



**COMISION LATINOAMERICANA
DE AVIACION CIVIL**

OCTAVA ASAMBLEA ORDINARIA

(San José, 21 al 25 de Noviembre de 1988)

INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA

I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Octava 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	3
Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea	3
<u>Recomendación A8-1</u>	
Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular	4
<u>Anexo a la Recomendación A8-1</u>	5
<u>Resolución A8-1</u>	
Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional	10
<u>Resolución A8-2</u>	
Cursos políticos de acción en materia de prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas	12
Cursos de acción a seguir en el campo de las políticas restrictivas operacionales basadas en la protección ambiental (ruido y emanaciones)	13
<u>Resolución A8-3</u>	
Restricciones sobre ruido de aeronaves	14
Facilitación en materia de carga aérea	15
<u>Resolución A8-4</u>	
Facilitación del transporte de carga aérea	15

	<u>Página</u>
Flexibilización en la administración de derechos de tráfico de quinta libertad	16
<u>Recomendación A8-2</u>	
Otorgamiento de los derechos de tráfico de quinta libertad	17
Tarifas	18
<u>Recomendación A8-3</u>	
Integridad tarifaria - guía de orientación	19
<u>Texto de orientación sobre sanciones correspondientes a las faltas de orden tarifario, a ser aplicado como guía en la unificación de criterios punitivos</u>	20
Tratamiento del transporte aéreo como intercambio de servicios (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio - GATT)	24
<u>Resolución A8-5</u>	
Política sobre relaciones intergubernamentales con organismos internacionales de intercambio de servicios	25
Ratificación de los Protocolos de Montreal de 1975, complementarios del Sistema de Varsovia (Nos. 3 y 4)	26
<u>Recomendación A8-4</u>	
Complementaria de la Recomendación A5-2 adhesión a los Protocolos de Montreal 3 y 4	26
Ratificación del ordenamiento penal internacional (Convenios Tokio 1963, La Haya 1970, Montreal 1971 y Montreal 1988)	27
<u>Recomendación A8-5</u>	
Ratificación ordenamiento penal de la aviación civil internacional	27
Participación de expertos de América Latina en paneles o grupos de estudio de la OACI	28

Recomendación A8-6

Participación de los expertos de la Región en los paneles de la OACI	29
Cartilla de asuntos a ser tenidos en cuenta en negociaciones bilaterales	30
Lista de tópicos a tener presente por los Estados miembros en sus negociaciones sobre transporte aéreo	31
Revisión de Recomendaciones y Resoluciones	33

Resolución A6-5 (enmendada Octava Asamblea)

Principios y criterios básicos para la construcción de tarifas de pasajeros	34
--	----

Recomendación A8-7

Complementaria de las Resoluciones A4-5 y A5-4 relativas al régimen de sobre- venta o exceso de reservas en el transporte aéreo	38
Presupuesto para el bienio 1989-1990. Gastos realizados en el bienio 1987-1988	40
Estado de contribución al presupuesto de 1988 y gastos 1987 de los Estados de la CLAC - Escala de cuotas	40

Resolución A8-6

Prorratio de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros correspondientes a 1989-1990	41
Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de Enero de 1989 al 31 de Diciembre de 1990.	42
Impuestos y derechos en el transporte aéreo	43

Recomendación A8-8

Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo	43
--	----

	<u>Página</u>
Informe sobre la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica de la OACI (CAR/SAM/2, Santiago, 2 al 20 de Mayo de 1989)	44
Informe de la participación en la Décima Reunión Departamental de Facilitación	44
Informe sobre becas otorgadas a América Latina en la realización de cursos en IAMTI	45
Informe sobre el progreso alcanzado en la aplicación del Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/86/031	45
Informe del Presidente de la CLAC sobre la decisión adoptada por la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo en materia de Candidaturas Latinoamericanas al Consejo de la OACI	45
Otros asuntos	
Plazo trienal convocatoria de las Asambleas de la CLAC	46
Evaluación de la labor de la CLAC	46
Análisis de la labor realizada por la CLAC, perspectivas y necesidades	46
Seminario sobre la desregulación norteamericana y la liberalización en Europa (Río de Janeiro, 30 y 31 de Marzo de 1989)	46
Presentación del candidato del Acuerdo de Rotación de Sudamérica para elección del Consejo en la próxima Asamblea de la OACI	47
Lugar y fecha de la Novena Asamblea de la CLAC	47
Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC	47
Clausura de la Octava Asamblea	47

ADJUNTOS

- A. Programa de Actividades de la CLAC para 1989-1990
- B. Programa de Reuniones de la CLAC para 1989-1990
- C. Presupuesto de gastos directos de la CLAC 1989-1990

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 Obras Públicas y Transportes de Costa Rica
 - Anexo B - Discurso pronunciado por el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica
 - Anexo C - Discurso pronunciado por el Director General de Aviación Civil de Costa Rica
 - Anexo D - Discurso pronunciado por el Presidente de la CLAC
 - Anexo E - Discurso pronunciado por el Presidente del Consejo de la OACI
- 6. Acta de la Segunda Sesión Plenaria
 - Anexo A - Discurso pronunciado por el Secretario General de la OACI
 - Anexo B - Discurso pronunciado por el Presidente saliente de la CLAC
 - Anexo C - Discurso pronunciado por el Presidente entrante de la CLAC
- 7. Exposición del Coordinador del Grupo GETIDA/RIAC

OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

(San José, 21 al 25 de Noviembre de 1988)

I N F O R M E

Cuestión 1 del
Orden del Día: Apertura de la Octava Asamblea de la CLAC a cargo del Presidente

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

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

Cuestión 4 del
Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1987-1988

1. La Octava Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, Crnel. Luis Arroyo Jaime, Director General de Transporte Aéreo del Perú, en el Teatro Nacional de San José de Costa Rica a las 10:00 horas del día 22 de Noviembre de 1988. Pronunció las palabras de bienvenida el Lic. Carlos Víquez Jara, Director General de Aviación Civil de Costa Rica. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea, señalando los objetivos comunes de la CLAC y la OACI y las estrechas relaciones que mantienen ambos organismos. Asimismo, puso de manifiesto los grandes problemas que debe afrontar la Región, en consonancia con los fines que persigue el organismo de aviación civil internacional.

2. Seguidamente, el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Costa Rica, Lic. Rodrigo Madrigal Nieto, partiendo de la evocación de los albores de la aviación desde los proyectos ideados por el gran Leonardo Da Vinci, considerando especialmente las transformaciones, tanto tecnológicas como económicas, operadas en materia de transporte aéreo mundial, exhortó a los países miembros de la CLAC a enfrentar los nuevos hechos con alto espíritu de solidaridad. Cerró el acto inaugural el Dr. Guillermo Constela Umaña, Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, quien al propio tiempo dio la bienvenida a los participantes en nombre del Presidente de la República de Costa Rica, Dr. Oscar Arias Sánchez, quien por razones de fuerza mayor no pudo concurrir como estaba previsto. Los textos de los discursos respectivos figuran en el Apéndice 5 de este Informe (Anexos A, B, C y D).

3. Con la lectura del Informe del Presidente de la CLAC (Apéndice 4), se dio comienzo a las sesiones de trabajo, las que tuvieron lugar en el Centro de Convenciones del Hotel Cariari.

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

5. Participaron en calidad de Observadores los siguientes Estados no miembros: Alemania (Rep. Fed.), Checoslovaquia, España, Estados Unidos, Francia y Haití 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 Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Organización Iberoamericana de Pilotos (OIP) y el Sistema Económico Latinoamericano (SELA).

6. 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.

7. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, asistió a la inauguración y a algunas sesiones del Comité II. El Dr. Shivinder Singh Sidhu, Secretario General de la OACI, participó del cierre de la Octava Asamblea, pronunciando las palabras que figuran en el Anexo A del Apéndice 6. Los Sres. Paulo Imre Hegedus y Mike Nancoo, Directores de las Oficinas Regionales de la OACI, en Lima y México, respectivamente, asistieron a algunas deliberaciones de la Asamblea. La Dra. Marina Donato, Secretaria de la CLAC, se desempeñó como Secretaria de la Asamblea, asistida por el Sr. Enrique Pérez Castro, Subdirector de la Oficina Regional de la OACI en México, y las Srtas. Lidu Novak, Zoraida Ferrari y Rocío Eguiluz, de las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México respectivamente. Los locales, equipos, suministros, servicios generales y servicios de interpretación simultánea, fueron provistos por el Gobierno de Costa Rica.

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

CLAC/A8-NE/1

8. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A8-NE/1, habiéndose aprobado en la forma 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/A8-NI/1

9. 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, 9, 10, 13, 14, 16, 20, 21, 23, 24, 26 y 27 (Comité I) y 8, 11, 12, 15, 17, 18, 19, 22 y 25 (Comité II). La Asamblea decidió que las cuestiones 28, 29 y 30 fueran examinadas directamente por la Plenaria.

10. La Asamblea eligió al Sr. José Antonio Fonseca Chacón, de la Delegación de Costa Rica como Presidente del Comité I, y al Ing. Leonardo Ronderos, de la Delegación de Colombia, como Presidente del Comité II. Se introdujo como modalidad la Reunión de Jefes de Delegación, lo que permitió progresar en las cuestiones que fueron abordadas por el Comité I.

Cuestión 7 del
Orden del Día: Labor de la CLAC en el campo de la prevención y
control del tráfico ilícito de drogas por vía
aérea

- a) Medidas preventivas y de control aplicables a
los servicios de transporte aéreo regulares
- b) Protección del servicio público de transporte
aéreo regular internacional
- c) Cursos políticos de acción
- d) Conveniencia de la permanencia del Grupo
GETIDA/RIAC

CLAC/A8-NE/3

11. La Asamblea tuvo oportunidad de examinar los tres proyectos (una Recomendación y dos Resoluciones), referentes a las medidas de prevención y control del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, de protección del servicio público de transporte aéreo regular internacional y la relativa a los cursos políticos de acción en materia de prevención de dicho tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, respectivamente. El Coordinador del Grupo GETIDA/RIAC, Emb. Juan Garland, expuso la labor desarrollada por dicho grupo durante 1988 y que aparece en el Apéndice 7.

12. Luego de producido un fructífero intercambio de opiniones, la Asamblea decidió adoptar los tres instrumentos presentados por el Comité Ejecutivo. El Delegado de Venezuela expresó su preocupación en cuanto a las dificultades de orden

13. El Delegado de Brasil expresó su posición contraria, en lo que respecta a la Recomendación relativa al elenco de medidas de prevención y control, fundamentándola en las razones vertidas en la declaración que aparece a continuación de la transcripción de las señaladas medidas. Dicha posición llevó a la abstención por parte de los Delegados de Argentina y México, los que sustentaron la propia en la circunstancia de no existir consenso.

14. Asimismo, se destaca que las dos Resoluciones mencionadas, que se presentan seguidamente fueron aprobadas por unanimidad, habiéndose introducido a las mismas enmiendas de carácter formal.

15. En cuanto a la decisión relativa al mantenimiento del Grupo Especial GETIDA/RIAC, el que recibió los elogios por el valor de los trabajos realizados, la Asamblea determinó su subsistencia con carácter de Grupo de Especial no permanente, conviniéndose que los términos de referencia de su actuación serán fijados por el Comité Ejecutivo.

16. En consecuencia, y con la declaración formulada por el Delegado de Brasil, respecto de la Recomendación A8-1, la Asamblea decidió adoptar la Recomendación y las dos Resoluciones propuestas por el Comité Ejecutivo, que aparecen a continuación:

RECOMENDACION A8-1

MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRAFICO ILICITO

DE DROGAS EN EL TRANSPORTE AEREO REGULAR

CONSIDERANDO que el consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas afecta gravemente a la población mundial, principalmente a la juventud, constituyendo un flagelo para la humanidad;

CONSIDERANDO que la Conferencia de Viena sobre Uso Indevido y Tráfico Ilícito de Drogas y Sustancias Psicotrópicas, celebrada en Junio de 1987, recomendó a los Estados y organismos internacionales, mundiales y regionales, que estudien la aplicación de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de estas sustancias;

CONSIDERANDO que la realización de ese tráfico ilícito de drogas por vía aérea, afecta incluso al transporte aéreo regular, es interés de la CLAC colaborar en los estudios y trabajos que se vienen ejecutando en distintos foros sobre esta materia;

CONSIDERANDO que el establecimiento de adecuados procedimientos de prevención y control coadyuvará con los objetivos perseguidos por las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad de la OACI (Doc 8973/3);

CONSIDERANDO que es voluntad indeclinable de los Estados miembros de la CLAC continuar realizando los más grandes esfuerzos en la lucha que contra el narcotráfico desarrolla la comunidad internacional;

CONSIDERANDO que para materializar este objetivo es conveniente recomendar una serie de procedimientos de aplicación uniforme en los países miembros;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- 1) Adoptar como procedimientos para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo regular el conjunto de medidas detalladas en el Anexo a la presente Recomendación.

ANEXO A LA RECOMENDACION A8-1

MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRAFICO ILICITO DE

DROGAS EN EL TRANSPORTE AEREO REGULAR

I - MEDIDAS EN EL AEROPUERTO DONDE SE ORIGINA EL VUELO

1. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.

2. El acceso a las plataformas de los aeropuertos, lugar de carreteo de las aeronaves, depósitos de carga, etc., debe ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con la correspondiente tarjeta de identificación, anotándose el nombre, la función que desempeña, motivo, hora de ingreso y salida de dichos lugares. Esta tarjeta de identificación deberá ser otorgada únicamente por la autoridad aeroportuaria.

3. Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las plataformas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su identificación; y debe incluir a quienes se encargan de todas las labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc.).

4. En los lugares de afluencia de público y salas de embarque de pasajeros, deberían colocarse avisos y entregarse hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico de drogas y estupefacientes y de las sanciones que en lo penal puedan sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con dichas sustancias.

II - AERONAVES

5. Al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella, sólo las personas encargadas de la atención de las aeronaves, las autoridades y los funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizados y en el menor número posible. Desde un primer momento la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección.

6. Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave, de todo lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

7. Las empresas aéreas -según sus modalidades operativas- establecerán un sistema que permita conocer la relación de todas las personas que de una u otra forma han tenido acceso a la aeronave.

8. Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación para ser enviados a la estación de destino conjuntamente con la documentación de vuelo (General Deck).

Esta documentación puede ser:

- hoja de control de inspección de aeronaves
- hoja de personal asistente al vuelo
- hoja de control anti-narcóticos
- hoja de control de equipaje

III - TRIPULACION

9. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

10. Además del uniforme de la compañía, la tripulación usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

IV - PASAJEROS

11. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.

12. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada.

V - EQUIPAJE

13. El equipaje será controlado por personal competente y especializado.

14. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos:

- a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero.
- b) Colocarle talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero.
- c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea.
- d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora.

15. El equipaje de mano se inspeccionará de acuerdo a lo señalado en el punto IV, 10).

16. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en ésta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

VI - CARGA

17. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga debe empezar en el momento mismo en el que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios.

18. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación.

19. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes, un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control.

20. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que los Jefes de Aeropuerto informen a las autoridades de aduana.

21. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las características de la bodega de carga de la aeronave no permita su uso, o éste sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "containers".

22. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así, este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave.

23. La carga deberá ser controlada, asignándole una mayor o menor prioridad, según sus propias características.

24. En lo que se refiere a la carga seca, ésta debe recibirse con 24 horas de antelación al embarque, a fin de descartar cualquier ilícito que exista en ella. La carga

perecible debe recibirse con un tiempo mínimo necesario de anticipación, pudiendo este límite variar de acuerdo con las características de volumen del envío, de forma que exista el tiempo necesario para su adecuado control, pesaje y la verificación de su correspondiente identificación y embalaje. En cuanto al correo, recibirá el mismo tratamiento que la carga perecible.

25. A fin de ejecutar el procedimiento indicado, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) El personal que interviene debe ser identificado, autorizado y calificado por las autoridades pertinentes, incluyendo el personal de los vehículos de transporte y tramitadores.
- b) Las bodegas deben disponer de dispositivos de seguridad físicos y electrónicos, de ser estos últimos posibles. Nos referimos a un adecuado cercamiento exterior, de preferencia enmallado metálico, iluminación suficiente tanto al interior como al exterior, etc.. Cuando la infraestructura de la zona de carga lo requiera, se deberá instalar un circuito cerrado de televisión.
- c) El representante del exportador, agente de carga o usuario, deberá ser perfectamente identificado a través de documentos personales, y se recomienda el uso de cámaras especiales con las que se fotografíe al mismo y a su respectiva declaración de la carga.
- d) Deberá controlarse que no existan discrepancias notorias entre la naturaleza de la carga y el peso observado. De existir tal discrepancia se procederá a su rechazo o a la verificación ocular de su contenido.
- e) Una vez verificada la carga y autorizado su embarque, no podrá salir bajo ninguna circunstancia de su respectiva bodega sino hasta el mismo momento de su embarque en la aeronave.
- f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga.
- g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

VII - CASOS ESPECIALES

26. En el caso de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan premunidas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les dará el tratamiento que les corresponda de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

27. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave.

VIII - MEDIDAS A APLICAR A LAS AERONAVES EN TRANSITO

28. Deberán adoptarse en las aeronaves en tránsito medidas similares a las mencionadas en los acápites anteriores.

IX - ACCIONES AL MOMENTO DE LLEGAR LA AERONAVE AL AEROPUERTO DE DESTINO

29. En el aeropuerto de destino, los funcionarios de la empresa transportadora deben brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso en dicho país.

X - AUTORIDAD

30. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse a nivel de las diferentes instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.

RESOLUCION A8-1

PROTECCION AL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

REGULAR INTERNACIONAL

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, en su Preámbulo recoge como objetivo primordial "que la Aviación Civil Internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los

servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico", principio éste consagrado en el Artículo 44 del Convenio; y que el Artículo 13 o cualquier otro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, deben interpretarse y aplicarse en concordancia y consecuentemente con los principios rectores enunciados;

CONSIDERANDO la importancia esencial que tienen para la paz mundial y la economía de los países en desarrollo los servicios aéreos internacionales y el esfuerzo extraordinario que supone para estos países el mantener su propio sistema de transporte aéreo;

CONSIDERANDO que la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo adoptó la Recomendación 9 en la cual se estableció la necesidad de proteger a los transportistas aéreos contra la detención de sus aeronaves, cuando no existan pruebas o sospechas fundadas de negligencia o culpa y que la referida recomendación fue la base de la Resolución A26-12 de la Asamblea de la OACI;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio de interés general, cuyo fortalecimiento y preservación de su continuidad se ubican en la órbita del ejercicio del poder de los Estados y del cumplimiento de su actividad en beneficio del bien común;

CONSIDERANDO que las empresas de transporte aéreo regular, tienen como finalidad esencial la prestación de un servicio público, el cual reviste relevancia jurídica y goza de un régimen especial instaurado en el Convenio de Aviación Civil Internacional;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) REAFIRMAR el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas de transporte aéreo regular, reconociendo que la finalidad esencial de tal servicio es satisfacer el bien común de los pueblos, en cuyo desarrollo están igualmente interesados los Estados, los transportistas y los usuarios.
- 2) DECLARAR que por las características señaladas, las aeronaves utilizadas en servicios regulares de transporte público internacional, no deberían ser retenidas por las autoridades administrativas, sin que medie una resolución de un Tribunal de Justicia competente.
- 3) RECHAZAR como lesiva a los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, toda retención indebida de aeronave destinada a los servicios aéreos regulares.

RESOLUCION A8-2

CURSOS POLITICOS DE ACCION EN MATERIA DE PREVENCION DEL
TRAFICO ILICITO DE DROGAS Y SUSTANCIAS PSICOTROPICAS

CONSIDERANDO que el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas utiliza para su transporte aeronaves afectadas al servicio aéreo regular, comprometiendo la responsabilidad de los explotadores aéreos de la Región, no obstante la diligencia en la adopción de medidas preventivas;

CONSIDERANDO que dichas acciones delictuales producen la retención de las aeronaves involucradas en el ilícito y la aplicación de severas multas, todo lo cual pone en serio peligro tanto la continuidad del servicio público como la estabilidad económica de las empresas aéreas, traduciéndose a su vez en un grave desmedro del comercio internacional de los países de la Región;

CONSIDERANDO que dicha situación de extrema gravedad para el transporte aéreo regular regional y para su comercio internacional, reclama la adopción de cursos políticos de acción que contemplen negociaciones con las autoridades competentes de los países en donde se aplican tales sanciones, con el objeto de encontrar soluciones que satisfagan tanto el interés de la comunidad internacional en la lucha contra el narcotráfico, como el del servicio público de transporte aéreo regular y el intercambio comercial de la Región;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Conferir mandato al Comité Ejecutivo para que a previa solicitud de uno o varios Estados interesados, coadyuve en la negociación ante las autoridades u organismos pertinentes, tendientes a lograr posibles vías de solución relativas a la retención de aeronaves por actividades de transporte ilícito, dentro del contexto de la Resolución A8-1.
- 2) Encomendar al Comité Ejecutivo que tome las medidas adecuadas para difundir ante los Estados y Organismos Internacionales, las posiciones de la CLAC, acerca de la retención indebida de aeronaves por actividades de transporte ilícito, tratando que las mismas sean recogidas y apoyadas en instrumentos internacionales adecuados.

DECLARACION DEL DELEGADO DE BRASIL

Al expresar su posición respecto de la Recomendación A8-1 Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular, la Delegación de Brasil presenta la siguiente declaración:

- 1) La Delegación de Brasil reafirma la posición de las autoridades brasileñas de defender la adopción de acciones positivas contra el narcotráfico.
- 2) La Delegación de Brasil entiende que el documento presentado como Anexo a la Recomendación, es simplemente un texto de orientación.
- 3) La Delegación de Brasil no acepta tal texto de orientación por:
 - a) Contener cuestiones que reproducen procedimientos de seguridad de la aviación civil, ya adoptadas por los Estados miembros de la CLAC.
 - b) Contener cuestiones que establecen procedimientos ineficaces en contra del narcotráfico y que van en contra de los principios de facilitación del transporte aéreo.
 - c) Prever la atribución de acciones policiales a las tripulaciones de las aeronaves de transporte aéreo regular.
 - d) Ser de difícil aplicación, y
 - e) Necesitar ser reformulado para realmente alcanzar los objetivos previstos de represión y control del narcotráfico en el campo de la aviación civil.

