próximo Período de Sesiones, en Enero de 1987.

En respuesta a la Resolución adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas por la que se instaba a los organismos especializados a que cooperaran activamente en la campaña internacional contra el tráfico de drogas, el Consejo examinó la función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea. Por su parte, la Asamblea sancionó las medidas adoptadas por el Consejo e identificó aspectos directamente vinculados a su labor técnica, así como medidas para

facilitar la cooperación entre las líneas aéreas y las administraciones aduaneras, como parte de la campaña internacional contra el tráfico de drogas patrocinada por las Naciones Unidas.

Lamentablemente, los actos terroristas de sabotaje y los incidentes de apoderamiento ilícito de aeronaves siguen planteando una seria amenaza para la seguridad de los vuelos y para las vidas de los pasajeros y de las tripulaciones, y por tanto exigen una continua vigilancia por parte de la OACI, de sus Estados miembros y de la IATA. La Asamblea adoptó una declaración refundida relativa a los criterios de la OACI sobre esta cuestión y condenó una vez más todos los actos terroristas dirigidos contra la aviación civil, dondequiera que se cometan y quienquiera que los lleve a cabo, y encargó al Consejo que siguiera concediendo máxima prioridad a la seguridad de la aviación. Debemos garantizar la adhesión y aplicación a nivel mundial de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, y hacer nuevamente un llamamiento a aquellos Estados de las regiones de Latino América y el Caribe que aún no lo hayan hecho, a fin de que hagan todo lo posible para acelerar los procedimientos legislativos necesarios a tal efecto. Por otra parte, la Asamblea instó al Consejo a que adoptara las medidas necesarias para la preparación, con carácter altamente prioritario, de un proyecto de instrumento que ampliase el alcance de las disposiciones de los Convenios de La Haya y Montreal, a fin de que se aplicaran a los actos criminales perpetrados en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, y con miras a que fuera adoptado en una conferencia diplomática de preferencia antes de finales de 1987.

Por su parte, el Consejo adoptó una resolución por la que se instaba a los Estados Contratantes a que insertaran en sus acuerdos bilaterales una cláusula modelo sobre seguridad de la aviación. Cabe señalar, a este respecto, que dicha cláusula está destinada a servir de orientación a los Estados y no a limitar su libertad contractual.

Si bien es cierto que los Convenios internacionales han tenido éxito y han merecido una aceptación generalizada, éstos sólo representan un instrumento preventivo y disuasorio de carácter general. Sin embargo, el modo más efectivo de combatir los actos de violencia perpetrados contra la aviación civil consiste en adoptar medidas preventivas destinadas a mejorar la seguridad de los aeropuertos. Así pues, se pide a todos los Estados que hagan aplicar las disposiciones más rigurosas del Anexo 17 sobre seguridad de la aviación, el cual ha sido recientemente revisado. En este sentido, se reconoce la necesidad de contar con mayor asistencia técnica en materia de seguridad.

En la Sexta Asamblea celebrada en Río de Janeiro, la CLAC adoptó una resolución por la que se instaba a sus miembros a que ratificaran el Artículo 3 bis del Convenio de Chicago, en el cual se incorporaba la obligación de los Estados de abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo. Una vez más, aprovecho esta oportunidad para instar a los Estados de su Región que aún no lo hayan hecho, a que ratifiquen lo antes posible el Protocolo relativo a esta enmienda al Convenio de Chicago.

Pasando ahora a la asistencia técnica destinada a los proyectos de aviación civil de Latino América correspondientes al presente ciclo, de 1982-1986, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) aprobó diversos proyectos por una cantidad de \$ 22,9 millones EUA, lo que supone cerca de 4,8 millones más sobre la cantidad que había sido aprobada y a que me referí en el discurso pronunciado ante ustedes hace dos años. De hecho, posiblemente recordarán que en aquel entonces mencioné que estaba prevista la aprobación de otros proyectos para finales del ciclo en curso, por un valor comprendido entre \$ 2 á \$ 4 millones EUA.