Cuestión 8 del

Orden del Día: Cursos de acción a seguir en el campo de las políticas restrictivas operacionales basadas en la protección ambiental (ruido y emanaciones)

CLAC/A8-NE/4

17. La Asamblea examinó la nota CLAC/A8-NE/4 en la cual se incluía un proyecto de Resolución, recomendando el desarrollo de estrategias para evitar la aplicación de restricciones operativas, basadas en las normas del Capítulo 3, Parte II del Anexo 16 (Volumen I) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Igualmente, se contemplaba la necesidad de buscar el apoyo de

otros países a fin de conformar una posición mancomunada en el próximo Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

18. La Asamblea tomó nota de la declaración formulada por el Observador de la IATA, acerca de las consecuencias económicas para la industria del transporte aéreo de ser aplicadas las normas del Capítulo 3, Parte II del Anexo 16. Igualmente tomó nota de la declaración del Observador de España sobre las acciones que ha adoptado la CEAC en este asunto, que serían aplicadas en las aeronaves de los Estados miembros a partir de 1990.

19. La mayoría de los Delegados coincidieron en que era necesario tomar medidas para prevenir los efectos económicos que la aplicación de las normas del Capítulo 3, Parte II del Anexo 16, ocasionaría a las líneas aéreas de la Región.

20. La Asamblea también observó con atención las declaraciones del Presidente del Consejo de la OACI sobre las acciones que se están llevando a cabo en dicho Organismo y que serán examinadas durante el 27° Período de Sesiones de la Asamblea.

21. En virtud de lo anterior, y con la sola abstención del Delegado de Brasil, cuyo Gobierno por el momento no puede aprobar ninguna Resolución sobre la materia debido a encontrarse en proceso de reformulación su reglamentación interna sobre la cuestión del ruido, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución, exhortando al Comité Ejecutivo para que, de ser posible, al clausurar la presente Asamblea, se inicien las acciones requeridas en la cláusula resolutive N° 1, dada la urgencia del caso y la proximidad del 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

RESOLUCION A8-3

RESTRICCIONES SOBRE RUIDO DE AERONAVES

CONSIDERANDO que la Resolución A7-3 ya contempla la posibilidad de operación de las aeronaves de la Región no homologadas conforme al Capítulo 2, Parte II del Anexo 16 (Volumen I) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO que el problema subsiste respecto a la aplicación del Capítulo 3, Parte II del citado Anexo a través de posibles medidas que se adopten fuera de la Región;

CONSIDERANDO que de producirse dicha situación agravaría el comprometido estado económico-financiero de las líneas aéreas regionales que cumplen servicios extrarregionales a dichos puntos, y afectando el principio determinado en el Convenio

sobre Aviación Civil Internacional de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE encomendar al Comité Ejecutivo que:

- 1) Encare el desarrollo de estrategias para evitar la aplicación de restricciones operativas, basadas en las normas del Capítulo 3, Parte II del Anexo 16, que afecten a las empresas de la Región. Para ello tomará en cuenta, entre otros, los trabajos sobre ruido realizados por la OACI, así como las consecuencias políticas, económicas y técnicas que se derivarían de la aplicación de dichas restricciones.
- 2) Procure el apoyo eventual de otros países extrarregionales a fin de conformar una posición mancomunada en el 27º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, con el propósito de obtener términos compatibles con la situación de las líneas aéreas de países en desarrollo.

Cuestión 9 del

Orden del Día: Facilitación en materia de carga aérea

CLAC/A8-NE/5

22. La Asamblea reconoció la necesidad de que el transporte de carga aérea cuente con las condiciones favorables para su desenvolvimiento, muchas de las cuales estarían representadas por la simplificación de procedimientos y documentación administrativa en consonancia con las normas y procedimientos de facilitación contenidos en particular en los Capítulos 4 y 5 del Anexo 9 (Octava Edición) del Convenio de Chicago.

23. Con la incorporación de algunos ajustes terminológicos, la Asamblea aprobó por unanimidad la Resolución que figura a continuación.

RESOLUCION A8-4

FACILITACION DEL TRANSPORTE DE CARGA AEREA

CONSIDERANDO que la modalidad del transporte aéreo de carga puede mejorar la calidad competitiva, frente a los otros medios de transporte, en la medida en que se reduzcan los trámites y formalidades administrativos y se cumplan las normas y

métodos recomendados internacionalmente por la OACI que figuran en el Anexo 9 (Octava Edición) al Convenio de Chicago;

CONSIDERANDO que el transporte de carga puede constituir un valioso instrumento para el adecuado intercambio de productos, hacia, desde y dentro de la Región Latinoamericana;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Exhortar a los Estados miembros de la CLAC para que, en la medida de lo posible, compatibilicen sus legislaciones internas con las normas y métodos recomendados de la OACI, que figuran en el Anexo 9 (Octava Edición) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relativos a la Facilitación, en particular los Capítulos 4 y 5 del mismo.
- 2) Solicitar a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC que coordinen con las entidades gubernamentales competentes, a fin de que se adopten las medidas más urgentes que posibiliten la simplificación de procedimientos y documentación administrativa, que preserven la celeridad inherentes al transporte aéreo de carga.
- 3) Solicitar a los Estados que anualmente notifiquen a la Secretaría de la CLAC los progresos alcanzados tanto en la compatibilización de la legislación interna con los métodos y recomendaciones de la OACI, como en la simplificación de procedimientos y documentación administrativa.

Cuestión 10 del
Orden del Día:

Flexibilización en la administración de derechos de tráfico de quinta libertad

CLAC/A8-NE/6

24. Al igual que en la Cuestión 7 del Orden del Día, se introdujo la modalidad de su tratamiento preliminar a nivel de los Jefes de Delegación con el propósito de aunar criterios.

25. La Asamblea tuvo oportunidad de tomar nota de las implicancias de las políticas liberalizadoras en materia aerocomercial, tanto de Europa como de los Estados Unidos y de otros países, lo que llevó a remarcar la necesidad de fortalecer el intercambio de derechos de tráfico en la Región y a adoptar por unanimidad la Recomendación, a la que se le agregaron importantes enmiendas que contemplan los requerimientos de las diferentes aeropolíticas en materia de transporte aéreo de los Estados

miembros de la CLAC. Quedó convenido que los alcances de los principios enunciados en i) del inciso b) de la Recomendación, en

cuanto a la expresión "equilibrio global", deben ser interpretados en función de lo establecido en los restantes incisos ii) y iii), conjugándolo tanto en fórmulas de cooperación interempresaria, como de otras acciones gubernamentales tendientes a alcanzar un adecuado balance.

26. Hubo oportunidad para que dos Delegados (Brasil y Chile) expresaran la conveniencia de que el Organismo Regional encare el estudio de una mayor flexibilización en la administración de los derechos de tráfico, tanto principales como accesorios, desde, hacia y dentro de la Región, como primera etapa en el proceso de integración regional. Dichas propuestas fueron acogidas con beneplácito por las delegaciones presentes, habiendo concordado la Asamblea en recoger dichas sugerencias para su inclusión en el Programa de Trabajo que se desarrollará en el próximo bienio 1989-1990.

27. Por tanto, la Asamblea adoptó la Recomendación que se transcribe a continuación.

RECOMENDACION A8-2

OTORGAMIENTO DE LOS DERECHOS DE TRAFICO DE QUINTA LIBERTAD

CONSIDERANDO que uno de los estímulos de la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región, estará representado por la explotación integradora de los derechos de tráfico;

CONSIDERANDO que la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica, objetivo consagrado en el Artículo 5 del Estatuto de la CLAC, se operará sobre la base de un marco regulatorio de los derechos de tráfico que responda satisfactoriamente a las exigencias del interés público, del usuario y del transportador aéreo;

CONSIDERANDO que los derechos de tráfico de quinta libertad constituyen un elemento gravitante en la complementación de los servicios y en la integración de importantes sectores de ruta;

CONSIDERANDO que es necesario en la regulación del otorgamiento de tales derechos entre los Estados de la CLAC, la aplicación de principios que incentiven la participación en rutas y tráficos propios de la Región;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- a) Que en materia de otorgamiento de derechos de quinta libertad dentro de la Región, los Estados de la CLAC flexibilicen la concesión de los mismos a favor de las empresas de la Región.
- b) Que en la regulación del ejercicio de dicho derecho de tráfico se tenga en cuenta:
 - i) La aplicación de principios de equilibrio global, equidad y de reciprocidad real y efectiva.
 - ii) La aplicación de criterios de integración de los derechos de tráfico procurando incrementar la participación en rutas y sectores de quinta libertad, propios de la Región.
 - iii) La aplicación de sistemas de explotación racional en la operación de los servicios aéreos, explorando fórmulas cooperativas hacia cuya materialización debiera encaminarse a las líneas aéreas de bandera de la Región.

Cuestión 11 del
Orden del Día:

Tarifas

- a) Integridad tarifaria
- b) Texto de orientación sobre faltas de orden tarifario

CLAC/A8-NE/7

28. La Asamblea examinó la nota CLAC/A8-NE/7 que contenía un proyecto de Recomendación sobre integridad tarifaria y un texto de orientación sobre sanciones correspondientes a las faltas de orden tarifario, a ser aplicado como guía en la unificación de criterios punitivos.

29. Después de introducirle ciertas enmiendas de forma y fondo, la Asamblea decidió adoptar la Recomendación sobre integridad tarifaria que aparece a continuación y tomar nota del texto de orientación sobre sanciones correspondientes a las faltas de orden tarifario.

RECOMENDACION A8-3

INTEGRIDAD TARIFARIA - GUIA DE ORIENTACION

CONSIDERANDO que la Recomendación A7-3 responde a una política de saneamiento del mercado aéreo, mediante la exhortación dirigida a los Estados miembros para que auspicien el desarrollo de programas locales de integridad tarifaria;

CONSIDERANDO que la efectividad de un esquema tarifario armónico de orden regional, reclama tanto la reafirmación de los principios de obligatoriedad y uniformidad de las tarifas y sistemas tarifarios aprobados, como la adopción de medidas adicionales destinadas a mejorar el sistema;

CONSIDERANDO que la existencia de un cuadro normativo de espectro amplio que tipifique las faltas tarifarias más habituales y que a su vez determine la constitución y funcionamiento de los paneles de integridad tarifaria, contribuirá significativamente al propósito de evitar prácticas desleales en detrimento de un transporte aéreo ordenado y económico;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- 1) Reafirmar el principio que las tarifas y sistemas tarifarios, una vez aprobados por los Estados, deben ser obligatorios, sin exclusión para todos los transportistas aéreos involucrados en los tráficos a los que tales tarifas y sistemas tarifarios sean de aplicación.
- 2) Instar a los Estados para que las tarifas y sistemas tarifarios acordados en la IATA, en AITAL o entre las empresas aéreas de las partes, según el caso, sean presentados para su aprobación, por la empresa aérea designada o por AITAL en representación de aquellas que hayan participado en los respectivos mecanismos de negociación y fijación de las tarifas y sistemas tarifarios, de acuerdo con los procedimientos establecidos en cada país.
- 3) Exhortar a los Estados que de conformidad con sus ordenamientos jurídicos consideren la posibilidad de asignar a los paneles de integridad tarifaria el carácter de entidades auxiliares de sus funciones jurisdiccionales administrativas, cuya constitución y funcionamiento debiera responder al ordenamiento jurídico interno y a las siguientes características:
 - a) Los paneles podrán funcionar dentro de las organizaciones locales de las compañías aéreas ya

existentes o tener una entidad distinta, pero en todo caso se requiere que haya un acta o documento formal de constitución del panel, en el cual se señalen sus objetivos desde el punto de vista de la integridad tarifaria.

- b) Deben ser miembros del panel la compañía o compañías nacionales que presten servicios internacionales y la compañías extranjeras que operen o tengan oficinas "off-line", para lo cual los Estados debieran adoptar los recaudos legales correspondientes.
 - c) Se exigirá al panel la representación para registro ante la autoridad aeronáutica de los acuerdos de saneamiento de los mercados que se consigan, bien sea sobre el mercado total o por pares de ciudades o por rutas.
 - d) Se informará periódicamente a la autoridad aeronáutica sobre el progreso de los planes de saneamiento de los mercados y sobre las faltas tarifarias que se detecten.
 - e) Se solicitará a los paneles que dispongan de fondos para hacer investigaciones sobre faltas tarifarias a través de "test tickets", y la comprobación de las faltas tarifarias a través de estos u otros medios de prueba será calificada y sancionada según la legislación de cada Estado miembro.
 - f) Las investigaciones que adelanten los paneles en casos comprobados y concretos se comunicarán inmediatamente a la autoridad aeronáutica, la cual iniciará las acciones que considere pertinentes a partir de las pruebas y elementos de juicio que se le suministren.
- 4) Cada Estado miembro dispondrá según su ordenamiento jurídico, la tipificación de las faltas tarifarias.

TEXTO DE ORIENTACION SOBRE SANCIONES CORRESPONDIENTES A LAS
FALTAS DE ORDEN TARIFARIO. A SER APLICADO COMO GUIA EN
LA UNIFICACION DE CRITERIOS PUNITIVOS

I - Alcance material normativo

Artículo 1.- Se entiende por falta tarifaria la comisión por el transportador aéreo, por sus apoderados, agentes e intermediarios o terceros de cualquier descuento, reducción o disminución sobre tarifas aprobadas por la autoridad aeronáutica o de bonificación o ventaja a compradores de pasajes o fletes.

II - Sanciones

Artículo 2.- Las infracciones a las disposiciones de este ---- y sus reglamentaciones y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica que no importen delito, serán sancionadas con:

1. Multa

- a) De ---- hasta ---- veces el valor de la tarifa máxima vigente para el itinerario comprendido en el billete de pasaje o documento de transporte en infracción tarifaria; o
- b) De ---- hasta ---- el valor de la tarifa máxima que correspondiere a 100 Kg. entre los puntos de origen y destino de la carga cuyo transporte estuviera en infracción tarifaria.

2. Suspensión temporaria de hasta ---- meses de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios comerciales aéreos.

3. Caducidad de la concesiones o retiro de autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Artículo 3.- A los efectos de la aplicación de sanción de multa, se entenderá:

- a) Como "tarifa máxima vigente para pasajeros", la normal aplicable de clase económica, aprobada por la autoridad aeronáutica, que rigiera al momento de producirse la infracción.
- b) Como "tarifa máxima vigente para carga" la tarifa de carga general que correspondiera a CIEN KILOGRAMOS (100 Kg.), aprobada por la autoridad aeronáutica, que rigiera al momento de producirse la infracción.
- c) Como "mayor trayecto":
 - i) Al del servicio cuyo itinerario cubriera la mayor distancia entre todos los comprendidos en la concesión o autorización de la que fuera titular el transportador -nacional o de bandera extranjera- que cometiese la infracción.
 - ii) Cuando se tratase de transportadores nacionales o de bandera extranjera que operasen en virtud de una autorización no limitada a rutas determinadas o de un permiso precario o esporádico, se tomará en cuenta el itinerario cumplido en el servicio en el que se cometiera la infracción. Si la infracción tuviera fundamento en la inexistencia de una

autorización o permiso, se considerará el trayecto que medie entre el origen y el destino del vuelo en el que ésta se produjera.

Suspensión temporaria de servicios

Artículo 4.- La suspensión temporaria de servicios podrá ser impuesta por la autoridad aeronáutica para las infracciones previstas en la presente reglamentación, en sustitución de la multa o, como accesoria de ésta, en los casos en los que, a su juicio, la gravedad y la reincidencia de las transgresiones así lo hicieran aconsejable. La suspensión en su mayor graduación -SEIS (6) meses- será aplicada por la misma autoridad que hubiera dictado el instrumento de concesión, autorización o permiso.

Caducidad de la concesión y retiro de la autorización o permiso de servicios

Artículo 4 (bis).- La caducidad de las concesiones o el retiro de la autorización o permiso se aplicará como sanción en todos los casos en los que exista como antecedente la suspensión temporaria impuesta en su máxima graduación o cuando la acumulación de sanciones revelase la inadaptabilidad del infractor. Será impuesta por la misma autoridad que hubiera dictado la medida que otorgara la concesión, autorización o permiso de servicios.

Artículo 5.- Se considerará reincidente al infractor que, en el lapso de CUATRO (4) años anteriores a la fecha de la falta en cuestión, haya sido sancionado.

III - Infracciones tarifarias

Artículo 6.- Se considerarán infracciones tarifarias sancionadas con multa de ---- hasta ----, prevista en a) y b) del inciso 1, Artículo 2, según el caso entre otras:

- 1) La concesión de premios, mediante sorteo o no o el otorgamiento de pasajes gratuitos o a tarifas reducidas, salvo cuando esté previsto dentro del sistema tarifario aprobado.
- 2) El acuerdo para intercambiar pasajes y/o fletes por bienes o servicios cuando como resultado del mismo se comercialice transporte aéreo a tarifas inferiores a las aprobadas.
- 3) El pago de comisiones superiores a las aprobadas por el Gobierno.
- 4) La venta de lotes de pasajes en blanco a personas naturales o jurídicas, excepto la entrega de billetes en consignación a los agentes de viaje.
- 5) La concesión de ventajas en la cuenta corriente del usuario.

- 6) La concesión gratuita de un tramo de viaje, combinado con un billete pagado, salvo cuando esté previsto dentro del sistema tarifario aprobado.
- 7) El otorgamiento de pasajes y/o fletes a título de bonificación por la compra de más de un boleto, salvo cuando esté previsto dentro del sistema tarifario aprobado.
- 8) El cambio de billete de pasaje afectado por variación tarifaria, sin cobro de la diferencia.
- 9) La dispensa del cobro de la diferencia tarifaria cuando el usuario solicite cambio para clase superior a la que el billete da derecho, salvo cuando esté previsto dentro del sistema tarifario aprobado.
- 10) La negativa u omisión en restituir la diferencia tarifaria cuando el pasajero fuere transportado en clase inferior a la que consta en el boleto del pasaje.
- 11) La concesión al intermediario, persona natural o jurídica, de plazo superior al reglamento, para liquidación de las factura o débitos.
- 12) La dispensa del pago de gastos administrativos en la venta de billetes a plazos o el cobro de cuota inicial inferior a la que fue aprobada por la autoridad aeronáutica.
- 13) El cobro de intereses diferentes a la tasa aprobada para la transacción.
- 14) La dispensa del cobro de exceso de equipaje.
- 15) El otorgamiento de cupones o documentos similares, para la adquisición de artículos con descuento a título de bonificación por la compra de pasajes.
- 16) La aceptación de pasajeros adicionales al vuelo fletado o de turismo cuya aeronave ya está con la capacidad agotada.
- 17) La venta de pasajes a personas que no integran el grupo de afinidad a precios de charter, salvo cuando esté previsto dentro del sistema tarifario aprobado.
- 18) La concesión de hospedaje y otros beneficios a los usuarios, fuera de los casos de interrupción, transbordo o pernocte, resultantes de la obligación del servicio del transportador.
- 19) La aceptación por parte de líneas aéreas de embarques de carga sin comprobar su peso.

- 20) La aceptación de embarques de carga de peso menor que el mínimo requerido para obtener las tarifas particulares de artículos específicos o las rebajas aplicables en razón de la cantidad.
- 21) La omisión de las medidas cúbicas de los embarques de baja densidad para cobrarlos por el peso.
- 22) La interpretación forzada de las clasificaciones de artículos para incluir embarques que no corresponden a la descripción.
- 23) La eliminación del cobro de derechos por la recogida, entrega o de los derechos aplicables a la estadia o a los contenedores.
- 24) Las rebajas sobre billetes aéreos concedidas por las líneas aéreas a las empresas que se dedican a la recogida y entrega de mercancías, que promueven los servicios de dichas líneas aéreas.
- 25) En general toda venta de transporte aéreo a tarifas inferiores a las aprobadas, o bajo condiciones diferentes a las aprobadas.

IV - Procedimiento

(A ser determinado por cada Estado, asegurando ejercicio del derecho de defensa, doble instancia, previa aplicación del principio "solve et repete").

Cuestión 12 del Orden del Día:

Tratamiento del transporte aéreo como
intercambio de servicios (Acuerdo General
sobre Aranceles y Comercio - GATT)

CLAC/A8-NE/8

30. La Asamblea examinó la nota CLAC/A8-NE/8 relacionada con los trabajos que está llevando a cabo el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), con el objeto de incluir los servicios a la par del comercio internacional.

31. El Presidente del Consejo de la OACI informó a la Asamblea de las acciones que se han llevado a cabo entre la OACI y el GATT, con el objeto de que éste último organismo esté debidamente enterado de la competencia de la OACI para ocuparse del transporte aéreo internacional y por consiguiente, de ser necesario, se puedan establecer mecanismos de coordinación apropiados entre ambas organizaciones.

32. Varios Delegados consideraron que hasta el momento, el GATT solamente está estudiando el problema de la inclusión de los

servicios en los mecanismos de negociación multilateral y que aún cuando no se ha excluido todavía, tampoco se ha indicado que el transporte aéreo vaya a ser incluido dentro de los servicios. La mayoría de los Delegados consideraron que era preferible tomar medidas para reafirmar ante las autoridades de Comercio y Hacienda de los Estados miembros, la necesidad de que coordinen sus acciones en el GATT en consonancia con los criterios ya adoptados en el seno de la OACI.

33. A la luz de lo anterior, la Asamblea decidió adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A8-5

POLITICA SOBRE RELACIONES INTERGUBERNAMENTALES CON ORGANISMOS INTERNACIONALES DE INTERCAMBIO DE SERVICIOS

CONSIDERANDO que la "Ronda Uruguay" del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) estudia la inclusión de los servicios, el transporte aéreo entre ellos, a dicho mecanismo de negociación multilateral;

CONSIDERANDO que la Resolución A26-14 de la OACI ratificó la decisión de que cualquier política de liberalización que quisieran llevar adelante los Estados debía -necesariamente- discutirse en ese ámbito técnico específico, reconociéndose la competencia del Organismo para ocuparse del transporte aéreo internacional, instando a los Estados parte para que eviten conflictos potenciales que pudieran plantearse por la incursión de otros organismos en temas propios de la industria aérea y su marco regulatorio;

CONSIDERANDO las connotaciones de política internacional de los Estados, la existencia de ámbitos propios de discusión técnica, el logro alcanzado por la comunidad internacional en cuanto al establecimiento de un orden político, económico y jurídico en el desarrollo de la actividad, tornan inadecuado su tratamiento como un servicio más, mensurado sólo en su dimensión económica;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros que participen de las deliberaciones del GATT para que coordinen sus acciones en dicha organización en consonancia con los criterios ya adoptados en el seno de la OACI, que es el foro apropiado con competencia para ocuparse del transporte aéreo internacional.

Cuestión 13 del
Orden del Día:

Ratificación de los Protocolos de Montreal de
1975, complementarios del Sistema de Varsovia
(Nos. 3 y 4)

CLAC/A8-NE/9

34. La Asamblea examinó la cuestión relativa a la diversidad de criterios jurisprudenciales en materia de fijación del resarcimiento por daños ocasionados en el transporte aéreo, que conspira contra la unificación en los regímenes de responsabilidad en el campo del transporte aéreo, derivado de los disímiles criterios en cuanto a la convertibilidad de la unidad de cuenta del Sistema Varsovia-La Haya.

35. Como una de las vías de solución a la mencionada situación, la Asamblea concordó en adoptar la Recomendación que insta a la ratificación de los últimos Protocolos de Montreal de 1975, el que mereció algunas enmiendas de carácter adjetivo, y que figura a continuación.

RECOMENDACION A8-4

COMPLEMENTARIA DE LA RECOMENDACION A5-2

ADHESION A LOS PROTOCOLOS DE MONTREAL 3 Y 4

CONSIDERANDO que la Recomendación A5-2 exhorta a los Estados a la ratificación de los Protocolos suscritos en Montreal en 1975, priorizando respecto a los instrumentos 1 y 2, que reemplazan la unidad de cuenta de oro por los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional;

CONSIDERANDO que los Protocolos 3 y 4 referidos tanto a la nueva moneda resarcitoria como a la implantación de regímenes de responsabilidad no basados en fundamentos subjetivos de la presunta responsabilidad del transportador aéreo, y facilitando la cobranza indemnizatoria tanto para los damnificados en el transporte aéreo de pasajeros como en el transporte aéreo de carga, representan la tendencia mundial en dicho campo, cuya ratificación permitiría preservar la unificación del derecho aeronáutico privado;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- 1) Se exhorte a los Estados miembros a la pronta ratificación de los Protocolos Adicionales 3 y 4 del Sistema de Varsovia.

Cuestión 14 del
Orden del Día:

Ratificación del ordenamiento penal inter-
nacional (Convenios Tokio 1963, La Haya 1970,
Montreal 1971 y Montreal 1988)

CLAC/A8-NE/10

36. La Asamblea acogió por unanimidad, la Recomendación que exhorta a los Estados que todavía no lo han hecho a ratificar los instrumentos penales de carácter internacional, invitándolos a completar mediante el dictado de una legislación interna el elenco de medidas necesarias para conferir efectividad al ordenamiento penal antedicho. La Delegación de Cuba calificó su voto favorable con la declaración que se transcribe a continuación de la Recomendación A8-5.

RECOMENDACION A8-5

RATIFICACION ORDENAMIENTO PENAL DE LA AVIACION

CIVIL INTERNACIONAL

CONSIDERANDO que la seguridad y estabilidad de la aviación civil internacional quedan seriamente comprometidas con la producción de ilícitos y otros actos sean o no infracciones cometidos a bordo de las aeronaves, contra la seguridad de esa actividad y de violencia en los aeropuertos que presten servicio a dicha aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que no obstante haber alcanzado un significativo número de ratificaciones el Convenio de Tokio de 1963, el Convenio de La Haya de 1970, y el Convenio de Montreal de 1971, son muchos los países del área latinoamericana que no forman parte de los mismos;

CONSIDERANDO que el orden normativo internacional ha quedado completado con la adopción del Protocolo de Montreal de 1988 al Convenio de Montreal de 1971, el que contempla la represión de actos ilícitos de violencia cometidos en aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la ratificación urgida en la Recomendación A4-11 de la trilogía penal señalada, debiera actualizarse reemplazándola por aquella que incluya el nuevo instrumento multilateral, comprometiéndolo asimismo a los Estados miembros de la CLAC, al dictado de normativas internas que completen y confieran ejecutividad al sistema penal mundial;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) EXHORTA a todos los Estados miembros que no son partes al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio 1963), el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya 1970) y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal 1971) y su Protocolo Adicional (Montreal 1988) para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, a ratificar dichos instrumentos internacionales.
- 2) INVITA a los Estados a completar mediante el dictado de una legislación interna, el elenco de medidas necesarias y la adopción de penas severas para conferir efectividad al ordenamiento jurídico penal internacional en materia de preservación de la seguridad de la aviación civil.

DECLARACION DE CUBA

El Delegado de Cuba reiteró la posición de su país, el que ha adoptado la vía bilateral como solución más idónea para enfrentar los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil internacional en forma concertada, manifestando no tener objeciones de orden general a la Recomendación examinada porque el multilateralismo era la solución adoptada por otros Estados y estos actos deben ser enfrentados por todos los medios. Además la Recomendación, en su segundo párrafo dispositivo, destaca el papel que desempeña la legislación interna, a la que Cuba otorga un gran mérito.

Cuestión 15 del
Orden del Día:

Participación de expertos de América Latina en
paneles o grupos de estudio de la OACI

CLAC/A8-NE/11

37. La Asamblea examinó la nota CLAC/A8-NE/11 en donde se analizaban las dificultades existentes para que los expertos de América Latina puedan contribuir con mayor intensidad a los trabajos de los paneles o grupos de estudio de la OACI.

38. Varios Delegados, en su mayoría con representación ante el Consejo de la OACI, informaron a la Asamblea los problemas que tienen los países de la Región para mantener expertos latinoamericanos en los paneles o grupos de estudio de la OACI y, por lo tanto, atender debidamente a los principios de representación geográfica y recomendaron la necesidad de que la Secretaría de la CLAC asista a los Estados miembros en la difusión

de vacantes en los paneles o grupos de estudio y en la búsqueda de candidatos apropiados y calificados.

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

RECOMENDACION A8-6

PARTICIPACION DE LOS EXPERTOS DE LA REGION EN LOS
PANELES DE LA OACI

CONSIDERANDO que la OACI recurre normalmente al establecimiento de paneles de expertos;

CONSIDERANDO que en algunos paneles se cuenta con la participación de expertos de la Región;

CONSIDERANDO que no obstante que, de acuerdo con el reglamento de los paneles de expertos de la OACI, dichos expertos participan a nombre personal y no de los Estados, la participación en ellos busca ampliar la información e interpretar los criterios de las diversas regiones del mundo;

CONSIDERANDO que parece conveniente que los expertos de la Región miembros de paneles puedan tener acceso a la información disponible, que les permita integrar adecuadamente los diversos criterios de los Estados de la CLAC;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- 1) A la Secretaría de la CLAC colaborar con los expertos citados para que, de acuerdo con las restricciones presupuestales, obtengan la información de tipo regional necesaria.
- 2) A los Estados tratar de apoyar con su información el trabajo de los expertos.
- 3) A la Secretaría de la CLAC circular entre los Estados miembros información relacionada con los paneles de la OACI existentes, o en formación, recabando el interés de participación en los mismos y el envío de una lista de expertos que estaría a disposición de la OACI.
- 4) Exhortar a aquellos Estados que han obtenido la designación de expertos que aseguren la participación de los mismos en las actividades de los paneles.

Cuestión 16 del
Orden del Día:

Cartilla de asuntos a ser tenidos en cuenta en
negociaciones bilaterales

CLAC/A8-NE/12

40. La Asamblea tomó nota de las actuales circunstancias por la que atraviesa la industria del transporte aéreo internacional, y en particular de las decisiones adoptadas, tanto por la CEAC como por la Comunidad Económica Europea (CEE), en materia de integración de mercados.

41. Con el propósito de iniciar acciones posibles tendientes a asimilar los impactos de las cambiantes situaciones del transporte aéreo mundial, la Asamblea adoptó por unanimidad la lista de tópicos que figura a continuación, la que contiene el repertorio de pronunciamientos ya adoptados a nivel mundial (OACI), como regional (CLAC), y que podría ser utilizada como ayuda memoria en ocasión de negociaciones bilaterales, con países extrarregionales.

LISTA DE TOPICOS A TENER PRESENTE POR LOS ESTADOS MIEMBROS
EN SUS NEGOCIACIONES SOBRE TRANSPORTE AEREO

Resolución A22-22	Mecanismo determinación tarifas
Resolución A18-18	Aplicación de las tarifas
Resolución A21-29	Cumplimiento de las tarifas
Resolución A24-13	Cumplimiento de tarifas
Resolución A22-23	Recomendaciones 1, 2, 3, 4 SATC
Resolución A23-18	Segunda Conf. T.A., cuestión 1
Resolución A23-19	Segunda Conf. T.A., cuestión 2
Resolución A3-2	Fijación y cumplimiento tarifas
Resolución A5-3	Franquicias y recargos equipaje
Resolución A5-5	Complementaria Resolución A3-2
Resolución A5-6	Pronta aprobación de tarifas
Resolución A6-5	Principios construcción de tarifas
Resolución A6-6	Intralineabilidad e interlineabil.
Resolución A6-7	Comisiones agentes viajes y carga
Resolución A6-8	Condiciones dif. clases servicios
Resolución A6-9	Recargos en materia de equipaje
Resolución A6-13	Factores de ajuste monetario
Resolución A7-1	Factores de ajuste monetario
Recomendación A2-2	Cumplimiento de las tarifas
Recomendación A4-1	Reglamentación Res. A3-2 tarifas
Recomendación A5-3	Franquicias y recargos equipaje
Recomendación A6-1	Principio doble aprobación tarif.
Recomendación A6-2	Validez de las tarifas
Recomendación A7-1	Ventas en moneda local
Recomendación A7-3	Integridad tarifaria
O A C I	C L A C
<u>T A R I F A S</u>	
A) SISTEMA DE APROBACION DE TARIFA (DOBLE APROBACION)	
B) CONTROL TARIFARIO	
C) PROGRAMA DE INTEGRIDAD TARIFARIA	
D) SISTEMA DE FRANQUICIA	
E) NIVELES TARIFARIOS	
F) CONDICIONES UNIFORMES DE TARIFAS	

<p>Resolución A22-23 Recomendaciones 1,2,3,4 SATC</p> <p>Resolución A23-18 Segunda Conf. T.A., cuestión 1</p> <p>Resolución A23-19 Segunda Conf. T.A., cuestión 2</p> <p>Resolución A4-7 Reglamentación capacidad servicios</p> <p>Recomendación A3-1 Reajuste de la capacidad demanda</p>	<p>Resolución A24-14 Medidas unilaterales T.A. intern.</p> <p>Resolución A26-11 Restricciones homologación ruido</p> <p>Resolución A26-14 Intercambio de servicios organismos</p> <p>Resolución A6-4 Medidas unilaterales T.A. intern.</p> <p>Declaración de principios Río de Janeiro</p> <p>Resolución A7-3 Restricciones ruido aeronaves</p>
<p>O A C I C L A C</p>	<p>O A C I C L A C</p>
<p style="text-align: center;"><u>CAPACIDAD</u></p> <p>A) SISTEMA REGULACION DE CAPACIDAD (PREDETERMINACION)</p> <p>B) NEGOCIACION DERECHOS DE TRAFICO</p> <p>C) DESIGNACION DE EMPRESA</p>	<p style="text-align: center;"><u>OTROS ASUNTOS</u></p> <p>A) LEYES ANTIMONOPOLICAS</p> <p>B) RESTRICCIONES DE OPERACIONES AERONAVES SOBRE RUIDO Y EMANACIONES DE HUMO</p> <p>C) IMPUESTOS</p> <p>D) SEGURO ADICIONAL ARTICULO 35 a) GUATEMALA</p> <p>E) CLAUSULA DE SEGURIDAD (OACI)</p> <p>F) INCLUSION TRANSPORTE AEREO EN GATT</p> <p>G) CLAUSULA DE NEGOCIACIONES DIRECTAS PARA SOLUCION DE CONTROVERSIAS</p> <p>H) SISTEMA DE RESERVA POR COMPUTADORA (SRC)</p> <p>I) REMESAS AL EXTERIOR</p>

Cuestión 17 del
Orden del Día:

Revisión de Recomendaciones y Resoluciones

- a) Presentación tabulada del estado de aprobación
- b) Presentación de modificaciones introducidas a ciertas Resoluciones y Recomendaciones

CLAC/A8-NE/13

42. La Asamblea examinó el contenido del Adjunto 1 a la nota CLAC/A8-NE/13, en donde se presentaban en forma tabulada las 40 Resoluciones y 53 Recomendaciones adoptadas en las siete Asambleas de la CLAC. Como resultado de dicho examen, la Asamblea decidió adoptar las siguientes medidas a saber:

Expiradas

- Resolución A6-12: Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI
- Resolución A4-6: Programa Regional de cooperación técnica en el campo económico del transporte aéreo
- Resolución A6-13: Factores de ajuste monetario

Enmendadas

- Resolución A6-5: Principios y criterios básicos para la construcción de tarifas de pasajeros

Se introdujeron enmiendas para alinearla con la Resolución 014a de la IATA.

- Resolución A5-2: Precisiones respecto a las normas contenidas en la Resolución A4-5 Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta

Resoluciones

- A4-5 y A5-4: Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta y condiciones del contrato de transporte aéreo (pasajeros) respectivamente

Estas han sido complementadas por la Recomendación que contiene ciertas previsiones que deberán adoptar los transportadores aéreos, los agentes de viajes o

intermediarios en la venta del billete de pasaje y los gobiernos, ante los supuestos de sobre-venta o sobre-reserva.

43. La Resolución A6-5 (enmendada) y la Recomendación complementaria de las Resoluciones A4-5 y A5-4 fueron adoptadas por la Asamblea en la forma como figuran a continuación.

RESOLUCION A6-5*

PRINCIPIOS Y CRITERIOS BASICOS PARA LA
CONSTRUCCION DE TARIFAS DE PASAJEROS

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

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

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

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

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

* Enmendada de conformidad con la decisión de la Octava Asamblea.

LA SEXTA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1) Aplicación de la presente Resolución

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

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

1) Millaje de los "Puntos consignados en el billete" es la distancia en millas publicada en el Manual IATA sobre millaje para puntos consignados en el billete.

2) Principios básicos para la construcción de tarifas

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

a) Principio de "Combinación más baja". Según este principio la tarifa a cobrar no puede ser inferior a la combinación más baja de tarifas seccionales sobre la ruta considerada.

b) Principio del "Punto más distante". Se entiende por "Punto más distante":

i) Cuando la distancia en millas de la "Ruta directa" entre el punto de origen y el punto para el cual se establece la tarifa no sea superior a la distancia entre el punto de origen y ese punto más distante.

ii) Cuando el millaje de los "Puntos consignados en el billete" de la ruta entre el punto de origen y el punto más distante, vía el punto sobre el cual se establecerá la tarifa no sea mayor que el máximo millaje permitido para el punto más distante.

c) Principio de "Ruta indirecta". Se entiende por "Ruta indirecta":

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

ii) (Más del máximo millaje permitido) cuando la suma de los millajes de los "Puntos consignados en el billete" sobre la ruta indirecta en la misma dirección global calculada del Manual de Millajes de IATA "Puntos consignados en el billete" y suplementos, resulte en exceso del máximo millaje permitido de la ruta directa, la tarifa no será menor que aquella indicada en las tablas que aparecen en iii). Donde haya más de un máximo millaje permitido disponible entre los mismos puntos consignados en el billete se utilizará el

millaje de los puntos consignados en el billete de la ruta volada.

- iii) Cuando el millaje de los "Puntos consignados en el billete" resulte en exceso del máximo millaje permitido se aplicará la siguiente escala:

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

3) Máximos millajes permitidos

Los millajes máximos permitidos se establecerán al 120% del millaje para ruta directa.

4) Tarifa intermedia más alta

a) Tarifas normales:

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

b) Tarifas especiales:

- i) La tarifa especial entre los puntos terminales podrá ser aplicada si entre uno de los puntos terminales y uno de los puntos consignados en el billete no hubiere una tarifa normal o especial más alta.
- ii) La tarifa especial entre los puntos terminales no podrá ser aplicada si entre uno de los puntos

terminales y uno de los puntos consignados en el billete hubiere una tarifa normal o especial más alta, en cuyo caso la tarifa normal aplicable entre uno de los puntos terminales y uno de los puntos consignados en el billete deberá aplicarse siempre y cuando no haya una tarifa especial del mismo tipo entre los mismos puntos.

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

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

RECOMENDACION A8-7

COMPLEMENTARIA DE LAS RESOLUCIONES A4-5 Y A5-4 RELATIVAS

AL REGIMEN DE SOBRE-VENTA O EXCESO DE RESERVAS

EN EL TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que las Resoluciones A4-5 y A5-4 regulan la atención al pasajero en los casos de sobre-venta o exceso de reservas en el transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es conveniente y necesario contemplar ciertos aspectos inherentes a la aplicación de dicho régimen con el objeto de estimular la solución de las consecuencias jurídicas y económicas que derivan de las mencionadas prácticas aerocomerciales;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que adopten medidas complementarias en la aplicación del régimen de atención al pasajero para los casos de sobre-venta o exceso de reservas en el transporte aéreo, a fin de que:

1) Los pasajeros

- a) Cancelen oportunamente las reservas que no utilizarán.
- b) No efectúen múltiples reservas.

- c) Cumplan con todos los requisitos previstos por la línea aérea en cuanto a la adquisición de billetes, reconfirmación y oportuna presentación al aeropuerto.
- d) Se enteren y cercioren de las reglas aplicables, sistemas de prioridades y compensaciones previstas para los casos de negativa de embarque.
- e) Cerciores debidamente que su billete de pasaje se ha emitido reuniendo todos los requisitos especiales de nombre, fecha y hora, número de vuelo y puntos de partida y destino.

2) Los transportadores aéreos

- a) Tengan información sobre pasajeros no presentados, como base para una acción concertada al respecto.
- b) Indiquen claramente en el billete de pasaje, o en otro lugar conveniente, que las cancelaciones tardías y pasajeros no presentados, pueden acarrear penalidades, incluso las posibles cancelaciones de los tramos subsiguientes.
- c) Exploren fórmulas que posibiliten una mayor facilidad a los pasajeros para comunicarse con sus oficinas en los casos de cancelación de reservas.
- d) Presten especial atención a la operación y mantenimiento de los sistemas de reservas con el objeto de evitar errores y desperfectos que originen exceso de reservas.
- e) Proporcionen adecuada información para que los pasajeros conozcan la existencia de la práctica del sistema de "overbooking" o exceso de reservas, los sistemas de compensación y las reglas de prioridades ante la negativa de embarque.

3) Los agentes de viaje y otros intermediarios de venta de pasajes aéreos

- a) No confirmen la reserva en los billetes de pasajes sin tener la confirmación de la línea aérea.
- b) Promuevan y observen las prácticas correctas de reservas, cancelaciones y penalidades para los casos de abusos, esencialmente a través de sus asociaciones nacionales.
- c) Informen debidamente al pasajero sobre la existencia del sistema de "overbooking" o exceso de reservas, los sistemas de compensación y las reglas de prioridades ante la negativa de embarque.

- d) Instruyan al pasajero sobre el cumplimiento de todos los requisitos previstos por la línea aérea en cuanto a reconfirmación, cancelación y presentación a tiempo en el aeropuerto.
- 4) Se difunda por los medios adecuados el conocimiento de los derechos y deberes que corresponden a todas las partes involucradas -pasajeros, transportadores aéreos, agentes de viaje o intermediarios- previstos en las Resoluciones A4-5 y A5-4 y la presente.

Cuestión 18 del
Orden del Día:

Presupuesto para el bienio 1989-1990. Gastos
realizados en el bienio 1987-1988

CLAC/A8-NE/14

44. La Asamblea examinó la nota CLAC/A8-NE/14, que contenía el presupuesto para el periodo 1987-1988, los gastos reales de 1987, la estimación de gastos directos al 31 de Diciembre de 1988 y dos propuestas de presupuesto para el bienio 1989-1990.

45. La Asamblea reconoció que debido a la crisis financiera de la Región, era necesario aprobar y ejercer el presupuesto de la manera más austera y económica posible, por lo que en relación con la necesidad de pagar los pasajes aéreos para los viajes de misión del personal de Secretaría, se consideró apropiado continuar las gestiones con AITAL para obtener dichos pasajes libres de cargo.

46. Por otro lado, tomando en cuenta que debe seguirse alentando el ingreso a la CLAC de los países angloparlantes de la Región, la Asamblea decidió incluir una partida adicional de US\$ 6,000 para el bienio 1989-1990, que se utilizará, de ser el caso, en servicios de interpretación simultánea.

47. La Asamblea decidió aprobar el presupuesto de la CLAC para el bienio 1989-1990, tal como aparece en el Adjunto C.

Cuestión 19 del
Orden del Día:

Estado de contribución al presupuesto de 1988
y gastos 1987 de los Estados de la CLAC-
Escala de cuotas

CLAC/A8-NE/15

48. La Asamblea examinó la nota CLAC/A8-NE/15 en donde se indicaban los saldos pendientes de pago que los Estados miembros de la CLAC deben a la OACI, con respecto al presupuesto de ejercicios anteriores, así como el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros correspondientes a 1989 y 1990.

49. Con respecto al prorrateo de los gastos directos de la CLAC, el Delegado de México consideró inequitativa la fórmula que aplica la CLAC para el cálculo de la escala de cuotas de la propia Organización y manifestó que el incremento del 3.4% de su contribución se traducirá en una mayor dificultad para cubrir sus cuotas con oportunidad. Por lo tanto, el Delegado de México solicitó el estudio y aplicación de una nueva fórmula que resulte equitativa para todos los Estados miembros de la CLAC en función de su desarrollo aeronáutico.

50. Con relación a este asunto, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCION A8-6

PRORRATEO DE LOS GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC ENTRE LOS
ESTADOS MIEMBROS CORRESPONDIENTES A 1989-1990

CONSIDERANDO que la Resolución A6-2 establece los principios que deben aplicarse en la determinación de las escalas de cuotas para el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros;

CONSIDERANDO que dichos principios han establecido una cuota máxima y una cuota mínima y que los otros Estados no comprendidos en el principio anterior deberán pagar en forma proporcional al porcentaje con que contribuyen al presupuesto de la OACI, de acuerdo a lo que establece el Artículo 29 del Estatuto de la CLAC;

CONSIDERANDO que dicho sistema ha dado como resultado una repartición más justa y equitativa en las contribuciones que los Estados miembros deben aportar como gastos directos de la CLAC;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Fijar para el año 1989 la siguiente escala de cuotas:

	<u>OACI (%)</u>	<u>CLAC (%)</u>
Argentina	0.44	7.92
Bolivia	0.06	2.50
Brasil	1.43	20.00
Chile	0.10	2.50
Colombia	0.24	4.32
Costa Rica	0.06	2.50
Cuba	0.11	2.50
Ecuador	0.06	2.50
El Salvador	0.06	2.50
Guatemala	0.06	2.50
Honduras	0.06	2.50
Jamaica	0.06	2.50
México	0.96	20.00
Nicaragua	0.06	2.50
Panamá	0.06	2.50
Paraguay	0.06	2.50
Perú	0.09	2.50
República Dominicana	0.06	2.50
Uruguay	0.06	2.50
Venezuela	<u>0.57</u>	<u>10.26</u>
TOTAL	<u>4.66</u>	<u>100.00</u>

- 2) Encargar al Comité Ejecutivo que fije las cuotas para 1990 una vez que el 27° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI determine las escalas de cuotas de los Estados Contratantes.