En vista de las rigurosas restricciones presupuestarias que limitan actualmente la disponibilidad de fondos del PNUD, y debido a las cuales se ha reducido la cifra indicativa de planificación CIP para Latino América, se está haciendo cada vez más hincapié en la necesidad de que los Gobiernos financien los proyectos parcialmente, según acuerdos de participación en la financiación de los gastos. Esta necesidad se refleja claramente en las cifras correspondientes al ciclo en curso. Así pues, de los \$ 22,9 millones EUA destinados al programa correspondiente a Latino América, \$ 14,2 millones EUA, es decir, el 62% han sido proporcionados por los Gobiernos en concepto de participación en la financiación de los gastos.

Por lo que respecta al próximo ciclo del PNUD, 1987-1991, la CIP correspondiente a Latino América aumentará en un 13% en términos monetarios, con respecto al ciclo en curso. Con todo esta cifra será inferior en un 24% a la registrada en el período de 1977-1981. Por otra parte, si bien los proyectos aprobados para el próximo ciclo tan sólo ascienden en la actualidad a \$ 3,1 millones EUA, confío en que la cuantía destinada a dicho programa será en último término ligeramente superior a la actual.

Se han presentado al PNUD de Nueva York diversas propuestas relativas a los proyectos regionales de dicho órgano, pero hasta la fecha no se ha adoptado decisión alguna al respecto. Este retraso se debe hasta cierto punto a la falta de apoyo por parte de las autoridades gubernamentales encargadas de la planificación, apoyo que resulta esencial si se desea que la aviación civil reciba una financiación más adecuada por parte de los organismos donantes.

En los años venideros, la OACI y la CLAC continuarán manteniendo estrechas relaciones, a fin de seguir promoviendo el desenvolvimiento de la aviación civil en Latino América. Al mirar en retrospecto, la CLAC puede contemplar con orgullo los trece años de cooperación fructífera que le han valido un lugar respetado dentro de la comunidad de la aviación civil internacional. Desde sus orígenes, la CLAC ha contado con la colaboración de un hombre dedicado, competente y leal, que se ha entregado plenamente al servicio de su Organización. Así pues, aprovecho la oportunidad para rendir homenaje al Sr. Indalecio Ferrari, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, agradeciéndole muy sinceramente su valiosa contribución al logro de los objetivos de la CLAC. Quisiera desear personalmente al Sr. Ferrari un feliz retiro, y los mayores éxitos en esta Asamblea.

Muchas gracias.

SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(Viernes 28 de Noviembre de 1986, a las 10:00 hs.)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Examen del Informe del Comité I.
2. Examen del Informe del Comité II.
3. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
4. Cuestión 17 del
Orden del Día: Despedida del Sr. I. M. Ferrari como
Secretario de la CLAC.
5. Cuestión 18 del
Orden del Día: Lugar y fecha de la Octava Asamblea de
la CLAC.
6. Cuestión 19 del
Orden del Día: Elección del Presidente y Vicepresidentes
de la CLAC.
7. Cuestión 20 del
Orden del Día: Clausura de la Asamblea.

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A7-NE/26

1. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité I, Dr. Carlos Fraíno, Jefe de la Delegación de Venezuela, 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/A7-NE/26.
2. La Plenaria adoptó el Informe del Comité I sin ningún comentario.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A7-NE/27

3. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité II, Cmdte. Julio Ferradas, de la Delegación del Perú, 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/A7-NE/27.

4. El Delegado del Perú, apoyado por los Delegados de México y Cuba, solicitó que se agregara al párrafo 1, subpárrafo A inciso a), subinciso i) del Programa de Trabajo, la siguiente oración: "cuya divulgación sea considerada apropiada por los Estados miembros". La Asamblea aprobó dicha enmienda.

5. El Delegado de Cuba, apoyado por los Delegados de México y Colombia propuso que se modificaran los párrafos 18 y 19 del Adjunto a la nota NE/27 para que diga lo siguiente:

"18. Varios delegados manifestaron su apoyo a dicho examen siempre y cuando incluya lo referente en general al uso indebido deliberado de la aviación civil y no sólo el relacionado con el tráfico de estupefacientes. La mayoría de los delegados mencionaron que es conveniente estar pendientes de la labor que se está llevando a cabo en el seno de la OACI sobre dicho tema y que debido a esa labor, así como la que debería realizar la CLAC, era conveniente utilizar el término "uso indebido deliberado" de la aviación civil en el tratamiento de estas cuestiones.