Cuestión 20 del
Orden del Día:

Programa de Trabajo de la CLAC para el periodo
del 1° de Enero de 1989 al 31 de Diciembre de
1990

CLAC/A8-NE/16

51. La Asamblea tuvo en cuenta al examinar esta cuestión la necesidad de reformular la metodología de trabajo, asignando tareas continuas a la Secretaría y específicas al Comité Ejecutivo, según figura en el Adjunto A, el que fue aprobado por unanimidad.

52. Para su elaboración se constituyó un grupo de trabajo el que incluyó las propuestas formuladas por Brasil, Colombia,

Argentina y México y los países del Acuerdo de Rotación según las notas de estudio NE/23, 24, 25 y NI/3.

53. Por otra parte, la Asamblea determinó conferir flexibilidad al Comité Ejecutivo para distribuir las reuniones en el plan que figura en el Adjunto B.

Cuestión 21 del

Orden del Día: Impuestos y derechos en el transporte aéreo

CLAC/A8-NE/17

54. La Asamblea tuvo oportunidad de tomar nota de la situación de incremento de impuestos y tasas o derechos que afectan el desarrollo del transporte aéreo regional.

55. Con el propósito de evitar o atenuar tal situación, la Asamblea acogió por unanimidad la Recomendación que oportunamente fuera propuesta por la Delegación de Costa Rica en la Vigésimo Séptima Reunión del Comité Ejecutivo, la que efectuó una referencia a la totalidad de medidas (Recomendaciones de la CLAC) orientadas a aliviar la carga impositiva.

RECOMENDACION A8-8

IMPUESTOS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que por la Recomendación A2-4 se instruyó a los Estados miembros para que en los pagos de derechos, impuestos y derechos consulares evitasen medidas que pudieran derivar en prácticas discriminatorias o que lesionen los principios de reciprocidad e igualdad de tratamiento;

CONSIDERANDO que por la Recomendación A3-4 se solicitó a los Estados miembros para que permitan la admisión libre de derechos de aduana de la diferente documentación de las líneas aéreas, según el método recomendado en el párrafo 4.42 del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Séptima Edición);

CONSIDERANDO que por la Recomendación A3-6 se recomendó a los Estados miembros a que hagan esfuerzos para eliminar o reducir lo antes posible de toda forma de imposición sobre la venta de billetes u otras formas de naturaleza económica que afecte el desarrollo y la expansión del transporte aéreo internacional dentro de la Región;

CONSIDERANDO que por la Recomendación A3-7 se solicitó a los Estados miembros que hagan esfuerzos para poner en práctica lo antes posible la norma contenida en el párrafo 2.19 del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

(Séptima Edición), a fin de evitar el cobro de derechos sobre el uso de documentos requeridos para la entrada o salida de las aeronaves;

CONSIDERANDO que por la Recomendación A3-12 se solicitó a los Estados miembros la aplicación de ciertas medidas que tiendan a facilitar el pago de derechos por servicios a los pasajeros;

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros de la CLAC que hagan los esfuerzos posibles para la adopción y aplicación de las Recomendaciones citadas, buscando prioritariamente disminuir la carga impositiva que pesa sobre el transporte aéreo y que se destinen los fondos a las Administraciones de Aviación Civil.

Cuestión 22 del
Orden del Día:

Informe sobre la Segunda Reunión Regional de
Navegación Aérea Caribe/Sudamérica de la OACI
(CAR/SAM/2, Santiago, 2 al 20 de Mayo de 1989)

CLAC/A8-NE/18

56. La Asamblea tomó nota del contenido de la nota CLAC/A8-NE/18, en donde se hace una reseña sobre la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM/2) y reconociendo la importancia de dicha Reunión, instó a los Estados miembros para que participen activamente en la misma, mediante el envío de delegaciones apropiadamente constituidas en cuanto a capacidad de decisión y especialidades técnicas.

Cuestión 23 del
Orden del Día:

Informe de la participación en la Décima
Reunión Departamental de Facilitación

CLAC/A8-NE/19

57. La Asamblea tomó nota de la participación que ciertas delegaciones de los Estados de la CLAC tuvieron en la Décima Reunión Departamental de Facilitación, a la cual fue invitado el Organismo Regional como Observador.

58. La Asamblea estuvo de acuerdo en la necesidad de incluir dentro de las actividades futuras las acciones tendientes a un mejoramiento de los procedimientos aplicables en materia de facilitación del transporte aéreo.

Cuestión 24 del

Orden del Día:

Informe sobre becas otorgadas a América Latina en la realización de cursos en IAMTI

CLAC/A8-NE/20

59. La Asamblea felicitó a la Secretaría por las gestiones realizadas que se concretaron en el otorgamiento de 40 becas por parte de dicho centro de formación canadiense, a favor de funcionarios pertenecientes a países de la Región.

60. Asimismo, la Asamblea tomó nota del procedimiento de contactos con el citado Instituto, con la sugerencia del Delegado de Brasil de efectuar la coordinación del caso con el programa de asistencia técnica de la OACI, a fin de orientar los programas de capacitación. Por otro lado el Delegado de Cuba expresó su disenso en cuanto a las diferencias de tratamiento de viáticos extendidos a sus becarios.

Cuestión 25 del

Orden del Día:

Informe sobre el progreso alcanzado en la aplicación del Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/86/031

CLAC/A8-NE/21

61. La Asamblea tomó nota del contenido de la nota CLAC/A8-NE/21, en donde se proporcionaba una información sucinta sobre el grado de ejecución del Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/86/031 titulado "Capacitación Gerencial, Informática y Cooperación Regional en la Aviación Civil".

Cuestión 26 del

Orden del Día:

Informe del Presidente de la CLAC sobre la decisión adoptada por la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo en materia de Candidaturas Latinoamericanas al Consejo de la OACI

CLAC/A8-NE/22

62. La Asamblea examinó la nota del Presidente de la CLAC en la que se expuso las dificultades existentes para hallar el mecanismo de presentación de Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI.

63. Por lo anterior, la Asamblea decidió tomar nota del contenido de dicha información en la que da cuenta que el tema por decisión de la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo fue desglosado como tópico de consideración de la CLAC.

Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI

CLAC/A8-NI/2

64. La Asamblea tomó nota de la posición vertida por Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay, respecto a la necesidad de mantener el espíritu regionalista y solidario que debe presidir el funcionamiento del Organismo Regional.

Cuestión 27 del Orden del Día:

Otros asuntos

- a) Plazo trienal convocatoria de las Asambleas de la CLAC

CLAC/A8-NE/23

65. Por vincularse la nota presentada por Argentina, Brasil y México con la problemática contenida en la nota de estudio NE/24 de Colombia, a sugerencia de sus co-patrocinantes, la Asamblea acordó que fuera remitida a consideración del grupo de trabajo que examinó el Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo bienio, con la asignación de prioridad para encarar el estudio de dicha cuestión.

66. Ciertas delegaciones manifestaron su preocupación por los alcances que pudiera tener dicha propuesta, ya que de concretarse alejaría las oportunidades de intercambio directo dentro de un marco regional entre las autoridades de aviación civil en el foro de la CLAC.

67. Luego de un interesante debate de esclarecimiento de los alcances de la propuesta, la Asamblea decidió incorporarla para futuros estudios de reforma estatutaria del organismo regional.

- b) Evaluación de la labor de la CLAC (Nota presentada por Colombia)

CLAC/A8-NE/24

- c) Análisis de la labor realizada por la CLAC, perspectivas y necesidades (Nota presentada por Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay)

CLAC/A8-NE/25

- d) Seminario sobre la desregulación norteamericana y la liberalización en Europa (Río de Janeiro, 30 y 31 de Marzo de 1989) (Nota presentada por Brasil)

CLAC/A8-NI/3

68. La Asamblea examinó las notas de referencia interrelacionadas en atención a que las mismas se refieren a asuntos a ser tratados a la luz de una reformulación de las actividades del organismo regional.

69. Por tanto, la Asamblea consideró pertinente incluir dichos temas como elementos de trabajo a ser considerados en el Programa de Trabajo a ser desarrollado por esta Comisión para el próximo bienio.

- e) Presentación del candidato del Acuerdo de Rotación de Sudamérica para elección del Consejo en la próxima Asamblea de la OACI (Nota presentada por Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay)

CLAC/A8-NI/7

70. La Asamblea tomó nota del acuerdo adoptado por Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay, en el sentido de proponer como candidato a Chile para ocupar una vacante en el Consejo de la OACI, a partir del 27° Período de Sesiones de dicho organismo internacional.

Cuestión 28 del Orden del Día: Lugar y fecha de la Novena Asamblea de la CLAC

71. La Asamblea aceptó por aclamación la invitación formulada por el Delegado de Argentina para que la Novena Asamblea se realice en Buenos Aires, estimándose su realización para fines de Setiembre o comienzos del mes de Octubre de 1990.

Cuestión 29 del Orden del Día: Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC

72. La Asamblea eligió por aclamación a Costa Rica para ocupar la Presidencia de la CLAC para el período de dos años que se inicia a partir de la clausura de la Octava Asamblea y a la Argentina, Brasil, República Dominicana y Chile, para el desempeño de los cargos de Vicepresidentes 1°, 2°, 3° y 4°, respectivamente.

Cuestión 30 del Orden del Día: Clausura de la Octava Asamblea

73. A invitación del Presidente saliente, el Lic. Carlos Viquez Jara, Director General de Aviación Civil, asumió la Presidencia de la CLAC, habiendo pronunciado ambos sendos discursos, los que se reproducen en los Anexos B y C del Apéndice 6. El nuevo Presidente procedió a clausurar la Asamblea.

PROGRAMA DE ACTIVIDADES APROBADO POR LA

OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

(para el período comprendido entre el 1° de Enero de 1989 y el 31 de Diciembre de 1990)

A. TAREAS PERMANENTES DE LA SECRETARIA REFERIDAS A

- a) Situación del transporte aéreo internacional en la Región Latinoamericana.
- b) Estadísticas del transporte aéreo.
- c) Coordinación y colaboración en las actividades de transporte aéreo y turismo.
- d) Aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.
- e) Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados y líneas aéreas en el campo del transporte aéreo.
- f) Apoyo a las labores de las Oficinas Regionales de la OACI en:
 - I - Facilitación
 - II - Seguridad
 - III - Transporte de mercancías peligrosas
 - IV - Navegación Aérea
- g) Apoyo de los Estados miembros de la CLAC a las actividades del Comité Jurídico de la OACI.

B. TAREAS ESPECIFICAS PARA EL COMITE EJECUTIVO

- a) Evaluar la labor realizada por la CLAC hasta la fecha y presentar recomendaciones para el mejor desarrollo de su labor futura*
 - * Se tendrán en cuenta, entre otras, las notas de estudio 23, 24 y 25.
- b) Estudiar las tendencias contemporáneas del transporte aéreo, sus consecuencias en la Región y proponer eventuales posiciones conjuntas*.
 - * Se tomará como base la experiencia que se recoja en el Seminario señalado en la nota informativa NI/3.

- c) Estudiar las bases de una estrategia multilateral de negociación tarifaria interregional.
- d) Estudiar la flexibilización u otras vías alternativas para la apertura, por parte de los Estados de la Región, en la concesión de derechos de tráfico para las empresas de la Región.
- e) Encarar el desarrollo de estrategias para evitar la aplicación de restricciones operativas, basadas en las normas del Capítulo 3, Parte II del Anexo 16, que afecten a las empresas de la Región. Para ello, tomará en cuenta, entre otros, los trabajos sobre ruido realizados por la OACI, así como las consecuencias políticas, económicas y técnicas que se derivarían de la aplicación de dichas restricciones.
- f) Procurar el apoyo eventual de otros países extrarregionales a fin de conformar una posición mancomunada en el 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, con el propósito de obtener términos compatibles con la situación de las líneas aéreas de países en desarrollo.
- g) Seguir el desarrollo de las leyes sobre competencia comercial y su aplicación sobre las actividades de transporte aéreo.
- h) Estudiar el desarrollo de los SRC, sus consecuencias y proponer posiciones conjuntas.
- i) Asignar funciones y tareas al GETIDA/RIAC.
- j) Identificar políticas y normas aplicables al servicio "courier" por vía aérea.
- k) Acordar Convenio con el IAMTI.
- l) Aprovechar el área de capacitación del Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/86/031.
- ll) Estudiar una metodología que permita calcular las variaciones en los niveles de costos.
- m) Coordinar acciones con países del Caribe anglo y franco parlantes y el CARICOM.

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC PARA 1989-1990

ANO 1989

- Una o dos Reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una o dos Reuniones Conjuntas de los Grupos GECOT/GEPTA/GEJ.
- Una Reunión Informal de las Delegaciones que participarán en la Reunión Regional CAR/SAM/2 de la OACI.
- Una Reunión Informal de las Delegaciones que participarán en el 27º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.
- Una o dos Reuniones del Grupo GETIDA/RIAC.
- Una Reunión previa a la Reunión de Facilitación de Area.

ANO 1990

- Una o dos Reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una o dos Reuniones del Grupo GETIDA/RIAC.
- Una o dos Reuniones Conjuntas de los Grupos GECOT/GEPTA/GEJ.
- Novena Asamblea de la CLAC.

PRESUPUESTO DE GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC
APROBADO POR LA OCTAVA ASAMBLEA

(en dólares EUA)

PARTIDA	Presupuesto Bienio 1989-1990 (1)	Distribución Anual	
		1989 (2)	1990 (3)
<u>Reuniones</u>	36,000	17,000	19,000
<u>Personal de Plantilla</u>			
Sueldos y salarios*	40,000	20,000	20,000
Horas extraordinarias	1,000	400	600
<u>Ayuda temporal</u>			
Sueldos y salarios	800	-	800
<u>Consultores</u>	7,000	3,500	3,500
<u>Agasajos</u>	1,400	700	700
<u>Comunicaciones</u>	8,000	4,000	4,000
<u>Franqueo postal</u>	2,000	1,000	1,000
<u>Gastos impresiones</u>	6,000	3,000	3,000
<u>Alquiler y mantenimiento de equipos</u>	2,800	1,400	1,400
<u>Gastos de viajes</u>	6,000	3,000	3,000
<u>Suministros de oficina</u>	4,000	2,000	2,000
<u>Servicios de traducción e interpretación</u>	6,000	3,000	3,000
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	9,000	5,000	4,000
<u>Libros y suscripciones</u>	3,000	1,500	1,500
<u>Becas de capacitación</u>	5,000	2,500	2,500
<u>Servicios, suministros varios y gastos imprevistos</u>	4,000	2,000	2,000
TOTAL	142,000	70,000	72,000

* Esta partida se reparte entre 1 Asistente de Estadísticas (57%) y 1 Secretaria (43%), e incluye los beneficios sociales de acuerdo al Sistema Común de las Naciones Unidas (alrededor del 20% del gasto total).

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Sr. Juan Manuel Correa Cuenca Delegado Jefe	Comandante de Regiones Aéreas
Sr. Dante Besaccia Delegado	Representante de Argentina ante el Consejo de la OACI
Sr. Carlos Gustavo Novillo Delegado	Jefe Dpto. Planificación, Coordinación y OACI
Dr. Fernando E. Dozo Delegado	Asesor de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo Comercial
Ing. Jorge Rodríguez Nogueras Asesor	Asesor Política Aero- comercial, AEROLINEAS ARGENTINAS

BOLIVIA

Sr. José Lanza Delegado Jefe	Primer Secretario Embajada de Bolivia en San José
Lic. Roberto Iriarte Asesor	Gerente Comercial, LAB
Dr. Eduardo Scott Moreno Asesor	Jefe Dpto. Asuntos Interna- cionales, LAB

BRASIL

Sr. Guido de Resende Sousa Delegado Jefe	Presidente de CERNAI
Sr. Paulo Assis Delegado	Delegado de Brasil ante el Consejo de la OACI
Sr. Venancio Grossi Delegado	Asesor de CERNAI
Sr. Reinaldo A. Silveira Delegado	Asesor de CERNAI
Sr. Raphael Teichholz Delegado	Asesor Especial, DAC

BRASIL (cont.)

Sr. Oswaldo E. B. Portella Delegado	Jefe División Transportes y Comunicaciones, Min. RR. EE.
Sr. Pedro C. Carvalho Asesor,	Asistente Presidencia VARIG
Dr. Jorge C. Bittencourt Asesor	Asistente Director Jurídico VARIG

CHILE

Gral. Jaime Lavin Fariña Delegado Jefe	Director General de Aero- náutica Civil
Dr. Rafael Eyzaguirre Delegado	Miembro de la JAC y Presi- dente Instituto Chileno de Derecho Aéreo
Arq. Juan Pablo Langlois Delegado	Secretario General, Junta de Aeronáutica Civil
Dr. Rafael Gaete Jaime Delegado	Fiscal de la DGAC
Dr. Jorge Ansted Delegado	Jefe Dpto. Legal, JAC
Sr. Michael Fontaine F. Delegado	Jefe Dpto. Relaciones Aero- náuticas Internacionales, DGAC

COLOMBIA

Dr. Yezid Castaño Delegado Jefe	Jefe Departamento Adminis- trativo de Aeronáutica Civil
Ing. Leonardo Ronderos Delegado	Jefe Oficina Planeación, DAAC
Crnel. Edgar Lozano Rey Delegado	Director de Operaciones, DAAC

COSTA RICA

Lic. Carlos Viquez Jara Delegado Jefe	Director General de Aviación Civil
Lic. Javier Vargas Barguil Delegado	Jefe Dpto. Asesoría Legal, DGAC
Sra. Sonia Garro Rojas Delegada	Jefe Dpto. Transporte Aéreo, DGAC

COSTA RICA (cont.)

Sr. José Antonio Fonseca Chacón Delegado	Sub-Jefe Dpto. Transporte Aéreo, DGAC
Lic. Eduardo Jaén Hernández Delegado	Sub-Jefe Dpto. Asesoría Legal, DGAC
Sr. Rafael Angel Padilla A. Delegado	Jefe Regulación y Control, DGAC
Sr. Iván Castillo Delgado Delegado	Técnico Dpto. de Transporte Aéreo, DGAC
Srta. Ana E. Arata H. Delegada	Asistente Legal, DGAC
Lic. Ernesto Gutiérrez Sandí Asesor	Gerente de Transporte Aéreo, LACSA
Srta. Lidia Ramirez Le Maire Asesora	Asistente Director, DGAC
Cónsul Bernal Mesén B. Delegado	Observador por Relaciones Exteriores

CUBA

Sr. Vicente Gómez López Delegado Jefe	Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil
Ing. Abelardo Sanchez G. Delegado	Representante de Cuba ante el Consejo de la OACI
Dr. Angel Arango Delegado	Jefe Dpto. Jurídico, IACC
Ing. Nelson Viñas Valdés Delegado	Especialista Relaciones In- ternacionales, IACC

ECUADOR

Crnel. Marco A. Chavez D. Delegado Jefe	Director General de Aviación Civil
Dr. Max Naranjo Iturralde Delegado	Asesor Política Aeronáutica, DGAC
Dr. Carlos Saenz M. Delegado	Jefe Registro Aeronáutico, DGAC
Sr. Juan Pablo Valdivieso Delegado	Encargado de Negocios de Ecuador en Costa Rica

ECUADOR (cont.)

Dr. Freddy Oswaldo Cevallos
Asesor

Secretario General,
ECUATORIANA DE AVIACION

Crnel. Fabián Novoa S.
Asesor

Jefe Seguridad Sistema,
ECUATORIANA DE AVIACION

Dr. Antonio Silva King
Asesor

Vicepresidente Legal, ECUA-
TORIANA DE AVIACION

EL SALVADOR

Crnel. Benjamin Trabanino
Delegado Jefe

Director General de Aero-
náutica Civil

GUATEMALA

Lic. y Crnel. Luis Rolando Girón
Delegado Jefe

Director General de Aero-
náutica Civil

Ing. Enrique Godoy
Delegado

Jefe Dpto. Transporte Aéreo,
DGAC

HONDURAS

Lic. José Orlando Montoya
Delegado Jefe

Jefe Asesoría Jurídica, DGAC

Sr. César F. Zelaya
Asesor

Sub-Gerente General, SAHSA

Sr. Santiago Camacho Sancho
Asesor

Gerente Regional SAHSA en
Costa Rica

MEXICO

Ing. Enrique Méndez Fernández
Delegado Jefe

Director General de Aero-
náutica Civil

Ing. Jorge Pérez y Bouras
Delegado

Representante Permanente de
México ante el Consejo de la
OACI

Lic. Delia Castellanos S.
Delegada

Jefe Dpto. de Documentación
y OACI, DGAC

NICARAGUA

Dr. Sergio Buitrago
Delegado Jefe

Director General de Aero-
náutica Civil

PANAMA

Cap. Miguel Von Seidlitz Delegado Jefe	Sub-Director General Técnico de Aeronáutica Civil
Prof. Robinson Urriola A. Delegado	Director de Navegación Aérea DAC
Sr. Enrique Escala Asesor	Gerente General, COPA

PARAGUAY

Crnel. Victor Basualdo Delegado Jefe	Director General de Aero- náutica Civil
Lic. Arnaldo Soler Delegado	Director Dpto. Aeronáutica Comercial, DGAC
Gral. Raúl E. Calvet Asesor	Gerente General, LAP
Dr. José Rogelio Etcheverry Asesor	Asesor Jurídico, LAP
Sr. Raúl F. Calvet Asesor	Gerente de LAP en U.S.A.

PERU

Crnel. Luis Arroyo Jaime Delegado Jefe	Director General de Trans- porte Aéreo y Presidente de la CLAC
Emb. Juan Garland Combe Delegado	Representante Permanente del Perú ante el Consejo de la OACI
Cmte. César Ramírez Román Delegado	Director de Asesoría Legal, DGTA

REPUBLICA DOMINICANA

Gral. Luis Damián Castro Cruz Delegado Jefe	Director General de Aero- náutica Civil
Lic. José Alvarez S. Delegado	Miembro Junta de Aeronáutica Civil
Lic. José Luis Abraham Delegado	Miembro Junta de Aeronáutica Civil
Sr. Joaquín G. Senci6n Asesor	Asesor Aeronáutico, DOMINI- CANA DE AVIACION

URUGUAY

Brig. Gral. Luis E. Revello
Delegado Jefe

Director Nacional de Avia-
ción Civil e Infraestructura
Aeronáutica

Cornel. Víctor Balbi
Delegado

Director General de Aviación
Civil

Dr. Jorge A. Batto Raggio
Delegado

Director Transporte Aéreo
Comercial, DGAC

Dr. Julio Martínez
Asesor

Asesor PLUNA

VENEZUELA

Dr. Carlos Fraino Lander
Delegado Jefe

Jefe División Transporte y
Comunicaciones Internacio-
nales, Min. RR. EE.