19. La Asamblea encargó al Comité Ejecutivo que decida el mecanismo más idóneo para instrumentar el examen de dicho tema y de las medidas unilaterales adoptadas por los Estados en relación con el uso indebido deliberado del transporte aéreo internacional, realizando entre otros un análisis de:

- a) El contenido preciso de las obligaciones que asume el transportador aéreo tanto frente al Estado de bandera, a los terceros Estados y a los usuarios;
- b) El contenido de las relaciones de los Estados entre sí, bajo la perspectiva antes indicada a los efectos de determinar si deben o no reconsiderarse las medidas adoptadas o que puedan adoptarse y que afecten al transporte aéreo internacional; y

- c) Las medidas que puedan tomar las líneas aéreas de transporte público en apoyo a las acciones de sus respectivos Estados en contra del uso indebido deliberado del transporte aéreo internacional."

6. La Asamblea aprobó los cambios propuestos y procedió a adoptar el Informe del Comité II con las enmiendas antes mencionadas.

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 17 del

Orden del Día: Despedida del Sr. I. M. Ferrari como Secretario de la CLAC

CLAC/A7-NE/25

8. El Delegado de Ecuador presentó a consideración de la Plenaria un proyecto de Resolución contenido en la nota NE/25 titulado "Homenaje al Sr. I. M. Ferrari".

9. La Asamblea adoptó por aclamación la Resolución que se reproduce a continuación después de escuchar comentarios elogiados sobre la personalidad y el desempeño del Sr. Ferrari, como Secretario de la CLAC por parte de los Delegados de Venezuela, Costa Rica, Chile, Perú, Colombia, AITAL, IATA, Argentina, El Salvador, España, CEAC, México y U.R.S.S..

RESOLUCION A7-4

HOMENAJE AL SR. INDALECIO M. FERRARI

CONSIDERANDO que durante la Primera Asamblea de la CLAC se expresó que era un deber ineludible reconocer la contribución que los hombres de Latinoamérica han prestado al desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que el Sr. Indalecio M. Ferrari ha dedicado más de 17 años de su vida al servicio de la Organización de Aviación Civil Internacional, de los cuales durante más de 13 años se desempeñó como Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC desean expresar su profundo reconocimiento a la alta capacidad profesional, dedicación y espíritu de sacrificio puestos de manifiesto de una manera permanente por el Sr. I. M. Ferrari para el cumplimiento de los objetivos de la CLAC;

LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Expresar su más amplio reconocimiento a la extraordinaria contribución del Sr. I. M. Ferrari al desarrollo de la aviación civil latinoamericana.
- 2) Rendir un cálido homenaje de agradecimiento, respeto y aprecio al ilustre nacional Argentino.
- 3) Encomendar al Presidente de la CLAC que haga llegar esta Resolución al Gobierno Argentino y al Presidente del Consejo de la OACI.

10. El Presidente de la CLAC así como los Delegados de Chile, AITAL, IATA, Costa Rica y Cuba hicieron entrega de un presente al Sr. I. M. Ferrari, y el Delegado de la U.R.S.S. lo invitó junto con su esposa a visitar Moscú y Leníngrado. El Sr. Ferrari pronunció un discurso de despedida (ver Anexo A).

Cuestión 18 del

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

11. El Delegado de Costa Rica, con el apoyo del Delegado de El Salvador ofreció la ciudad de San José como sede de la Octava Asamblea de la CLAC. La Plenaria aceptó esta propuesta por aclamación.

Cuestión 19 del

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

12. A propuesta del Delegado de Venezuela y con el apoyo de los Delegados de México, Brasil y Chile, la Plenaria eligió por aclamación a los siguientes países para constituir el Comité Ejecutivo:

Presidente : Perú
Vicepresidente 1° : Costa Rica
Vicepresidente 2° : Argentina
Vicepresidente 3° : Colombia
Vicepresidente 4° : Cuba

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

14. El Delegado de El Salvador luego de felicitar al nuevo Comité Ejecutivo, agradeció a los Estados miembros de la CLAC la ayuda que proporcionaron a su pueblo y Gobierno con motivo de los terremotos que asolaron recientemente a su país.

Cuestión 20 del

Orden del Día: Clausura de la Asamblea

15. El Presidente clausuró los trabajos de la Séptima Asamblea de la CLAC.

DISCURSO DE DESPEDIDA PRONUNCIADO POR EL SR. I. M. FERRARI

SECRETARIO DE LA CLAC, EN EL ACTO DE CLAUSURA

DE LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Ruy Messias de Mendonça
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latino-americanos
- Señores Representantes de la OACI
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Les agradezco desde lo más íntimo de mi corazón la honrosa Resolución que me habeis dedicado por iniciativa de la distinguida y querida Delegación de Ecuador, y que todos los que están aquí presentes han hecho suya y agradecer especialmente el valioso presente que me acabais de entregar de manos del Señor Presidente de la CLAC y que conservaré con orgullo y también con nostalgia cuando en la tranquilidad de mi hogar y en el momento del crepúsculo que es el momento de la meditación, contemple vuestro plato durante el transcurso de los años (que espero que sean muchos), aparezcan en mi memoria los hechos y las personas de la CLAC amalgamados en esta hermosa plata del Perú.

También quiero agradecer todas las expresiones de reconocimiento y más que reconocimiento, yo diría de cariño que acabo de escuchar por parte de todas las Delegaciones que hicieron uso de la palabra. Agradecer los presentes que me hicieron los Señores Representantes de nuestra querida Delegación de Chile, de AITAL, de IATA, de Costa Rica y de Cuba, y para ellos también van mis mismas palabras que expresé anteriormente cuando contemple esos presentes y contemple nuestra Resolución, yo digo nuestra porque se ha adoptado en la Asamblea, en reconocimiento a mi gestión como Secretario de la CLAC.

Las despedidas son siempre tristes y en cada despedida cuando se deja lo que se ama, uno se siente morir un poco, y con mayor razón en este caso cuando uno deja una actividad que ha sido, como a todos ustedes les consta, y que han expresado en vuestras palabras, la pasión de mi vida.

Les confieso que he esperado este momento con gran emoción y también con angustia, porque son muchos años que quedan atrás en mi vida profesional dedicados a la aviación civil. Primero en la Fuerza Aérea Argentina, donde tuve oportunidad de dar mis primeros pasos en este campo tan hermoso y tan importante para nuestros pueblos como lo es el transporte aéreo.

Por ello creo que mi primer tributo de agradecimiento debe ser a la Fuerza Aérea de mi país, a la cual tuve el honor de servir durante 22 años y que me brindó la ocasión, igual que a muchos de los que están aquí presentes y que pertenecen a las honrosas Fuerzas Aéreas de Latinoamérica, de conocer una realidad que forma parte de nuestro poder aéreo nacional, en donde lo civil y lo militar se conjugan para el logro mancomunado de nuestros grandes objetivos nacionales, a través de una dimensión que es común para ambos: el espacio aéreo.

La segunda etapa de mi vida profesional en el campo de la aviación civil comenzó en la OACI a la que ingresé por concurso en 1969 y que me permitió la oportunidad de asumir la Secretaría de la CLAC a partir del 14 de Diciembre de 1973, fecha memorable en que nuestro Organismo Regional vió la luz en la ciudad de México.

Veo aquí con gran satisfacción y emoción algunos de los pioneros que contribuyeron a la creación de la CLAC: Diego Pardo Tovar de Colombia, quien preparó conmigo el proyecto de Estatuto, Mariano Tirado Representante de Venezuela, e infatigable luchador por los ideales de la CLAC, y al que muy especialmente le agradezco con gran emoción las palabras que él expresó anteriormente no sobre nuestro trabajo común, sino sobre nuestra grande y permanente amistad, gracias Mariano. Ernesto Vásquez Rocha de Colombia y actual Director Ejecutivo de AITAL, y Enrique Pérez Castro, Oficial de Transporte Aéreo de la OACI en México y actual Subdirector de dicha Oficina.