Dra. Gilda Cróquer
Delegada

Directora de Transporte
Aéreo, Min. Transportes y
Comunicaciones

Lic. Elena Fernández
Delegada

Jefe División Aviación
Comercial, Min. Transpor-
tes y Comunicaciones

Lic. Carlos Alberto Buendía
Delegado

Asesor, Ministerio de
Transportes y Comunica-
ciones

Sr. Carlos G. Amengual
Asesor

Director Logística y Acuer-
dos Internacionales, VIASA

Sr. J. Andrés Forteza
Asesor

Jefe Acuerdos Comerciales e
Internacionales, VIASA

Emb. Mariano Tirado
Asesor

Observador por AVENSA

OBSERVADORES

ESTADOS NO MIEMBROS Y TERRITORIOS DEPENDIENTES

ALEMANIA (REP. FEDERAL)

Dr. Rudolf Schloz

Embajada Alemania en Costa
Rica

Sr. Michael Uhlmann

Asesor Junta Directiva
LUFTHANSA

ALEMANIA (REP. FEDERAL) (cont.)

Sr. Raphael Freiherr Von Heereman Gerente Relaciones Internacionales, LUFTHANSA

CHECOSLOVAQUIA

Ing. Otta Vodicka Representante de Checoslovaquia ante el Consejo de la OACI

ESPAÑA

Ing. Javier Herrero Martínez Sub-Director General de Control de Transporte Aéreo, DGAC

Sr. José M. Yanguas Organismos Internacionales, IBERIA

ESTADOS UNIDOS

Sr. Thomas T. Martin Representante Regional de la FAA

Sra. Ann Wells Toby Funcionaria de la Sección Económica, Embajada en San José

FRANCIA

Sra. Martine Barbin Encargada de Asuntos Multilaterales fuera de Europa, DGAC

Sra. Elizabeth Henrotte Asistente del Vice-Presidente para Asuntos Multilaterales, AIR FRANCE

HAITI

Lic. Frantz Desvarieux Jefe Dpto. de Transporte, OFNAC

Sr. Arnold Franck Asistente Jefe Dpto. de Transporte Aéreo, OFNAC

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL)

Dr. Ernesto Vásquez Rocha Director Ejecutivo

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

<u>Ref.</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
A. <u>Notas de estudio</u>			
CLAC/A8- NE/1	5	Orden del Día Provisional	Com. Ejecutivo
NE/2	4	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en 1987-1988	Presidente de la CLAC
NE/3	7	Prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea	Com. Ejecutivo
NE/4	8	Políticas restrictivas operacionales basadas en la protección ambiental (ruido y emanaciones)	Com. Ejecutivo
NE/5	9	Facilitación en materia de carga aérea	Com. Ejecutivo
NE/6	10	Derechos de tráfico de quinta libertad	Com. Ejecutivo
NE/7	11	Cuestiones tarifarias	Com. Ejecutivo
NE/8	12	Tratamiento del transporte aéreo como intercambio de servicios (GATT)	Com. Ejecutivo
NE/9	13	Ratificación de Protocolos de Montreal 1975, complementarios Sistema Varsovia	Com. Ejecutivo
NE/10	14	Ratificación del ordenamiento penal internacional	Com. Ejecutivo
NE/11	15	Participación de expertos de América Latina en paneles o grupos de estudio de la OACI	Com. Ejecutivo
NE/12	16	Cartilla de asuntos a ser tenidos en cuenta en negociaciones bilaterales	Com. Ejecutivo

<u>Ref.</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/13	17	Revisión de Recomendaciones y Resoluciones	Com. Ejecutivo
NE/14	18	Presupuesto para bienio 1989-1990. Gastos realizados en el bienio 1987-1988	Com. Ejecutivo
NE/15	19	Estado contribución presupuesto de 1988 y gastos 1987. Escala cuotas	Com. Ejecutivo
NE/16	20	Programa de Trabajo de la CLAC período 1º de Enero de 1989 al 31 de Diciembre de 1990	Com. Ejecutivo
NE/17	21	Impuestos y derechos en el transporte aéreo	Com. Ejecutivo
NE/18	22	Informe Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica de la OACI (CAR/SAM/2, Santiago, 2-20 Mayo de 1989)	OACI
NE/19	23	Informe de la participación en Décima Reunión Departamental de Facilitación	Com. Ejecutivo
NE/20	24	Informe sobre becas otorgadas a América Latina en la realización cursos IAMTI	Com. Ejecutivo
NE/21	25	Información sobre Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/86/031	OACI
NE/22	26	Informe del Presidente de la CLAC sobre Candidaturas Latinoamericanas al Consejo de la OACI	Com. Ejecutivo
NE/23	27	Plazo trienal convocatoria Asambleas de la CLAC	México, Argentina y Brasil
NE/24	27	Evaluación de la labor de la CLAC	Colombia
NE/25	27	Análisis de la labor realizada por la CLAC, perspectivas y necesidades	Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay

<u>Ref.</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/26 y Corrig	8,11,12 15,17,18 19,22,25	Informe del Comité II	Presidente del Comité II
NE/27 y Corrig	7,9,10, 13,14,16 20,21,23 24,26,27	Informe del Comité I	Presidente del Comité I

B. Notas informativas

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	Secretaria
NI/2	26	Candidaturas Latinoamericanas en el Consejo de la OACI	Bolivia, Chile, Ecuador Paraguay, Perú y Uruguay
NI/3	27	Seminario sobre la desregulación norteamericana y la liberalización en Europa (Río de Janeiro, 30 y 31 de Marzo de 1989)	Brasil
NI/4	13	Ratificación de los Protocolos de Montreal de 1975, complementarios del Sistema de Varsovia	Inst. Iberoam. Der. Aeronáu. y Espacio y Av. Comer.
NI/5	7	Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea	Inst. Iberoam. Der. Aeronáu. y Espacio y Av. Comer.
NI/6	27	Pronta ratificación de Resoluciones para el desarrollo del tráfico turístico	COTAL
NI/7	27	Presentación del Candidato del Acuerdo de Rotación de Sudamérica para elección del Consejo en próxima Asamblea OACI	Bolivia, Chile Ecuador, Para- guay, Perú y Uruguay
NI/8		Lista de Participantes	Secretaria

OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Octava Asamblea de la CLAC a cargo del 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 durante el bienio 1987-1988.
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. Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea.
 - a) Medidas preventivas y de control aplicables a los servicios de transporte aéreo regulares.
 - b) Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional.
 - c) Cursos políticos de acción.
 - d) Conveniencia de la permanencia del Grupo GETIDA/RIAC.
8. Cursos de acción a seguir en el campo de las políticas restrictivas operacionales basadas en la protección ambiental (ruido y emanaciones).
9. Facilitación en materia de carga aérea.
10. Flexibilización en la administración de derechos de tráfico de quinta libertad.
11. Tarifas
 - a) Integridad tarifaria.
 - b) Texto de orientación sobre faltas de orden tarifario.
12. Tratamiento del transporte aéreo como intercambio de servicios (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio - GATT).

13. Ratificación de los Protocolos de Montreal de 1975, complementarios del Sistema de Varsovia (Nos. 3 y 4).
14. Ratificación del ordenamiento penal internacional (Convenios Tokio 1963, La Haya 1970, Montreal 1971 y Montreal 1988).
15. Participación de expertos de América Latina en paneles o grupos de estudio de la OACI.
16. Cartilla de asuntos a ser tenidos en cuenta en negociaciones bilaterales.
17. Revisión de Recomendaciones y Resoluciones.
 - a) Presentación tabulada del estado de aprobación.
 - b) Presentación de modificaciones introducidas a ciertas Resoluciones y Recomendaciones.
18. Presupuesto para el bienio 1989-1990. Gastos realizados en el bienio 1987-1988.
19. Estado de contribución al presupuesto de 1988 y gastos 1987 de los Estados de la CLAC. Escala de cuotas.
20. Programa de Trabajo de la CLAC para el periodo del 1º de Enero de 1989 al 31 de Diciembre de 1990.
21. Impuestos y derechos en el transporte aéreo.
22. Informe sobre la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica de la OACI (CAR/SAM/2, Santiago, 2 al 20 de Mayo de 1989).
23. Informe de la participación en la Décima Reunión Departamental de Facilitación.
24. Informe sobre becas otorgadas a América Latina en la realización de cursos en IAMTI - posibilidad de concretar acuerdos.
25. Informe sobre el progreso alcanzado en la aplicación del Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/86/031.
26. Informe del Presidente de la CLAC sobre la decisión adoptada por la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo en materia de Candidaturas Latinoamericanas al Consejo de la OACI.
27. Otros asuntos
 - a) Plazo trienal convocatoria de las Asambleas de la CLAC.

- b) Evaluación de la labor de la CLAC
 - c) Análisis de la labor realizada por la CLAC, perspectivas y necesidades
 - d) Seminario sobre la desregulación norteamericana y la liberalización en Europa (Río de Janeiro, 30 y 31 de Marzo de 1989).
 - e) Presentación del candidato del Acuerdo de Rotación de Sudamérica para elección del Consejo en la próxima Asamblea de la OACI.
28. Lugar y fecha de la Novena Asamblea de la CLAC.
29. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
30. Clausura de la Octava Asamblea.

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

EN 1987 Y 1988

(CLAC/A8-NE/2)

El desarrollo general del tráfico en el periodo 1986-1987
(Adjuntos 1 al 4)

1. En 1987 las líneas aéreas matriculadas en los 20 Estados miembros de la CLAC transportaron 8.825 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, un 3.1% más que en 1986, mientras que la tasa mundial de crecimiento en el mismo periodo fue del 9.3%, un alto índice, éste último si tenemos en cuenta que el promedio anual de incremento a nivel mundial en los pasados diez años había sido un 6%. De dicho total el 60.3% correspondió a los servicios internacionales regulares (5.323 millones de toneladas-kilómetros) cuyo incremento fue de 8.5% con respecto a 1986, tasa inferior a la mundial que alcanzó el 12.8%.

2. Cabe mencionar que la participación de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC en 1987, respecto al total mundial de los servicios aéreos regulares totales e internacionales fue de 4.5% y 5.3% respectivamente.

3. Durante dicho periodo las operaciones totales de carga experimentaron un aumento de 5%, frente a un índice de crecimiento anual de 11.2% a nivel mundial. En lo que se refiere a la carga transportada en los servicios regulares internacionales creció en un 10.7% mientras que el aumento a nivel mundial alcanzó un 13.2%.

4. Aproximadamente el 53% del volumen total de tráfico regular de pasajeros carga y correo transportado por estas líneas aéreas en sus operaciones totales corresponden a los transportistas de dos países, Brasil y México (34.1% y 18.5%, respectivamente); y en el caso de la carga, alrededor del 43% del volumen de toneladas-kilómetros totales efectuados corresponden a las líneas aéreas de un solo país (Brasil). Refiriéndonos sólo al tráfico internacional, esta concentración se atenúa, pero mantiene la misma estructura.

5. Los coeficientes de carga (peso) alcanzados por las líneas aéreas de la Región en 1987 para las operaciones totales e internacionales fueron de 56.2% y 57.1% respectivamente, coeficientes menores que los alcanzados a nivel mundial que fueron de 61.2% y 63.5% respectivamente.

6. En lo que concierne al tráfico de pasajeros-kilómetros en los servicios internacionales, el incremento en 1987 fue del

7.6% frente a un aumento del 13% a nivel mundial, mientras que los asientos-kilómetros disponibles aumentaron en un 7.7% con lo cual las líneas aéreas de los Estados de la CLAC mantuvieron prácticamente el mismo factor de ocupación del año anterior (62%). A nivel mundial el factor de ocupación (pasajeros) también aumentó del 63% en 1986 al 67% en 1987.

Tráfico intralatinoamericano (Adjuntos 5 y 6)

7. En 1987 el tráfico de pasajeros (tomado en una sola dirección) entre 89 pares de ciudades de los Estados de la CLAC (Adjunto 5) tuvo una caída de 0.1% respecto a 1986, es decir que siguió la misma tendencia de los bienios anteriores, en los cuales los índices de disminución fueron del 16.4% y 2.8% en los periodos 1982-1983 y 1984-1985 respectivamente; ello significa que aún no se pudo recuperar el nivel del tráfico alcanzado en el año 1980 en el cual se transportaron alrededor de 1 850.000 pasajeros.

8. 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 del Adjunto 6, lo cual exige mantener una capacidad ociosa durante varios meses del año.

Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos (Adjuntos 7 y 8)

9. En 1987 el tráfico de pasajeros entre los Estados de la CLAC (exceptuando México) y los Estados Unidos aumentó en un 10.4% respecto a 1986, resultado influido entre otras causas, por la variación extrema del tráfico del Perú que creció en un 154% debido a que se reanudaron las operaciones entre dichos países por las respectivas líneas aéreas de bandera designadas, al firmarse un nuevo acuerdo con los Estados Unidos. Los países que mostraron también una tendencia positiva en el tráfico de pasajeros son Chile, Guatemala, Jamaica, Uruguay, entre otros. Si bien sólo alrededor de un 26% de los países que representan un 25% del tráfico total de pasajeros entre los Estados de la CLAC y los Estados Unidos sufrieron una merma de sus respectivos tráficos, en el año 1986 los resultados fueron más positivos, ya que en ese año el 17% de los países que representaban sólo un 5% del tráfico total fueron los que obtuvieron un decrecimiento en sus respectivos tráficos. Es así que la tasa de crecimiento en 1986 con respecto al año anterior fue de un 14.6%, lo cual nos indica que el ritmo de crecimiento del transporte de pasajeros entre nuestra Región y esa parte del hemisferio tendió a ser menor el año pasado.

10. Asimismo debe mencionarse que en cuanto al tráfico por nacionalidad, en 1987 se observa un incremento de los nacionales de los Estados Unidos, prácticamente en casi todos los Estados de la CLAC, traduciéndose en una mayor participación de éstos en el tráfico total (del 59% en 1986 al 60.5% en 1987).

11. Respecto a México el tráfico en 1987 creció en un 23.8%, mientras que en 1986 sólo había aumentado en un 4.5% con respecto al año anterior. Por otro lado aumentó la participación de los pasajeros nacionales de los Estados Unidos con respecto al tráfico total realizado entre ambos países, ya que la proporción pasó del 73.2% al 75%.

12. En cuanto a la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en este tráfico de pasajeros (excluyendo México), desde el año 1980 éstas tenían una mayor incidencia que las líneas aéreas de los Estados Unidos; sin embargo, en 1987 la distribución del tráfico entre dichas líneas aéreas presenta una nueva estructura, el 50.9% del tráfico fue transportado por las líneas aéreas norteamericanas y el 49.1% por las latinoamericanas, lo cual nos indica que las líneas aéreas de la Región han perdido terreno, durante el último año en este tráfico tan importante. El caso de México es distinto ya que las líneas aéreas de los Estados Unidos siempre llevaron la mayor parte del tráfico, y en 1987 específicamente esta participación alcanzó el 58%.

Tráfico entre Sudamérica y Europa (Adjuntos 9, 10 y 11)

13. El tráfico entre Sudamérica y Europa para un total de 44 pares de ciudades experimentó una disminución de -7.1% en 1987 con respecto al año anterior, ello debido probablemente al fortalecimiento de las monedas europeas con respecto al dólar, lo cual puede haber provocado una disminución del tráfico turístico hacia esas latitudes, es decir de aquel segmento del mercado con mayor elasticidad de la demanda.

14. 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, en Julio, mes de alta temporada, todavía existe un marcado desequilibrio con respecto a Lima, Santiago y Caracas y que sólo en el caso de Río de Janeiro y Buenos Aires (éste último en baja temporada), se presenta una participación más importante de las líneas aéreas latinoamericanas en relación con las líneas aéreas europeas.

Conclusiones sobre el desarrollo del tráfico

15. Los resultados del tráfico por origen y destino que hemos examinado nos revelan que en 1987, el tráfico dentro de Latinoamérica y desde nuestra Región hacia Europa (Adjuntos 5 y 9) realizado por las líneas aéreas de bandera de los Estados Latinoamericanos y extrarregionales sufrieron una disminución del 0.1% y 7.1% respectivamente. Bajo los mismos términos, el único tráfico que mantuvo una tasa de crecimiento positiva fue el realizado con los Estados Unidos, que creció en un 10.4%, crecimiento menor que el obtenido en 1986 con respecto a 1985 que alcanzó un 14.6%.

16. Sin embargo, si nos referimos al tráfico internacional y doméstico transportado exclusivamente por las líneas aéreas matriculadas de los Estados de la CLAC, sin diferenciar regiones, encontramos resultados más alentadores, ya que dichos transportistas durante 1987 realizaron un 3.1% más de toneladas-kilómetros que en 1986 y obtuvieron un 8.5% de incremento en las toneladas-kilómetros efectuados en el tráfico internacional.

17. En cuanto a los pasajeros-kilómetros transportados en el tráfico total e internacional por estas mismas líneas aéreas, aumentaron en un 3.1% y 10.7%, respectivamente.

18. Todas estas variaciones porcentuales positivas obtenidas, tanto en lo que se refiere al tráfico total (toneladas-kilómetros efectuados), como al tráfico de pasajeros (pasajeros-kilómetros efectuados) y de carga (toneladas-kilómetros de carga efectuados), si bien han seguido la misma tendencia de las que resultaron a nivel mundial, en todos los casos son menores, y ello sin lugar a dudas es el reflejo de la crisis económica que vive América Latina desde principios de esta década, la cual volvió a agravarse en el año 1987 expresada en una disminución del crecimiento económico, en una aceleración marcada de la inflación y un menoscabo de las remuneraciones medias reales (que en la mayoría de los países sufrieron una variación porcentual negativa con respecto a 1986), con el consecuente efecto en detrimento del desarrollo de los viajes por vía aérea.

19. Debido a que existe una gran incertidumbre con respecto a la evolución futura de las economías de América Latina y conocemos las presiones que ejerce el servicio de la deuda externa y el efecto desfavorable que una baja inversión tiene sobre la ampliación de la capacidad productiva y su modernización; se hace imperiosamente necesaria la decidida colaboración entre los países de la Región y la franca cooperación por parte de la comunidad internacional, para encontrar las vías de acción apropiadas que nos lleven a abordar con éxito los actuales desafíos. Ello se hace también extensivo al transporte aéreo en particular, de ahí que nuestro foro regional constituye la vía más idónea para nuclear los esfuerzos que exige la actual encrucijada.

20. Ante el desafío de la subsistencia, planteada por la creciente hegemonía de las políticas liberalizadoras implementadas por los Estados Unidos y Europa, nuestra Región debe tomar conciencia del quebrantamiento de fórmulas y políticas en obsolencia y de la necesidad de actuación en bloque por parte de nuestros países con el fin de atenuar la creciente brecha que nos separa del viejo continente, y de Norteamérica y evitar así como dice AITAL en un estudio denominado "Los grandes conglomerados en la industria aérea", que nuestras líneas aéreas se conviertan en meras alimentadoras del tráfico de los "megacarriers".

Renovación de las flotas (Adjunto 12)

21. El número de aeronaves a reacción de 33 líneas aéreas regulares de los Estados de la Región que cumplen servicios

internacionales asciende a 378, de las cuales 58 son aviones de fuselaje ancho es decir el 15.3%, porcentaje que prácticamente se mantuvo constante con respecto al que se tenía en 1986. Ello indica que el índice de renovación de flotas en este período se tornó más lento.

22. Entre los aviones que se adquirieron en el año 1987 están dos Airbus 300A de la Compañía de Aviación Venezolana VIASA los cuales empezaron a operar en Agosto y Septiembre del mismo año, la Compañía FAUCETT del Perú que a principios de ese año adquirió dos Boeing 727-200 y VARIG del Brasil que adquirió un Boeing 747-300. Sólo tres líneas aéreas de los Estados de la CLAC han incorporado a sus flotas en los últimos años aviones de avanzada tecnología como son los Boeing 767 (LAN Chile, VARIG y TACA).

23. En cuanto al problema del ruido de las aeronaves esta Asamblea tendrá oportunidad de examinar un proyecto de Resolución que contiene cursos de acción políticos a desarrollar para enfrentar la pronta aplicación del Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Chicago.

24. Según estudios de AITAL de los 328 aviones que constituyen la flota de las líneas aéreas que pertenecen a esta Asociación, 90 cumplen con las normas del Capítulo 1, 158 con las normas del Capítulo 2 y 60 con las normas del Capítulo 3.

Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas (Adjunto 13)

25. Los cálculos preliminares correspondientes a 1987 indicaron que 25 líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios internacionales regulares tuvieron 4 929.6 millones de dólares de ingresos de explotación en todos sus servicios (internacionales y domésticos) y 4 793.9 millones de dólares de gastos de explotación, lo que arrojó un beneficio global de explotación de 135.7 millones de dólares, es decir el 2.8% respecto del total de los ingresos de explotación, mientras que el promedio mundial estimado por la OACI arroja un porcentaje positivo del orden del 4.5%. Respecto a los resultados netos de explotación (después de considerar otras partidas ajenas a la explotación e impuestos), 13 líneas aéreas de las 25 consideradas, no tuvieron pérdidas. Sin embargo, los cálculos preliminares nos indican que las líneas aéreas de la Región consideradas en conjunto obtuvieron como resultado neto una pérdida de 434.3 millones de dólares, es decir un -8.8% con respecto al total de ingresos de explotación, debido en gran medida a la significativa pérdida de una de las líneas aéreas con mayor incidencia en el transporte aéreo regional.

26. En 1986 los datos disponibles de 27 líneas aéreas tuvieron 42.9 millones de dólares de ganancias de explotación, es decir el 1% respecto al total de los ingresos de explotación (el promedio mundial fue del 3.7%).

27. Como se puede observar, si nos referimos específicamente a los resultados de explotación obtenidos por las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la CLAC, en 1987 estos han seguido la tendencia favorable aunque en menor medida de la que se observa a nivel mundial, pero el resultado neto calculado a partir de los resultados de explotación teniendo en cuenta las partidas ajenas a la explotación y los impuestos arroja una pérdida que significa el -8.8% de los ingresos de explotación. Al respecto, cabe recordar que existen factores que pueden ser la causa de esta situación económica y financiera desfavorable del transporte aéreo latinoamericano; nos referimos a las aeronaves antieconómicas, los coeficientes de ocupación más bajos que los obtenidos a nivel mundial, la disminución del tráfico intralatinoamericano y hacia Europa, y los altos intereses de la deuda externa.