Y es por ello que al hablar de la pasión profesional que he sentido por la aviación civil, quisiera dedicar estas palabras no sólo a ustedes que me han acompañado a lo largo de estos últimos años en mis actividades como Secretario de la CLAC, brindándome una amistad que conservaré siempre en mi recuerdo y en mi corazón, sino también quiero mencionar a mis seres más queridos que han compartido conmigo mi dedicación y mis esfuerzos continuos y quienes al no poder estar junto a mí el tiempo necesario que un jefe de familia debe dedicar a su hogar, han sabido aceptar en muchas ocasiones con sacrificio y resignación la ausencia del esposo y del padre: me refiero a mi esposa Beatriz y a mis hijos Armando, Guillermo y Ulises. Lamentablemente Ulises,

como en la mitología griega, no ha podido acompañarme en estos momentos porque sus actividades como Oficial de la Fuerza Aérea en el Sur Argentino no le han permitido poder viajar a Lima. No obstante mi corazón está también con él.

Antes de seguir adelante quiero pedirles a mis dos íntimos colaboradores desde la creación de la CLAC, que estén al lado mío porque ellos han sido los testigos permanentes de mi gestión y han sabido ayudarme y comprender mis anhelos y aspiraciones (incluyendo también mis momentos de mal humor) compartiendo conmigo los sinsabores de la lucha diaria y también las satisfacciones de los éxitos logrados por la CLAC en sus 13 años de existencia: me refiero a nuestro Secretario Adjunto, Enrique Pérez Castro, gran colega y amigo, y a mi estimada Ludmila Novak, aunque ella quiere que la llamen solamente Lidu, que con la eficiencia que ustedes conocen me ha ayudado permanentemente en los trabajos de la Secretaría de la CLAC. También quiero expresar mi agradecimiento por la cooperación que me han brindado en la Secretaría de la CLAC Zoraida, mi Asistente de Estadísticas, y Sylvia que está colaborando con Lidu en la Secretaría.

Muchos de ustedes me han preguntado porqué me retiro de la CLAC a los 60 años de edad, cuando nuestro Organismo Regional está alcanzando plenamente sus objetivos para lo cual fue creado. Lee Iacocca, el hombre que alcanzó las más altas posiciones en la Ford y en la Chrysler decía en su autobiografía publicada recientemente en los Estados Unidos, que él no concebía como un ejecutivo ampliamente experimentado en una actividad determinada podía retirarse a los 60 años e incluso a los 65 años, cuando todavía podía ser útil a la sociedad, y no limitarse a hacer las compras diarias en el supermercado, mirar la televisión y jugar al golf, que parece ser el destino que me espera.

Sinceramente deseo confesarles que nunca me gustaron ninguna de estas cosas, tal vez por estar demasiado absorbido por las actividades de la CLAC. Creo que ahora tendré que acostumbrarme a esta nueva vida, hacer nuevas amistades al regresar a mi patria, y recuperar los viejos amigos que dejé allí hace más de 17 años.

Contestando a la pregunta sobre mi retiro, tal vez pude haberme quedado unos años más como Secretario de la CLAC, como me lo pidió el Comité Ejecutivo en Río de Janeiro en el mes de Abril de este año, lo cual me produjo una gran emoción que no pude disimular en esos momentos.

Pero la explicación de mi retiro es absolutamente personal, como se lo expresé al Comité Ejecutivo. Yo siempre he sostenido que un buen Secretario de un Organismo como la CLAC, por las especiales características del mismo, requiere de tres condiciones básicas llevadas a su plenitud en lo posible: experiencia, imaginación e iniciativa.

La imaginación partiendo de la experiencia anticipa juicios acerca de futuros perfeccionamientos. Y que otra cosa no buscamos en la CLAC sino el perfeccionamiento constante de nuestras actividades para el desarrollo de un transporte aéreo seguro, económico, eficiente y ordenado en nuestra Región.

En la CLAC como en cualquier actividad humana necesitamos conocer la realidad ambiente, debemos adquirir experiencia; pero no podemos quedarnos estáticos, necesitamos proyectarnos hacia el futuro y para ello debemos usar lo mejor posible nuestra imaginación, para concebir de qué manera podemos lograr nuestros objetivos.

Es así que lo futuro se identifica con lo perfecto y al concebir esta perfección estamos tratando de llegar al ideal. Los ideales, por ser visiones anticipadas de la perfección influyen sobre nuestra conducta y son el instrumento natural de todo progreso humano.

Sin jactancia personal yo me precio de ser un idealista y para no caer en un exceso de individualismo a que me llevaba mi propia posición, porque lamentablemente la Secretaría de la CLAC es bastante unipersonal, traté de alcanzar el ideal colectivo, es decir lograr la coincidencia de varios individuos en un mismo afán de perfección. Y así nacieron nuestros grupos de trabajo: el GEPTA, el GECOT, el GEJ y últimamente el GEC.

Yo siempre pensé que todo ideal debe ser respetado, aunque parezca difícil de lograr; lo negativo es carecer de ideales y esclavizarse a las contingencias de la vida práctica, renunciando a la posibilidad de perfección de nuestras actividades.

Pero mantener un ideal en cualquier actividad humana no es fácil, ya que ello exige una pasión por lo que se está haciendo, que debe traducirse en iniciativa, la que a menudo se estrella contra la realidad social, como le pasó al Quijote.

Yo creo que en esto tal vez difiera algo con el Sr. Iacocca, ya que el transcurso de los años, si bien da mucha experiencia, en alguna manera debilitan o deterioran las otras dos condiciones básicas a las que me he referido anteriormente: la imaginación y la iniciativa, particularmente en una actividad de naturaleza tan creativa como es el cargo de Secretario de la CLAC.

Por favor les ruego a los señores aquí presentes que tengan 60 o más años de edad, que no tomen lo que acabo de expresar como una alusión de carácter general, es mi propia autocrítica la que estoy haciendo.

Entonces si la trilogía no es perfecta, nuestra propia autocrítica nos indica el camino a seguir, en este caso yo elegí el retiro, el cual no necesariamente debe ser absoluto, como lo reconoció el Comité Ejecutivo en Río de Janeiro, al considerar que yo podría seguir colaborando de alguna manera con la CLAC en determinadas ocasiones.

Finalmente debo declararles que reconozco que he sido demasiado apasionado por todo lo que es la CLAC y como es lógico ello me ha traído más de un problema, pero después de haber servido a la OACI por más de 17 años y a la CLAC por más de 13 años, los resultados creo que están a la vista: 30 Resoluciones y 37 Recomendaciones además de las adoptadas recientemente en la Asamblea.

Afortunadamente hoy podemos decir con orgullo 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 el respeto de toda la comunidad aeronáutica internacional, como fundamentalmente se puso de manifiesto en ocasión de la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo cuando la Recomendación 9 sobre el mecanismo multilateral de fijación de tarifas, posiblemente una de la más importante adoptada por esa Segunda Conferencia, se inspiró en nuestra propia Resolución A3-2. También durante el 25º Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI, cuando nuestros principios de Cocoyoc fueron aceptados e incorporados al nuevo Artículo 3 bis del Convenio de Chicago sobre interceptación de aeronaves civiles, y últimamente durante la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo que se enriqueció con las numerosas Recomendaciones propuestas por los Estados de la CLAC.

Y al mencionar los principios de Cocoyoc y observar la presencia de Mariano Tirado recuerdo ya con carácter anecdótico que Mariano llamó a esa Reunión la Reunión del Monasterio de Cocoyoc, porque durante 3 días estuvimos encerrados en el Hotel, que por supuesto era muy confortable, pero que estaba completamente alejado del mundanal ruido y de los placeres tan agradables que caracterizan la vida en México. Muchos de los participantes en esta Reunión de Cocoyoc me lo reprocharon. No obstante nos cabe la satisfacción de que gracias a ese cuasi retiro espiritual que hicimos en Cocoyoc salieron de allí principios fundamentales presentados por la CLAC a la Asamblea de la OACI.