Actividades desarrolladas por la CLAC en 1987-1988

A. Reuniones de la CLAC

28. Las reuniones celebradas por la CLAC durante 1987-1988 aparecen en el Adjunto 14. Por otra parte deben considerarse incluidas las reuniones intervinculadas con la OACI y las llevadas a cabo por la Presidencia y la Vicepresidencia la., en orden a implementar la política de acercamiento con otros Estados no miembros y pertenecientes al área del Caribe. Dicho tipo de reuniones han revestido sumo interés para la búsqueda y consolidación de una real cooperación en América Latina en el terreno de la aviación civil regional.

B. Asuntos principales examinados por la CLAC en 1987-1988

29. Cabe recordar que la Secretaría ha continuado desarrollando las tareas continuas que figuran en el Programa de Trabajo de la CLAC, aprobado por la Séptima Asamblea. Debe enfatizarse la introducción del tratamiento de un asunto que no fue contemplado en la Séptima Asamblea y que sin embargo ocupó una gran porción de las actividades que tuvo que desarrollar la CLAC; nos referimos a las medidas de prevención y control del tráfico ilícito por los servicios aéreos regulares de transporte aéreo y acciones colaterales a dicha política, lo que motivó la constitución de un Grupo Especial hasta ahora no existente, el GETIDA/RIAC, el que produjo importantes trabajos a ser sometidos a la Octava Asamblea.

30. Independientemente de lo antedicho, las principales actividades de la CLAC en el bienio 1987-1988 se concentraron en el seguimiento de las políticas liberalizadoras del transporte aéreo, la ingerencia de los organismos de intercambio de servicios en las actividades de transporte aéreo, cuestiones tarifarias y aspectos conexos, medidas de facilitación en materia de carga aérea, flexibilización en la administración de derechos de tráfico

de quinta libertad, cursos de acción en materia de políticas restrictivas operacionales basadas en la protección ambiental, etc.

31. Por otra parte, es dable señalar que la CLAC, al igual que en el pasado, participó muy activamente en las Conferencias Internacionales que tuvieron lugar en la Sede de la OACI, tal el caso del 26 Período de Sesiones del Comité Jurídico, la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo que fructificó en el Protocolo Adicional al Convenio de Montreal de 1971, sobre ilícitos cometidos en las instalaciones aeroportuarias destinadas al uso internacional y la Décima Reunión Departamental de Facilitación; reuniones en todas las cuales se ha hecho presente la CLAC en una actuación muy productiva y activa.

32. Mención aparte merece la puesta en marcha de un programa de capacitación iniciado en estrecha coordinación con el Instituto Internacional de Formación en Gestión Aeronáutica Civil (IAMTI) de Canadá, el que proporcionó 40 becas que han sido asignadas a funcionarios pertenecientes a la Región de la CLAC.

33. De este modo se asignó altísima prioridad a uno de los objetivos básicos que debe llenar el Organismo Regional, que es la permanente búsqueda de incremento de los niveles de preparación de quienes tienen a su cargo la administración del quehacer aeronáutico.

El presupuesto de gastos directos de la CLAC (Adjunto 15)

34. La Séptima Asamblea de la CLAC había destinado la suma de US\$ 130.000 para atender los gastos directos de la CLAC para el bienio 1987-1988. El gasto realizado o comprometido asciende a la suma estimada de US\$ 81.413 resultando una economía de US\$ 48.587. Es necesario aclarar que el total de gastos estimados en el bienio fue de US\$ 93.896 el cual se redujo a la cifra anteriormente enunciada debido al ajuste realizado por la cancelación de compromisos adquiridos en 1986 y 1987 (US\$ 12.100 y US\$ 383).

35. Cabe recordar que el Comité Ejecutivo en su Vigésimo Quinta Reunión (San José, 3 y 4 de Diciembre de 1987), aprobó la reasignación de partidas, con la finalidad de aprovechar mejor los recursos, de manera tal que ello hizo posible la compra de una computadora personal para uso de la Secretaría. Esta nueva apropiación aparece en la Columna (1) del Adjunto 15, el cual muestra también el estado de gastos estimados que se menciona en el párrafo anterior.

36. Varios han sido los factores que han contribuido a lograr esta importante economía durante este período, ya que si bien la experiencia indica que las actividades de la CLAC requieren mayores gastos por el incremento de la carga de trabajo y también por el proceso inflacionario, la devaluación ha jugado un papel importante en el presupuesto de la CLAC sobre todo en los primeros meses del año 1988.

37. Por otro lado la difícil situación financiera que atraviesa la OACI obligó a la Secretaría a poner mayor énfasis en el control del presupuesto, implantando nuevas modalidades de trabajo como la convocatoria de reuniones conjuntas, habiéndose obtenido un saldo a favor de alrededor de US\$ 4.630 en esa partida (Adjunto 15, Columna (5)).

38. En el Adjunto 15 (Columna (5)), se ve claramente que adicionalmente a lo anterior el ahorro más importante se realizó en la partida "servicios de traducción e interpretación" (US\$ 12.648), ya que el propósito por el que se incrementó esta partida con respecto al bienio 1985-1986 fue el de contar con los recursos suficientes para alentar el ingreso a la CLAC de los países angloparlantes de la Región, meta que aún no se concreta y que se encuentra en su fase inicial.

39. En la nota de estudio CLAC/A8-NE/14 la Asamblea podrá apreciar las razones de estas economías (alto valor del dólar) y los fundamentos que justifican la propuesta de incrementar el presupuesto en US\$ 6.000, sobre todo si tenemos en cuenta que la situación económica que vive actualmente el país que es sede y la paridad del dólar con un tendencia al alza pero no en la proporción del crecimiento del índice de precios, nos hace prever que será muy difícil mantener las economías alcanzadas en el bienio 1987-1988. En dicha nota también tendrán oportunidad de examinar un presupuesto alternativo que incluye US\$ 3.000 anuales adicionales estimados para "servicios de interpretación simultánea", considerando que se seguirá con el proyecto de alentar el ingreso a la CLAC de los países angloparlantes de la Región.

Relaciones con la OACI

40. Tal como lo ha venido desarrollando desde su creación en el año 1973, las relaciones entre la CLAC y la OACI han sido muy significativas, lo que ha contribuido sensiblemente a un mejoramiento de las condiciones del transporte aéreo, no obstante el inevitable impacto de la actual crisis por la que atraviesa la Región.

41. Debe recordarse que de conformidad con el Modus-Vivendi concertado entre la CLAC y la OACI, esta última continúa prestando al Organismo Regional los servicios de Secretaría a través de la Oficina Regional Sudamericana de Lima, con el aporte de colaboración de la Oficina Regional de México y de la Sede de la OACI en Montreal. Según lo establecido en el propio Estatuto de la CLAC, la OACI anticipa los fondos necesarios para atender los gastos directos del Organismo Regional, que luego le son reembolsados por los Estados miembros como contribución complementaria.

42. Sin embargo, la orientación última del Comité de Finanzas, el que realizó un examen de los arreglos financieros vigentes entre el Organismo Internacional y cada uno de los

Organismos Regionales de Aviación Civil, a la luz del plan financiero de emergencia sugerido por la crítica situación financiera de la Organización, pone en evidencia la necesidad de que cada Estado miembro comprometa sus esfuerzos para cancelar sus contribuciones.

43. Al margen de lo precedentemente expresado, debe señalarse que en Febrero de 1988, la CLAC recibió una auditoría interna de la OACI, la que arrojó conceptuosas consideraciones por la racional administración del Presupuesto, lo que ha permitido entre otras cosas, la mecanización de las tareas de compilación de estadísticas y otras cuestiones, con la adquisición de una computadora IBM Personal System 2, modelo 50.

Relaciones con otros Organismos

44. Las relaciones entre la CLAC y los otros Organismos citados en el Artículo 7 del Estatuto (CEAC, CAFAC, SELA, OEA, CEPAL, ALADI, Junta del Acuerdo de Cartagena, COCESNA, OMT, PNUD, AALA, ALTAC, COTAL, ITA, IFALPA, etc.), se han revitalizado con una mayor aproximación, mediante la propuesta formulada por escrito de una participación en temas concretos de mutuo interés.

45. Con el propósito de alcanzar un mejoramiento en el tratamiento de ciertos asuntos, se convocó a una participación directa de entidades académicas, tal como el caso de ALADA, entidad que participó en las reuniones de los Grupos de Expertos aportando valiosa colaboración.

46. Las relaciones con IATA y AITAL siguen siendo muy estrechas, y delegados de ambas asociaciones asisten a las reuniones de la CLAC, lo cual ha permitido una buena coordinación y complementación entre los programas de trabajo. La Secretaria de la CLAC también es invitada a las reuniones (Ver Adjunto 14) de AITAL (Comité Ejecutivo, Comité de Tráfico y Tarifas y Asamblea) y de IATA.

Convocatoria de la Octava Asamblea de la CLAC

47. Al haberse escogido a Costa Rica como Vicepresidente 1 en la Séptima Asamblea de la CLAC, se formuló la invitación para la realización en San José de la Octava Asamblea, debiendo enfatizarse el reconocimiento a las autoridades de aviación civil del citado país, por el gesto de alta generosidad evidenciado al asumir la totalidad de gastos administrativos que demanda la organización del evento.

48. En ocasión de la Vigésimo Séptima Reunión del Comité Ejecutivo, se aprobó el Orden del Día Provisional, agrupándose los asuntos que serán tratados en la Asamblea con la siguiente asignación:

Comité I - Cuestiones 7, 9, 10, 13, 14, 16, 20 y 21

Comité II - Cuestiones 8, 11, 12, 15, 17, 18 y 19

Plenaria - Cuestiones 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 y 30

Conclusión

49. El desarrollo de las políticas latinoamericanas de aviación civil forma parte de un esfuerzo regional para lograr mejores condiciones en el proceso de crecimiento económico y cultural de la comunidad de los 20 Estados miembros de la CLAC.

50. Estos esfuerzos encontraron en el Organismo Regional la vía de materializar proyectos en común durante sus quince años de vida.

51. El actual marco internacional de la aviación se caracteriza por una marcada complejidad, lo que lleva a la necesidad de dinamizar las relaciones interregionales y conferir el más alto grado de profesionalismo en el tratamiento de los temas sometidos a su consideración.

52. De ahí que en el pasado bienio 1987-1988, se puso tanto acento al fortalecimiento de los vínculos interregionales de los Estados miembros, con la iniciación de un programa de acercamiento y de trabajo conjunto con países no partes aún de la CLAC, pero con simetrías en las problemáticas de la aviación civil, como son los países anglo y franco parlantes del Caribe.

53. Del mismo modo se procuró priorizar lo relativo a la capacitación profesional de los niveles decisorios de la aviación civil de la Región, con un amplio aprovechamiento de bolsa de becas ofrecidas por un prestigioso centro de formación aeronáutica canadiense (IAMTI), sin perjuicio de la utilización de los cursos de actualización del Programa PNUD/OACI.

54. El resumen de las actividades realizadas por la CLAC durante 1987 y 1988, está indicando la proficua labor de sus Grupos de Expertos que fructificaron en un importantísimo número de Resoluciones y Recomendaciones que se someten a la Octava Asamblea, con una frondosa Agenda de temas sustanciales para enfrentar con solvencia el sinnúmero de situaciones novísimas y complejas que ofrece la industria del transporte aéreo internacional.

55. Al concluir este Informe deseo expresar al Gobierno de Costa Rica, en nombre de todos los Delegados y Observadores que asisten a esta Octava Asamblea, casi coincidiendo con los quince años de la CLAC, nuestro profundo agradecimiento por las muestras de hospitalidad y de magnífica capacidad organizativa en una Asamblea que se vio prestigiada tanto por la presencia de las altas autoridades del Gobierno de Costa Rica, como por todas y cada una de las importantes personalidades que participan en tan importante Reunión en la vida del Organismo Regional.

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC
AÑO 1987 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-knts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-knts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	198	978	57.7%	2.9%	7.1%
Bolivia	26	107	69.5%	-7.1%	0.0%
Brasil	1,014	3,006	52.8%	0.0%	-2.2%
Chile	186	380	58.5%	35.6%	20.3%
Colombia	398	785	68.1%	1.6%	0.9%
Costa Rica	30	99	73.3%	21.0%	13.6%
Cuba	26	209	81.3%	15.9%	5.0%
Ecuador	70	176	52.2%	18.6%	6.0%
El Salvador	3	47	90.4%	0.0%	-4.1%
Guatemala	11	26	49.1%	52.8%	30.0%
Honduras	2	64	63.4%	0.0%	60.0%
Jamaica	24	217	64.6%	26.3%	22.6%
México	169	1,634	51.8%	9.0%	1.6%
Nicaragua	1	9	60.0%	0.0%	0.0%
Panamá	15	60	66.7%	64.4%	7.1%
Paraguay	15	113	53.3%	10.3%	9.7%
Perú	79	320	63.1%	-1.3%	18.1%
República Dominicana	3	22	61.1%	-50.0%	-59.3%
Uruguay	2	43	60.6%	-33.3%	0.0%
Venezuela **	109	529	53.4%	10.1%	8.8%
TOTAL	2,379.8	8,825	56.2%	5.0%	3.1%
TOTAL MUNDIAL	48,027.4	195,272	61.2%	11.2%	9.3%

* Pasajeros, mercancías y correo

** Estimado

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1986 - 1987 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-knts efectuados (millones)		Asientos-knts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1987/1986	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	Pasj-knts efectuados	Asnts-knts disponibles
							1986	1987
Argentina	7,942	8,652	11,854	14,420	67%	60%	8.9%	21.6%
Bolivia	884	912	1,403	1,425	63%	64%	3.2%	1.6%
Brasil	23,471	22,613	33,058	34,789	71%	65%	-3.7%	5.2%
Chile	1,961	2,117	3,215	3,470	61%	61%	8.0%	8.0%
Colombia	4,265	4,230	6,664	6,508	64%	65%	-0.8%	-2.3%
Costa Rica	560	610	918	1,034	61%	59%	8.9%	12.6%
Cuba	1,856	1,997	2,508	2,594	74%	77%	7.6%	3.4%
Ecuador	1,073	1,073	1,788	1,882	60%	57%	0.0%	5.3%
El Salvador	517	489	772	802	67%	61%	-5.4%	3.9%
Guatemala	137	165	232	275	59%	60%	20.4%	18.4%
Honduras	377	495	598	762	63%	65%	31.3%	27.3%
Jamaica	1,735	2,125	2,551	3,036	68%	70%	22.5%	19.0%
México	16,885	17,649	28,619	28,933	59%	61%	4.5%	1.1%
Nicaragua	85	90	147	150	58%	60%	5.9%	2.4%
Panamá	505	491	842	877	60%	56%	-2.8%	4.2%
Paraguay	987	1,083	1,495	1,641	66%	66%	9.7%	9.7%
Perú	2,110	2,670	3,197	3,708	66%	72%	26.5%	16.0%
República Dominicana	542	213	797	349	68%	61%	-60.7%	-56.2%
Uruguay	459	454	685	678	67%	67%	-1.1%	-1.1%
Venezuela*	4,339	4,727	7,612	8,919	57%	53%	8.9%	17.2%
TOTAL	70,690	72,855	108,955	116,251	65%	63%	3.1%	6.7%
TOTAL MUNDIAL	1,450,679	1,579,855	2,231,814	2,357,993	6500%	6700%	8.9%	5.7%

* Estimado

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC
AÑO 1957 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-kats efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-kats	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	158	590	58.6%	8.2%	8.3%
Bolivia	23	79	68.7%	-8.0%	5.3%
Brasil	611	1,411	52.1%	10.7%	2.3%
Chile	172	303	61.3%	39.6%	27.7%
Colombia	351	547	67.8%	2.0%	2.8%
Costa Rica	30	98	73.1%	21.0%	12.6%
Cuba	23	181	83.0%	15.0%	7.1%
Ecuador	62	148	49.8%	21.6%	7.2%
El Salvador	3	47	90.4%	0.0%	-4.1%
Guatemala	11	26	50.0%	52.8%	36.8%
Honduras	2	62	65.3%	0.0%	55.0%
Jamaica	24	216	66.3%	26.3%	22.7%
México	96	929	55.2%	18.2%	21.9%
Nicaragua	1	9	60.0%	0.0%	0.0%
Panamá	15	60	66.7%	64.4%	7.1%
Paraguay	14	111	53.4%	7.7%	9.8%
Perú	34	112	48.1%	-25.4%	-9.7%
República Dominicana	3	22	61.1%	-50.0%	-59.3%
Uruguay	2	43	60.6%	-33.3%	0.0%
Venezuela **	108	329	48.0%	10.2%	8.9%
TOTAL	1,742.6	5,323	57.1%	10.7%	8.5%
TOTAL MUNDIAL	36,478.6	101,115	69.5%	13.2%	12.8%

* Pasajeros, mercancías y correo

** Estimado

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AROS 1986 - 1987 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-knts efectuados (millones)		Asientos-knts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1987/1986	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	Pasj-knts efectuados	Asnts-knts disponibles
	Argentina	4,087	4,423	6,700	7,497	61%	59%	8.2%
Bolivia	531	583	900	972	59%	60%	9.8%	8.0%
Brasil	8,540	8,138	12,200	12,917	70%	63%	-4.7%	5.9%
Chile	1,351	1,433	2,078	2,205	65%	65%	6.1%	6.1%
Colombia	1,934	1,995	3,334	3,325	58%	60%	3.2%	-0.3%
Costa Rica	554	604	908	1,024	61%	59%	9.0%	12.7%
Cuba	1,511	1,661	2,128	2,186	71%	76%	9.9%	2.7%
Ecuador	853	853	1,471	1,551	58%	55%	0.0%	5.5%
El Salvador	517	489	772	802	67%	61%	-5.4%	3.9%
Guatemala	132	160	224	267	59%	60%	21.2%	19.2%
Honduras	377	469	598	722	63%	65%	24.4%	20.6%
Jamaica	1,726	2,115	2,466	2,938	70%	72%	22.5%	19.1%
México	7,755	9,696	13,371	14,917	58%	65%	25.0%	11.6%
Nicaragua	85	90	147	150	58%	60%	5.9%	2.4%
Panamá	505	491	842	877	60%	56%	-2.8%	4.2%
Paraguay	970	1,065	1,470	1,614	66%	66%	9.8%	9.8%
Perú	865	857	1,466	1,405	59%	61%	-0.9%	-4.2%
República Dominicana	542	213	797	349	68%	61%	-60.7%	-56.2%
Uruguay	459	454	685	678	67%	67%	-1.1%	-1.1%
Venezuela	2,213	2,411	4,426	4,961	50%	49%	8.9%	12.1%
TOTAL	35,507	38,200	56,982	61,353	62%	62%	7.6%	7.7%
TOTAL								
MUNDIAL	602,365	680,539	956,135	1,015,730	6300%	6700%	13.0%	6.2%

* Estimado

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINODENTRO DE LATINOAMERICA

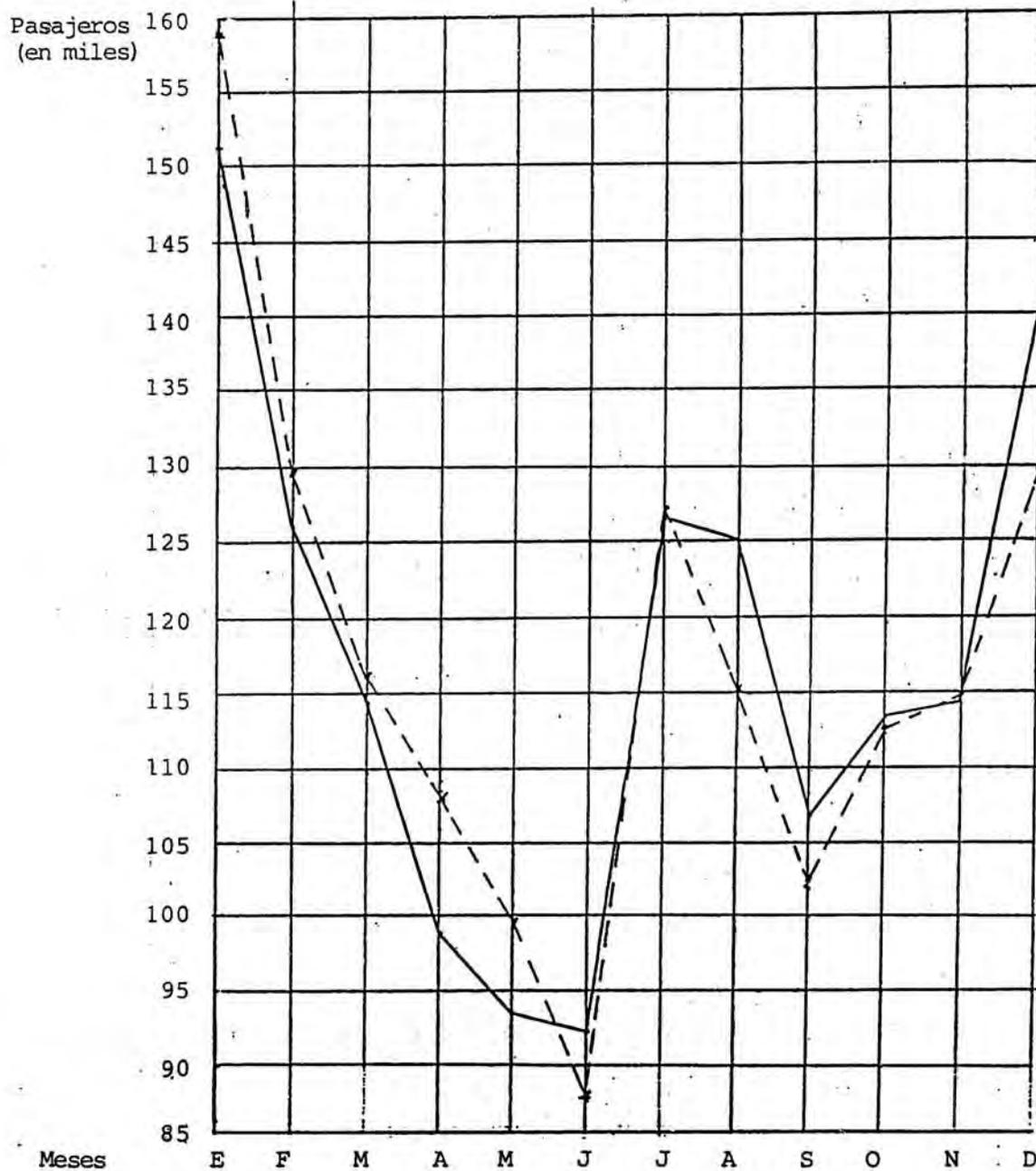
(Tráfico en una sola dirección)