Recuerdo también que en mi lecho hospitalario después de sufrir un serio accidente en Buenos Aires, Enrique Pérez Castro me informó que los principios de Cocoyoc habían sido aceptados por toda la comunidad aeronáutica internacional que participó en la Asamblea de la OACI y creo que para alentar mi recuperación Enrique me dijo que toda la CLAC había reconocido mi labor en la preparación de estos principios. Este es un ejemplo de las grandes satisfacciones que recibí en mi gestión al frente de la Secretaría de la CLAC y que recordaré durante toda mi vida.

Asimismo y aunque en esta oportunidad no me estoy despidiendo del Perú ni de la OACI ya que permaneceré en mis funciones algunos meses más, quiero expresar mi reconocimiento al Gobierno del Perú por haber hecho muy feliz mi estadía y la de mi familia en este país -prueba de ello es que tengo tres nueras peruanas- y también a la OACI, en especial a la Oficina Regional de Lima, por el apoyo que siempre le ha brindado a la CLAC y en particular a mi gestión como Secretario de la misma.

Para concluir sólo les pido a los Señores Directores que traten que las Resoluciones y Recomendaciones adoptadas por la CLAC se cumplan en sus respectivos países, que no queden en letra muerta; que participen activamente en las reuniones de trabajo de la CLAC y que le presten a mi sucesor toda la cooperación que siempre me han brindado a mí, no como el funcionario que está al frente de la Secretaría de la CLAC, sino como lo han hecho conmigo, con el colega y el amigo que está luchando junto con todos vosotros por los ideales de nuestra Latinoamérica en el campo del transporte aéreo.

A todos vosotros, muchísimas gracias.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE SALIENTE
BRIGADIER RUY MESSIAS DE MENDONÇA, EN EL ACTO
DE CLAUSURA DE LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Director General de Transporte Aéreo del Perú, Coronel FAP Luis Arroyo Jaime
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latino-americanos
- Señores Representantes de la OACI
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Como primeras palabras quiero agradecer al Gobierno y al pueblo de esta tierra por la magnífica recepción, por el cariño y por todo el calor humano demostrados durante nuestra permanencia en esta linda tierra. También felicitarlos por la eficiencia y por la organización impecable que significaron muchísimo para los resultados obtenidos por todos nosotros.

Por casi 8 meses yo tuve el honor de actuar como Presidente de la CLAC. Sin tener experiencia anterior, confieso que este mandato se constituyó de pronto en un terrible desafío para mi. Empezando con la Reunión del Comité Ejecutivo en Río de Janeiro, en Abril de este año, seguido de la Reunión de La Habana, tuvimos el climax en la Asamblea de Montreal en Septiembre.

Las perspectivas hasta entonces eran de muchas dificultades, por la casi total imposibilidad de obtenerse el tan deseado consenso entre los países de nuestro bloque.

La realidad no fue diferente de la expectativa. En Montreal vivimos momentos de grandes tensiones. No los voy a rememorar en este instante pero les aseguro que ellos jamás se apagarán en mis recuerdos, tantas y tan intensas fueron las emociones que desde entonces he vivido.

Hoy al entregar al distinguido amigo y eminente Director General de Transporte Aéreo del Perú, Coronel FAP Luis Arroyo Jaime, el cargo de Presidente de la CLAC, lo hago con inmensa paz de espíritu, por dos razones principales.