		<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>Variación</u>
		<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1987/1986 (%)</u>
Asunción	(5)	43.893	55.132	25.6
Buenos Aires	(16)	641.832	633.621	-0.01
Caracas	(8)	85.545	94.027	9.9
Guayaquil	(5)	31.928	34.579	8.3
La Paz	(3)	18.674	21.028	12.6
Lima	(8)	112.368	114.673	2.1
Montevideo	(3)	29.684	19.578	-34.0
Panamá	(17)	192.868	189.590	-1.7
Quito	(4)	34.761	31.581	-9.1
Río de Janeiro	(3)	48.602	42.062	-13.5
Santa Cruz	(3)	37.070	14.708	-60.3
Santiago	(12)	106.571	137.701	29.2
Sao Paulo	(2)	21.074	15.018	-28.7
TOTAL	(89)	<u>1 404.870</u>	<u>1 403.298</u>	<u>- 0.1</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 1986-1987)*
 (tráfico en una sola dirección)



	1986 (—)	1987 (---)	Variación (%)
Total del tráfico	1 404.870	1 403.298	-0.1

Fuente: CLAC

* Número de ciudades consideradas: 89 (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 1986

P A I S	Líneas Aéreas Latinoamericanas		Líneas Aéreas de los EUA		T O T A L		Pasaj. nacion. EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variac. respec. a 1985	%
Argentina	53,206	40.0%	79,687	60.0%	132,893	59.6%	34.5%
Bolivia	24,021	77.3%	7,074	22.7%	31,095	6.0%	38.7%
Brasil	217,759	53.4%	189,677	46.6%	407,436	25.0%	41.8%
Chile	45,886	64.2%	25,638	35.8%	71,524	20.7%	40.7%
Colombia	175,722	62.7%	104,505	37.3%	280,227	1.3%	45.8%
Costa Rica	92,939	60.9%	59,653	39.1%	152,592	10.4%	55.5%
Ecuador	84,717	60.3%	55,774	39.7%	140,491	18.0%	51.5%
El Salvador	97,697	90.1%	10,708	9.9%	108,405	3.1%	47.1%
Guatemala	59,140	45.8%	70,030	54.2%	129,170	20.6%	44.2%
Honduras	87,752	79.8%	22,238	20.2%	109,990	10.1%	50.7%
Jamaica	460,001	62.9%	271,418	37.1%	731,419	17.7%	75.4%
Nicaragua	9,269	92.3%	769	7.7%	10,038	-31.5%	41.0%
Panamá	57,429	32.9%	117,139	67.1%	174,568	-2.8%	58.5%
Paraguay	22,021	90.8%	2,220	9.2%	24,241	16.3%	41.3%
Perú	35,914	100.0%	0	0.0%	35,914	32.8%	50.8%
República Dominicana	288,657	42.2%	395,901	57.8%	684,558	17.2%	80.7%
Uruguay	27	100.0%	0	0.0%	27	-94.0%	48.1%
Venezuela	118,366	46.1%	138,538	53.9%	256,904	4.5%	42.8%
TOTAL	1,930,523	55.5%	1,550,969	44.5%	3,481,492	14.6%	59.0%
México	1,581,733	58.3%	1,132,912	41.7%	2,714,645	4.5%	73.2%

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 1987

P A I S	Líneas Aéreas Latinoamericanas		Líneas Aéreas de los EUA		T O T A L		Pasaj. nacion. EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variac. respec. a 1986	%
Argentina	54,984	45.1%	66,824	54.9%	121,808	-8.3%	38.6%
Bolivia	26,139	82.2%	5,677	17.8%	31,816	2.3%	39.3%
Brasil	210,118	53.5%	182,264	46.5%	392,382	-3.7%	43.6%
Chile	40,811	46.9%	46,131	53.1%	86,942	21.6%	41.6%
Colombia	166,301	63.1%	97,375	36.9%	263,676	-5.9%	46.9%
Costa Rica	89,766	56.3%	69,649	43.7%	159,415	4.5%	57.3%
Ecuador	76,022	51.5%	71,632	48.5%	147,654	5.1%	53.3%
El Salvador	92,947	76.9%	27,892	23.1%	120,839	11.5%	49.0%
Guatemala	59,541	36.9%	101,681	63.1%	161,222	24.8%	48.0%
Honduras	100,478	83.9%	19,306	16.1%	119,784	8.9%	52.0%
Jamaica	542,525	65.1%	290,981	34.9%	833,506	14.0%	74.9%
Nicaragua	11,153	100.0%	0	0.0%	11,153	11.1%	31.2%
Panamá	42,352	25.9%	121,020	74.1%	163,372	-6.4%	58.6%
Paraguay	17,318	83.6%	3,395	16.4%	20,713	-14.6%	50.2%
Perú	57,090	62.6%	34,124	37.4%	91,214	154.0%	50.1%
República Dominicana	139,352	17.5%	656,112	82.5%	795,464	16.2%	80.1%
Uruguay	13	5.3%	231	94.7%	244	803.7%	53.7%
Venezuela	158,806	49.2%	164,134	50.8%	322,940	25.7%	46.3%
TOTAL	1,885,716	49.1%	1,958,428	50.9%	3,844,144	10.4%	60.5%
México	1,948,568	58.0%	1,411,401	42.0%	3,359,969	23.8%	75.0%

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO

ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA

(Tráfico en una sola dirección, S - N)

		<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>Variación</u>
		<u>Pasajeros</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>1987/1986 (%)</u>
Bogotá	(8)	58.075	63.576	9.5
Buenos Aires	(6)	181.295	152.321	-16.0
Caracas	(8)	144.717	147.996	2.3
Lima	(4)	33.885	31.921	-5.8
Río de Janeiro	(8)	335.035	292.359	-12.7
Santiago	(10)	35.803	44.789	25.1
TOTAL	(44)	<u>788.810</u>	<u>732.962</u>	<u>- 7.1</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 1986

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	1.404	40.7	2.046	59.3	3.450	100
Buenos Aires (6)	5.979	61.1	3.806	38.9	9.785	100
Caracas (9)	4.034	44.2	5.095	55.8	9.129	100
Lima (5)	311	13.5	1.988	86.5	2.299	100
Río de Janeiro (9)	13.738	53.9	11.750	46.1	25.488	100
Santiago (9)	768	29.1	1.874	70.9	2.642	100
TOTAL (46)	26.234	49.7	26.559	50.3	52.793	100

JULIO 1986

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	1.711	29.8	4.037	70.2	5.748	100
Buenos Aires (6)	2.981	21.0	11.237	79.0	14.218	100
Caracas (9)	6.469	30.5	14.733	69.5	21.202	100
Lima (5)	624	15.7	3.352	84.3	3.976	100
Río de Janeiro (9)	18.651	59.3	12.821	40.7	31.472	100
Santiago (9)	646	21.3	2.386	78.7	3.032	100
TOTAL (46)	31.082	39.0	48.566	61.0	79.648	100

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

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 1987

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	1.459	39.1	2.272	60.9	3.731	100
Buenos Aires (6)	5.407	55.7	4.299	44.3	9.706	100
Caracas (9)	3.061	37.4	5.119	62.6	8.180	100
Lima (5)	408	17.3	1.954	82.7	2.362	100
Río de Janeiro (9)	12.258	51.5	11.551	48.5	23.809	100
Santiago (9)	729	20.8	2.776	79.2	3.505	100
TOTAL (46)	23.322	45.5	27.971	54.5	51.293	100

JULIO 1987

CIUDADES	Líneas aéreas Sudamericanas		Líneas aéreas Europeas		Total	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Bogotá (8)	2.560	42.6	3.453	57.4	6.013	100
Buenos Aires (6)	6.553	45.5	7.859	54.5	14.412	100
Caracas (9)	7.570	39.5	11.597	60.5	19.167	100
Lima (5)	915	22.2	3.210	77.8	4.125	100
Río de Janeiro (9)	14.164	61.5	8.854	38.5	23.018	100
Santiago (9)	978	28.0	2.520	72.0	3.498	100
TOTAL (46)	32.740	46.6	37.493	53.4	70.233	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)

<u>Aerolíneas Argentinas</u>		<u>Air Panama</u>	
Boeing 747 SP	1	Boeing 727-200	<u>1</u>
Boeing 747-200B	5		
Boeing 727-200	8	Total	1
Boeing 707	1	<u>Avensa</u>	
Boeing 737-200	10	Boeing 727-100	9
Boeing 737-200C	2	Boeing 727-200	<u>8</u>
Fokker F-28-1000	3	Total	17
Fokker F-28-4000	<u>1</u>	<u>Avianca</u>	
Total	31	Boeing 747-200C	1
<u>Aeroméxico</u>		Boeing 747-F	1
Douglas DC-10-30	3	Boeing 707	4
Douglas DC-10-15	2	Boeing 727-200	8
Douglas DC-8-62	3	Boeing 727-100	<u>12</u>
Douglas DC-8-51	3	Total	26
Douglas DC-9-15	16	<u>Aviateca</u>	
Douglas DC-9-32	8	Boeing 727-100	<u>2</u>
Douglas DC-9-80 (MD-82)	<u>8</u>	Total	2
Total	43	<u>CDA</u>	
<u>Aeronaves del Perú</u>		Boeing 727	3
Douglas DC-8 Cargo	<u>2</u>	Boeing 707-320C	<u>1</u>
Total	2	Total	4
<u>Aeronica</u>		<u>COPA</u>	
Boeing 727-100	1	Boeing 737-100	<u>2</u>
Boeing 720	<u>1</u>	Total	2
Total	2	<u>Cruzeiro</u>	
<u>AeroPerú</u>		Airbus A-300B4	2
Boeing 727-100	1	Boeing 727-100	6
Boeing 727-100C	1	Boeing 737-200	<u>6</u>
Boeing 727-193	1	Total	14
Douglas DC-8-62	4	<u>Cubana</u>	
Fokker F-28-1000	<u>2</u>	Ilyushin IL-62M	11
Total	9	Ilyushin IL-76	2
<u>Air Jamaica</u>		Tupolev TU-154	8
Boeing 727-200	4	Yakovlev YAK-40	<u>8</u>
Airbus A-300 B4-200	<u>2</u>	Total	29
Total	6		

FLOTAS A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS

(Líneas aéreas regulares)

<u>Aerolíneas Argentinas</u>		<u>Air Panama</u>	
Boeing 747 SP	1	Boeing 727-200	<u>1</u>
Boeing 747-200B	5		
Boeing 727-200	8	Total	1
Boeing 707	1		
Boeing 737-200	10	<u>Avensa</u>	
Boeing 737-200C	2	Boeing 727-100	9
Fokker F-28-1000	3	Boeing 727-200	<u>8</u>
Fokker F-28-4000	<u>1</u>	Total	17
Total	31		
		<u>Avianca</u>	
<u>Aeroméxico</u>		Boeing 747-200C	1
Douglas DC-10-30	3	Boeing 747-F	1
Douglas DC-10-15	2	Boeing 707	4
Douglas DC-8-62	3	Boeing 727-200	8
Douglas DC-8-51	3	Boeing 727-100	<u>12</u>
Douglas DC-9-15	16	Total	26
Douglas DC-9-32	8		
Douglas DC-9-80 (MD-82)	<u>8</u>	<u>Aviateca</u>	
Total	43	Boeing 727-100	<u>2</u>
		Total	2
<u>Aeronaves del Perú</u>			
Douglas DC-8 Cargo	<u>2</u>	<u>CDA</u>	
Total	2	Boeing 727	3
		Boeing 707-320C	<u>1</u>
<u>Aeronica</u>		Total	4
Boeing 727-100	1		
Boeing 720	<u>1</u>	<u>COPA</u>	
Total	2	Boeing 737-100	<u>2</u>
		Total	2
<u>AeroPerú</u>			
Boeing 727-100	1	<u>Cruzeiro</u>	
Boeing 727-100C	1	Airbus A-300B4	2
Boeing 727-193	1	Boeing 727-100	6
Douglas DC-8-62	4	Boeing 737-200	<u>6</u>
Fokker F-28-1000	<u>2</u>	Total	14
Total	9		
		<u>Cubana</u>	
<u>Air Jamaica</u>		Ilyushin IL-62M	11
Boeing 727-200	4	Ilyushin IL-76	2
Airbus A-300 B4-200	<u>2</u>	Tupolev TU-154	8
Total	6	Yakovlev YAK-40	<u>8</u>
		Total	29

VARIG

Airbus A-300B4	2
Boeing 707-320 Cargo	5
Boeing 727-100	8
Boeing 727-100 Cargo	2
Boeing 737-200	12
Boeing 747-200 Combi	3
Boeing 747-300 Combi	2
Boeing 767-200	6
Douglas DC-10-30	10
Douglas DC-10-30 Cargo	<u>2</u>
Total	52

VIASA

Airbus A-300	2
Douglas DC-10-30	<u>5</u>
Total	7

Total General Flotas a Reacción de 33 líneas aéreas: 378

Total General Flotas Fuselaje Ancho: 58

RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LINEAS AEREAS INTERNACIONALES
REGULARES DE LOS ESTADOS DE LA CLAC

Líneas Aéreas	Total de ingresos de explotación (\$EUA millones)		Total de gastos de explotación (\$EUA millones)		Resultados expresados en % del total de ingresos			
					De Explotación		Netos	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987
Aerolíneas Argentinas	477.2	516.7	494.4	491.7	-3.6	4.8	-1.5	2.1
Aeroméxico	388.2	448.5	443.4	495.3	-14.2	-10.4	-15.8	-15.2
Aeronaves del Perú	10.6		11.0		-2.8		0.0	
Aeronica	13.0	10.0	10.9	7.7	16.1	23.0		
AeroPerú	100.2	120.7	97.2	124.1	2.9	-2.8	2.8	-4.7
Air Panamá	40.4		40.1		0.7		0.0	
AVENSA	109.6	109.0	111.3	99.6	1.5	8.6	8.2	5.7
Avianca	346.9	359.3	333.3	344.5	3.9	4.1	0.8	0.9
Aviateca	24.8		22.8		8.1		6.5	
CDA		29.9		35.3		-17.7		-47.2
COPA								
Cruzeiro	214.0	229.5	201.6	225.5	5.7	1.7	11.4	-0.9
Cubana	114.1	120.8	117.8	124.7	-3.2	-3.2	-1.7	-2.1
Ecuatoriana	83.5	87.1	81.6	54.0	2.3		4.7	
Fast Air		11.5		12.7		-10.4		-7.8
FAUCEIT	48.0		48.8		-1.2		0.1	
LAB	86.8	82.9	103.2	85.9	-18.9	-3.6	-15.4	-9.8
LAC	20.1	19.9	19.8	19.5	1.5	2.5	2.0	1.5
LACSA	63.3	62.8	57.5	60.8	9.2	3.2	1.1	-0.3
LADECO	43.9	51.0	42.0	49.5	4.6	2.9	16.2	1.0
LAN Chile	144.9	156.8	138.3	151.0	4.6	3.7	4.1	2.6
LAV	112.8	82.8	102.9	78.4	8.7	5.2	6.6	2.5
Mexicana	527.0	607.7	549.7	599.0	-4.3	1.4	-20.2	1.2
Pluna	44.4	54.6	42.9	51.2	3.4	6.2	11.3	
SAHSA	28.4	30.7	30.8	32.9	-8.5	-7.5	0.5	0.5
SAM	39.5	50.8	38.6	50.3	2.3	0.8	4.1	5.5
TACA								
TAMPA	34.4	35.9	28.5	34.2	17.4	4.5	6.7	2.2
TAN	26.4	28.2	27.7	29.0	-5.0	-2.9	1.8	1.6
VARIG	1148.8	1243.6	1039.9	1179.9	9.5	5.1	14.8	-31.2
VIASA	177.0	378.9	189.3	357.2	-7.0	5.7	-5.8	2.8
TOTAL	4468.2	4929.6	4425.3	4793.9	1.0	2.8	1.0	-8.8

Fuente: OACI y Líneas Aéreas.

A. REUNIONES CONVOCADAS POR LA CLAC EN 1987 Y 1988

AÑO 1987

1. Reunión del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas (GEJ) previa a la Reunión del Comité Jurídico de la OACI para la elaboración de un instrumento para la represión de los actos de violencia en los aeropuertos (Montreal, 27 de Abril)
2. Reunión Conjunta de los Grupos GEPTA/GECOT (Río de Janeiro, 25 - 27 de Mayo)
3. Vigésimo Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo (Bogotá, 18 y 19 de Junio)
4. Primera Reunión del Grupo de Expertos en Costos (GEC) (Buenos Aires, 1 y 2 de Setiembre)
5. Primera Reunión Conjunta de los Grupos GEPTA/GEJ (Montevideo, 5 - 7 de Octubre)
6. Vigésimo Quinta Reunión del Comité Ejecutivo (San José, 3 y 4 de Diciembre)

AÑO 1988

1. Reunión del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas (GEJ) previa y durante la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo de la OACI (Montreal, 8 - 12 de Febrero)
2. Primera Reunión del Grupo GETIDA/RIAC (Bogotá, 28 - 30 de Marzo)
3. Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre Candidaturas Latinoamericanas al Consejo de la OACI (Guatemala, 28 - 29 de Abril)
4. Segunda Reunión del Grupo GETIDA/RIAC (Quito, 25 - 27 de Mayo)
5. Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo (Bogotá, 28 de Junio al 1° de Julio)
6. Reunión Conjunta de los Grupos GEPTA/GECOT/GEJ (Lima, 22 - 25 de Agosto)

7. Reunión Informal de los Estados miembros de la CLAC previa a la Décima Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (Montreal, 6 de Setiembre)
8. Vigésimo Séptima Reunión del Comité Ejecutivo (San José, 12 y 13 de Octubre)
9. Reunión Extraoficial de Autoridades Aeronáuticas previa a la Asamblea (San José, 21 de Noviembre)
10. Octava Asamblea de la CLAC (San José, 21 - 25 de Noviembre)
11. Vigésimo Octava Reunión del Comité Ejecutivo (San José, 25 de Noviembre)

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

1. XL Reunión (San José, 10 y 11 de Marzo de 1987)
2. XLI Reunión (Guatemala, 19 de Marzo de 1987)
3. XLII Reunión (Panamá, 20 de Agosto de 1987)
4. XLIII Reunión (Tegucigalpa, 4 de Noviembre de 1987)
5. XLIV Reunión (México, D.F., 16 de Febrero de 1988)
6. XLV Reunión (La Antigua Guatemala, 1° de Junio de 1988)
7. XLVI Reunión (San José, 16 y 17 de Agosto de 1988)
8. XLVII Reunión (Caracas, 2 de Noviembre de 1988)

C. REUNIONES REGIONALES DE TRANSPORTE AEREO CONVOCADAS
POR LA OACI

1. Seminario Regional sobre Administración de Aeropuertos y de Instalaciones y Servicios en Ruta (Montevideo, 24 - 28 de Octubre de 1988)
2. Reunión Informal tipo Seminario sobre Estadísticas de Aviación Civil (México, 30 de Mayo - 3 de Junio de 1988)

D. REUNIONES CONVOCADAS POR LA AITAL

a) Asambleas

1. Caracas, 25 de Octubre de 1987
2. Santa Cruz de la Sierra, 14 y 15 de Abril de 1988
3. Montreal, 30 de Octubre de 1988

b) Comité Ejecutivo

1. Quito, 12 de Mayo de 1987
2. Santa Cruz de la Sierra, 14 y 15 de Abril de 1988

PRESUPUESTO 1987-1988 APROBADO POR LA SEPTIMA ASAMBLEA*

GASTOS REALES 1987 Y ESTIMACION DE GASTOS DIRECTOS

DE LA CLAC AL 31 DE DICIEMBRE DE 1988

PARTIDA	Presupuesto* 1987-1988 Asignaciones (1)	1987 Gastos Reales (2)	1988 Estimación gastos 31/12/88 (3)	Total Gastos** 1987-1988 (2) + (3) (4)	Saldo de lo Asignado (1) - (4) (5)
<u>Reuniones</u>	28,000	9,472	13,898	23,370	4,630
<u>Personal de Plantilla</u>					
<u>Sueldos y salarios ***</u>	38,000	21,020	15,570	36,590	1,410
<u>Horas Extraordinarias</u>	1,000	245	185	430	570
<u>Ayuda Temporal</u>					
<u>Sueldos y Salarios</u>	-	-	-	-	-
<u>Consultores</u>	4,500	1,000	900	1,900	2,600
<u>Agasajos</u>	1,500	-	232	232	1,268
<u>Comunicaciones</u>	10,000	2,901	2,319	5,220	4,780
<u>Franqueo Postal</u>	1,000	420	350	770	230
<u>Gastos impresiones</u>	4,000	1,963	2,037	4,000	-
<u>Gastos de viajes</u>	5,000	1,262	3,738	5,000	-
<u>Becas de capacitación</u>	4,500	-	2,205	2,205	2,295
<u>Servicios de traducción e interpretación</u>	14,000	-	1,352	1,352	12,648
<u>Suministros de oficina</u>	2,000	496	1,504	2,000	-
<u>Mobiliario, instalaciones y equipo</u>	9,500	4,785	2,221	7,006	2,494
<u>Servicios, suministros varios y gastos imprevistos</u>	7,000	1,708	2,113	3,821	3,179
TOTAL	130,000	45,272 (12,100)	48,624 (383)	93,896 (12,483)	36,104 12,483
<u>Ajuste por cancelación de obligaciones del ejercicio anterior pen- dientes de liquidación</u>		33,172	48,241	81,413	48,587

* Reasignado por aprobación del Comité Ejecutivo en su Vigésima Quinta Reunión (San José, 3 y 4 de Diciembre de 1987)

** Estimado

*** Esta partida corresponde al personal de Secretaría: 1 Asistente de Estadísticas (57%) y 1 Secretaria (43%), que es pagado con fondos de la CLAC, e incluye los beneficios sociales de acuerdo al Sistema Común de las Naciones Unidas (alrededor del 20% del gasto total).

OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(Martes, 22 de Noviembre de 1988, a las 10:00 hs.)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Cuestión 1 del Orden del Día: Apertura de la Octava Asamblea de la CLAC por el Presidente.
2. Cuestión 2 del Orden del Día: Discurso de bienvenida del representante del Presidente de la República de Costa Rica.
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 durante el bienio 1987-1988.
5. Cuestión 5 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día
6. 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.