La primera por tener la conciencia de haber empleado todos mis esfuerzos para dignificar el cargo de Presidente y para alcanzar los objetivos de la CLAC, principalmente logrando el éxito en la elección integral de la lista de candidatos de nuestro Organismo ante el 26° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI; y la segunda por saber que el nuevo Presidente sabrá dar continuación a mis esfuerzos en la búsqueda de la integración total del bloque, fortaleciendo a la CLAC y haciéndola cada vez más respetada en el escenario de la aviación internacional, porque si ganamos la batalla de Montreal del 86, esto no significa que la siguiente, la del 89, también la venceremos. Al contrario, cada nuevo día más fuertes son los indicios que solamente mediante la unión y el consecuente fortalecimiento de la CLAC, conseguiremos sobrevivir. Y el camino de la unión pasa, obligatoriamente, por la admisión de nuestros hermanos del Caribe Insular y del Norte de Sudamérica al seno de la CLAC.

Estoy seguro de que bajo la firme y serena conducción del Coronel Arroyo y con la eficiente participación de sus distinguidos Vicepresidentes, los destinos de nuestra CLAC estarán en muy buenas manos.

Aprovecho esta oportunidad para agradecer la leal ayuda de mis Vicepresidentes, así como también la dedicación del Señor Secretario y la cooperación de la OACI.

Mis amigos representantes de los países de la CLAC, al despedirme quiero declarar que para mi fue un privilegio haber sido su Presidente por algunos meses.

Por el apoyo, por la lealtad, por la amistad, por la confianza y por el cariño tantas veces demostrados a mi persona, mi más sincero y profundo reconocimiento.

Muchas gracias.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE ENTRANTE
CORONEL FAP LUIS ARROYO JAIME, EN EL ACTO DE
CLAUSURA DE LA SEPTIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Ruy Messias de Mendonça
- Señores Directores de Aviación Civil de los Estados Latinoamericanos
- Señores Representantes de la OACI
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Recibo con profunda satisfacción el honor que me habeis conferido al designarme como Presidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Esta distinción no sólo honra a mi persona como Director General de Transporte Aéreo del Perú, sino también a mi país. Es por ello que me siento doblemente obligado ante ustedes.

Conocedor de la calidad profesional y de su experiencia en el quehacer aeronáutico, era de esperar que los debates y las intervenciones de los Señores Delegados en los trabajos de los Comités I y II nombrados por la Asamblea, hayan alcanzado el alto nivel académico y técnico que ha sido la nota característica de estas reuniones. Las Resoluciones y Recomendaciones que habeis propuesto a consideración de la Asamblea y que han sido aprobadas, serán tomadas muy en cuenta por las Administraciones de los países miembros de la CLAC.

El Comité Ejecutivo que me honro en presidir, conocedor ya del Programa de Trabajo aprobado para los próximos dos años, se esforzará al máximo para tratar de cumplir a cabalidad interpretando así las justas preocupaciones y aspiraciones de la comunidad aeronáutica regional y se permite exhortar a los Estados miembros para que cada vez que sean convocados presten su valiosísima ayuda y experiencia en los diferentes grupos de expertos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y grupos especiales de trabajo que puedan eventualmente crearse con fines específicos.

Merece especial preocupación del Comité Ejecutivo que presido la decisiva participación que debe tener la CLAC por medio de sus expertos jurídicos para elaborar un proyecto de instrumento multilateral para la represión de los actos ilícitos de violencia en los Aeropuertos dedicados a la aviación civil internacional, a fin de que sea presentado como un documento de trabajo al Comité Jurídico de la OACI, cuya Reunión está programada para los primeros meses del próximo año y así poder materializar una vez más la presencia de la CLAC como Organismo Regional en el foro más importante de la aviación civil internacional.

Debo expresar mi agradecimiento a los Señores Delegados por su trabajo fructífero y fecundo y también a los Señores Observadores de los Estados no miembros de la CLAC y de los Organismos Internacionales, por sus significativos aportes en los debates que se han llevado a cabo.

Quiero agradecer también en forma muy especial la infatigable y responsable labor del Señor Indalecio Ferrari, quien como Secretario desde la fundación de la CLAC, a través de todos estos años, supo ser uno de los propulsores del engrandecimiento de este Organismo.

Finalmente, les reitero mi sincero agradecimiento y la promesa de desempeñar a cabalidad los deberes que me habeis encomendado con la ayuda del Comité Ejecutivo y la cooperación de todos ustedes que nos han honrado con su amable presencia.

Muchas gracias. vut