RESUMEN DE LOS DEBATES

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

1. El Presidente declaró inaugurada la Octava Asamblea de la CLAC una vez que las altas autoridades gubernamentales de Costa Rica pronunciaron sendos discursos, dentro de un marco protocolar cumplido en las instalaciones del Teatro Nacional de dicho país. En este orden de ideas, emitieron sus discursos el Lic. Carlos Víquez Jara, Director General de Aviación Civil de Costa Rica, y Vicepresidente 1° de la CLAC (ver Anexo C); el Crnel. Luis Arroyo Jaime, Presidente de la CLAC (ver Anexo D), el Lic. Rodrigo Madrigal Nieto, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto (ver Anexo B), concluyendo el acto inaugural con una interpretación

musical a cargo del Cuarteto de Cuerdas Geordi Antich. Cabe destacar que se encontraban presentes altas autoridades del Gobierno Costarricense, entre los cuales destacamos la presencia del Sr. Viceministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Luis Llach Cordero.

Cuestión 2 del

Orden del Día: Discurso de bienvenida del representante del Presidente de la República de Costa Rica

2. En reemplazo del Sr. Presidente de la República de Costa Rica, Dr. Oscar Arias Pérez, dirigió unas palabras de bienvenida el Dr. Guillermo Constela Umaña, Ministro de Obras Públicas y Transportes del país anfitrión, el cual se reproduce en el Anexo A.

Cuestión 3 del

Orden del Día: Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite

3. El Presidente del Consejo de la OACI pronunció un discurso, el cual se reproduce en el Anexo E. Una vez concluida la parte protocolar cumplida en el Teatro Nacional, fue postergado el tratamiento de las demás cuestiones las que fueron consideradas a partir de las 14:00 hs. en el Centro de Convenciones del Hotel Cariari.

Cuestión 4 del

Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1987-1988

4. El Presidente leyó su informe sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota CLAC/A8-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/A8-NE/1. La Asamblea adoptó por unanimidad la propuesta de Orden del Día.

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

6. La Asamblea aprobó por unanimidad una propuesta del Presidente para el establecimiento de dos Comités, de tal manera que las Cuestiones 4, 5 y 6 del Orden del Día sean examinadas previamente por la Plenaria, las Cuestiones 7, 9, 10, 13, 14, 16, 20, 21, 23, 24, 26 y 27 sean examinadas por el Comité I, las

Cuestiones 8, 11, 12, 15, 17, 18, 19, 22 y 25 sean examinadas por el Comité II, y finalmente las Cuestiones 27, 28, 29 y 30 sean examinadas directamente por la Plenaria.

7. El Presidente pidió candidatos para los puestos de los Comités I y II. A propuesta del Delegado de Venezuela y apoyado por varios delegados, la Asamblea eligió por unanimidad al Sr. José Antonio Fonseca Chacón, Delegado de Costa Rica como Presidente del Comité I. A propuesta del Delegado de Brasil y apoyado por varios delegados, la Asamblea eligió por unanimidad al Ing. Leonardo Ronderos Lobo, Delegado de Colombia, como Presidente del Comité II.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. GUILLERMO CONSTELA UMANA
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES DE COSTA RICA
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA OCTAVA ASAMBLEA

- Excelentísimo Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, Lic. Rodrigo Madrigal Nieto
- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Crnel. Luis Arroyo Jaime
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Vice-Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, Ing. Luis Llach Cordero
- Excelentísimo Señor Director General de Aviación Civil de Costa Rica, Lic. Carlos Víquez Jara
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Ruego acepten Ustedes nuestras disculpas por la ausencia del Señor Presidente de la República, Dr. Oscar Arias Sánchez, en este importante evento, debido a que obligaciones muy importantes de última hora le han impedido acompañarnos. Traigo a Ustedes el mensaje del Presidente, de solidaridad con la CLAC y por consiguiente su mensaje de apoyo a las gestiones de la OACI. Costa Rica ha mantenido como una de sus principales tradiciones, el respeto al ser humano, ello nos ha permitido forjar internamente un sistema político, donde la democracia, la justicia y la paz, son los pilares sobre los que todos los Costarricenses sustentamos nuestro diario quehacer, gracias a esto hemos podido consolidar una forma de vida pacífica y en libertad. Estos principios que nos inculcaron nuestros antecesores cimientan la política internacional de convivencia pacífica que identifica a Costa Rica en el concierto mundial de las naciones.

Reconocemos que la interdependencia económica y comercial del mundo moderno exige el mayor de los esfuerzos por parte de los Estados, para lograr a través del diálogo y el

respeto al derecho de la autodeterminación, las fórmulas que faciliten sus relaciones políticas y comerciales. Los Costarricenses creemos que los problemas que nos aquejan podrán siempre resolverse por medio de la comunicación y el diálogo oportunos, de ahí que nuestro país siempre mantendrá su apoyo para que sean los foros internacionales, el mecanismo ideal con el que las naciones puedan dirimir sus diferencias y tomen acuerdos que fortalezcan la fraternidad y la paz en el mundo.

Esta convicción nos permite tener una participación activa en los más importantes organismos mundiales y regionales, ponderando siempre el equilibrio de los intereses nacionales con los de la comunidad internacional y apoyando las gestiones y fortificando las prácticas justas y equitativas en las relaciones entre los países, así como lo hemos propiciado en otros campos, ahora vemos con gusto la celebración en Costa Rica de esta Octava Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, porque es precisamente el transporte aéreo, uno de los más importantes recursos con que contamos para generar un mayor crecimiento de la economía nacional y contribuir con ello a fortalecer la estabilidad social y política para nuestro pueblo.

La aviación comercial se ha convertido en medio transportador de nuevos productos de exportación, se ha constituido en el enlace vital que respalda nuestro esfuerzo por atraer la inversión extranjera y por hacer de nuestra tierra un producto turístico atractivo. Por ello encontramos de vital importancia el fortalecimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional y de la Comisión Latinoamericana como foros que permiten a los Estados adoptar políticas y prácticas comunes que mejoren y uniformen las técnicas de los manejos de los servicios aeroportuarios, dando a las autoridades de los diferentes países, la orientación conveniente para alcanzar una justa relación de competencia entre transportistas y para que el usuario pueda contar con las mayores facilidades para beneficiarse del servicio. Todo ello tanto más necesario por el dinamismo que posee la aviación, demostrado por esa evolución ininterrumpida que se refleja en el avance tecnológico y en el crecimiento del tráfico, son características que cada vez más, hacen necesarias las relaciones armoniosas aerocomerciales entre los Estados.

En el proceso de crecer, desarrollarse y competir que caracteriza a la aviación, resaltamos la importancia que tienen los citados foros, porque también en ellos hemos podido asimilar con mayor claridad las enseñanzas y las experiencias de otros, así como encontrar soluciones a los problemas que nos afectan y que en muchas oportunidades son coincidentes con los de otros Estados. Hemos obtenido del diálogo y de la sana disposición, los parámetros que nos han permitido forjar nuestra política aérea internacional en medio de una de las crisis económicas más fuertes que han afectado a todos nuestros países y que sin duda han limitado nuestras expectativas para el desarrollo de la aviación comercial de la Región.

respeto al derecho de la autodeterminación, las fórmulas que faciliten sus relaciones políticas y comerciales. Los Costarricenses creemos que los problemas que nos aquejan podrán siempre resolverse por medio de la comunicación y el diálogo oportunos, de ahí que nuestro país siempre mantendrá su apoyo para que sean los foros internacionales, el mecanismo ideal con el que las naciones puedan dirimir sus diferencias y tomen acuerdos que fortalezcan la fraternidad y la paz en el mundo.

Esta convicción nos permite tener una participación activa en los más importantes organismos mundiales y regionales, ponderando siempre el equilibrio de los intereses nacionales con los de la comunidad internacional y apoyando las gestiones y fortificando las prácticas justas y equitativas en las relaciones entre los países, así como lo hemos propiciado en otros campos, ahora vemos con gusto la celebración en Costa Rica de esta Octava Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, porque es precisamente el transporte aéreo, uno de los más importantes recursos con que contamos para generar un mayor crecimiento de la economía nacional y contribuir con ello a fortalecer la estabilidad social y política para nuestro pueblo.

La aviación comercial se ha convertido en medio transportador de nuevos productos de exportación, se ha constituido en el enlace vital que respalda nuestro esfuerzo por atraer la inversión extranjera y por hacer de nuestra tierra un producto turístico atractivo. Por ello encontramos de vital importancia el fortalecimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional y de la Comisión Latinoamericana como foros que permiten a los Estados adoptar políticas y prácticas comunes que mejoren y uniformen las técnicas de los manejos de los servicios aeroportuarios, dando a las autoridades de los diferentes países, la orientación conveniente para alcanzar una justa relación de competencia entre transportistas y para que el usuario pueda contar con las mayores facilidades para beneficiarse del servicio. Todo ello tanto más necesario por el dinamismo que posee la aviación, demostrado por esa evolución ininterrumpida que se refleja en el avance tecnológico y en el crecimiento del tráfico, son características que cada vez más, hacen necesarias las relaciones armoniosas aerocomerciales entre los Estados.

En el proceso de crecer, desarrollarse y competir que caracteriza a la aviación, resaltamos la importancia que tienen los citados foros, porque también en ellos hemos podido asimilar con mayor claridad las enseñanzas y las experiencias de otros, así como encontrar soluciones a los problemas que nos afectan y que en muchas oportunidades son coincidentes con los de otros Estados. Hemos obtenido del diálogo y de la sana disposición, los parámetros que nos han permitido forjar nuestra política aérea internacional en medio de una de las crisis económicas más fuertes que han afectado a todos nuestros países y que sin duda han limitado nuestras expectativas para el desarrollo de la aviación comercial de la Región.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL LIC. RODRIGO MADRIGAL NIETO
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO DE COSTA RICA
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA OCTAVA ASAMBLEA

- Excelentísimo Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica y Representante del Señor Presidente de la República, Dr. Guillermo Constela Umaña
- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Crnel. Luis Arroyo Jaime
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Vice-Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, Ing. Luis Llach Cordero
- Excelentísimo Señor Director General de Aviación Civil de Costa Rica, Lic. Carlos Víquez Jara
- Excelentísimos Señores Embajadores
- Señores Miembros del Cuerpo Diplomático
- Señoras y Señores
- Amigos todos

En cuanto oí ahora a quienes me antecedieron en el uso de la palabra, haciendo la descripción cabal y oportuna de la trascendencia que tiene la aviación civil en el día de hoy, se me venía a la mente que hace algún tiempo leí que una exposición de las más interesantes que se han hecho acerca de Leonardo Da Vinci, tuvo lugar en los días en que ya los nubarrones de la guerra ofuscaban la serena percepción de los espíritus en la sala principal del Palacio de Arte de Milan.

En esta exposición que todo el mundo pensó en un principio que sería solamente para poner de relieve al sublime artista del renacimiento italiano, tuvo una faceta que no se esperaba y era la de poner a conocimiento del público, que muchos no lo conocían; a Leonardo Da Vinci científico, al arquitecto, al hombre que intuía las leyes de la naturaleza, al hombre que estudiaba biología, al artillero, pero ante todo y con gran relieve, al precursor de la aeronáutica.

Destinó dieciseis años de su vida en Milan, tratando de estudiar el vuelo y tratando de estudiar cómo el hombre, el animal superior, colocado sobre la tierra podría volar, qué implementos tenía él que fabricar para poder poner al hombre en el espacio y lo hizo desde luego con tremendo ingenio, pero con las grandes limitaciones de los recursos materiales que aquella época ofrecía, con artefactos complicados, que a lo sumo podían trasladar al hombre unos pocos metros de un sitio a otro.

Incurro a la historia de si efectivamente él alguna vez llegó a probarlos. No imagino siquiera el alcance y la presencia ante la historia. Desde aquel momento, ya había un hombre con la inquietud de que había que acelerar el transporte, de que había que asegurar el espacio y tuvo hasta el cuidado de analizar ciertos aspectos de la aerodinámica. Lo que ha trascendido entonces acá, se viene a dar cuenta que Da Vinci no consiguió siquiera la posibilidad nunca ni siquiera del transporte de varias personas o del movimiento de carga.

Era una aventura insólita, el poder remontarse unos metros de un sitio a otro, no sólo eso sino que tres siglos más tarde un novelista que todos conocimos sin duda alguna y que a todos nos fascinó, Julio Verne, que se proyectó en la mitad del siglo pasado, pero cuya muerte realmente no fue desaparecer porque su lucidez y su imaginación han perdurado e inclusive han tenido cabida en el cine, produjo aquella famosa novela "La vuelta al mundo en ochenta días".

Era realmente fascinante la peregrinación de aquel caballero inglés Phileas Fogg, por lograr atravesar el mundo para ganarle una apuesta a los más serios señores de un club londinense y nos lleva Julio Verne, viajando a través de sus páginas por todos los rincones del universo, con unas vicisitudes tremendas, con unos contratiempos increíbles para que aquel hombre pudiera, en el cabo de ochenta días, darle la vuelta al mundo. No es de extrañar si pensamos que todavía en este siglo, en la primera veintena de este siglo, el gran haz de la aviación alemana, el hombre que derribó más de ochenta aparatos de las fuerzas aliadas, se constituyó en una figura de leyenda, peleaba en un avión de doble ala, Manfred Von Richtoffen, teniente de la fuerzas alemanas. Peleaba en ese avión a la vertiginosa velocidad para aquellos años de noventa y siete kilómetros por hora; es decir, que no es sino en esta etapa que todos nosotros hemos vivido, que hemos estado presentes en el mundo cuando después de mil novecientos años de era cristiana, el hombre supera la velocidad del sonido, construye aeronaves inmensas y se prepara para seguir desarrollando todavía cosas más ingeniosas en este mismo campo.

Son llamativas las cifras que nos ha dado el Señor Presidente, lo mismo que el Señor General Arroyo, el número de seres humanos que hoy día se transportan por la aviación civil, un millón de personas en este año, pero se van a duplicar en el curso

de diez años. Hemos tardado todo este tiempo para ajustar un millón pero en diez años van a ser duplicados. El movimiento de carga aérea es también impensable si mi memoria no me falla por un dato que me ofrecieron, cuarenta y ocho mil millones de toneladas-kilómetros en el año 1987; un crecimiento de más del 11% con respecto al año anterior y más de un 10% de pasajeros. Es decir, va el hombre abriendo nuevos senderos y nuevas rutas como lo hicieron en los siglos XV y XVI, las carabelas de Colón por el espacio sideral.

Ahi tenemos una gran esperanza; tenemos una gran esperanza en esta aviación que es la aviación de la paz, la aviación del desarrollo, porque con esa fuerza vertiginosa, caudalosa que ustedes mismos están dirigiendo y creando, le aseguramos al agricultor la llegada de sus productos. Le aseguramos al hombre de negocios el arribo oportuno para el contacto que le es indispensable para mover la economía. Le aseguramos al político el contacto con sus homólogos en otros lugares, pero aseguramos ante todo, una integración de las culturas americanas. América tiene cultura hispana, lusitana, francesa, anglosajona, afrocaribeña y, al decir América, envuelvo específicamente al Caribe y destaco el papel importantísimo que pueden ustedes jugar en la integración de América.

Esta emulsión de culturas ha de tener cada día expresión más veraz y más concreta, no sólo por las figuras intelectuales, sino que han de contar con los medios técnicos para hacerlas llegar, para hacerlas difundir en toda la masa americana y en esta oportunidad juegan Ustedes un papel de gran relevancia; de gran relevancia porque esta América en este momento situada en la coyuntura indispensable de una gran integración, de unirse inteligentemente con propósitos muy claros, el mundo que termina pronto este siglo se está caracterizando por las grandes unidades económicas. Europa pasa a ser una nación unida sin fronteras y sin límites en 1992, con el triunfo de Mulroney anoche en Canadá, se confirmará a partir de la semana entrante, el gran trato bilateral entre Estados Unidos y Canadá y un enorme mercado común que acaparará la atención de ellos.

En el Pacífico Sur hay países de un desarrollo vertiginoso, quizás los países de desarrollo dinámico más grande están en el Sur: Japón, Corea, Taiwan, Singapur. Puede quedar ante todo esto una América disgregada, separada, sin conexiones muy estrechas; eso sería la muerte de los mejores propósitos del hombre americano. Eso sería el fin de un desarrollo dinámico y si algo presenta este continente difícil es su contextura geográfica. Es un continente muy largo, no es un continente compacto, con grandes zonas de tierra desocupadas y hay que recurrir a la aviación civil para que adelante lo más posible las horas del hombre para ponerlo en contacto, pero a la vez que vemos este desarrollo vertiginoso en la tecnología, desarrollo que tiene otras expresiones.

También porque en materia de radares y controles para las torres estas que maneja la aviación, he leído que van a haber adelantos también portentosos en materia de radares que van a simplificar mucho la labor de los controladores de la aviación en esas torres, que van a determinar las masas de aire y las posibilidades de accidente con una precisión muchísimo mayor de la que hoy día existe, pero a la par de esto nos alertan dos de los más connotados representantes de la aviación civil acerca de la grave amenaza que tiene la aviación civil: el hombre mismo que produce la técnica, produce también las armas nefastas del narcotráfico y del terrorismo.

Una vez más el mundo se ve amenazado por una gran disyuntiva de parte del hombre mismo, el intelecto que lleva a grandes desarrollos tecnológicos para convertir al mundo prodigiosamente y el abandono del alma que nos hace olvidar los grandes principios morales de solidaridad humana, de respeto a nuestros semejantes y entonces esta arma formidable de la aviación civil para el progreso, sino es por la actitud acuciosa, inteligente y dinámica de Ustedes, puede ser un vehículo para la destrucción del hombre, para llevar las drogas, para producir el terrorismo. Hay que volver a apuntar el espíritu con la mente del hombre.

La humanidad no puede olvidar la figura de la mitología griega de Icaro, que enloquecido por el invento que su padre le había hecho de unas alas de cera y plumas, quizo remontarse mucho más allá de lo que eran sus condiciones internas, se le derretieron las alas y pereció. Nosotros hemos de unir forzosamente el espíritu humano, los valores eternos del hombre a este gran desarrollo tecnológico y en este esfuerzo hemos de integrar a América para que todos los pueblos al unisono podamos disfrutar de paz, libertad y justicia.

MUCHISIMAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL LIC. CARLOS VIQUEZ JARA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL DE COSTA RICA
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA OCTAVA ASAMBLEA
DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica y Representante del Señor Presidente de la República, Dr. Guillermo Constela Umaña
- Excelentísimo Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, Lic. Rodrigo Madrigal Nieto
- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Crnel. Luis Arroyo Jaime
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Vice-Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, Ing. Luis Llach Cordero
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

En primer término quisiera agradecer a Dios la oportunidad que nos brinda de reunirnos en este día y de esta forma, deseo expresar a todas las Delegaciones participantes, así como a cada uno de sus miembros y acompañantes la más cordial bienvenida a nuestro país, esperando que su estadía nos permita compartir la amistad y fraternidad que siempre hemos sentido los Costarricenses hacia todas las naciones de la América Latina y demás países que nos visitan.

La oportunidad de abrigar en nuestro territorio la sede de la Octava Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, ha comprometido nuestro mejor esfuerzo para hacer de esta ocasión un momento histórico importante dentro del acontecer del Organismo, en donde se reitera una vez más los frutos que se obtienen del acercamiento de los pueblos.

Comprendemos que la misión ~~que~~ nos espera en la presente semana será ardua, y que del esfuerzo que cada Delegación efectúe, se obtendrá la mejor cosecha. Por ello, confiamos desde ya en el éxito de nuestra Reunión, el cual se cristalizará en un mayor entendimiento en el trabajo conjunto de nuestras Autoridades.

Confiamos asimismo, en que las deliberaciones que iniciamos esta tarde, estarán dosificadas de la mayor sapiencia, lo que sin duda provocará un diálogo enriquecedor consecuente con la responsabilidad que nos han encomendado nuestros Estados.

Ante la comunidad internacional, la Comisión Latinoamericana ha de asumir una posición relevante, acorde con las exigencias que el mundo moderno de la aeronáutica ha venido imponiendo en las últimas décadas y más que ello, nuestra Organización debe revitalizar su actividad, a fin de alcanzar las metas que nos permitan forjar una política aeronáutica regional rigurosa, coherente y determinante ante el resto del orbe. Debemos trabajar por nuestro desarrollo integral sin predilecciones, dotando de la importancia que merece a cada asunto y con la convicción de que, del entendimiento y la comunicación obtendremos políticas regionales claras y acordes a nuestras necesidades.

Ante la Organización de Aviación Civil Internacional deseo presentar nuestro más respetuoso saludo, aprovechando el honor de contar con la distinguida presencia del Excelentísimo Señor Presidente del Consejo, quien de manera especial ha venido a compartir con nosotros la celebración de esta Asamblea. Reciba Usted, Dr. Assad Kotaite, las muestras de nuestra amistad y pueda sentirse en Costa Rica como en su hogar.

Asimismo no quisiera dejar pasar esta oportunidad para manifestarles que en Costa Rica creemos, que aún cuando existan múltiples limitantes en nuestros países, poseemos la fuerza de la fraternidad Latinoamericana, que traducida en cooperación, asistencia técnica y transferencia tecnológica, representa el futuro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, como un Organismo dinámico que apoye la gestión de las Administraciones Aeronáuticas.

Este intercambio de experiencias intraregionales, fortalecerá nuestra posición en cuanto a la relación bilateral de nuestros Estados con otras Regiones y consecuentemente, así se constituirán las bases de las futuras relaciones interregionales que promuevan un intercambio aerocomercial justo y equitativo.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL CRNEL. LUIS ARROYO JAIME
PRESIDENTE DE LA CLAC EN EL ACTO DE APERTURA DE
LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica y Representante del Señor Presidente de la República, Dr. Guillermo Constela Umaña
- Excelentísimo Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, Lic. Rodrigo Madrigal Nieto
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Vice-Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, Ing. Luis Llach Cordero
- Excelentísimo Señor Director General de Aviación Civil de Costa Rica, Lic. Carlos Víquez Jara
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Representantes ante el Consejo de la OACI
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Hace 15 años la voluntad de unidad y cooperación que anima las decisiones de América Latina, llevó a las autoridades aeronáuticas de los países de nuestra Región a crear la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que obtiene así su partida de nacimiento en la ciudad de México, el 14 de Diciembre de 1973 -coincidentemente una fecha muy cercana a la que en esta bella ciudad, estamos participando de su Octava Asamblea, máximo órgano de dicha Comisión.

Esta importante Asamblea se ve realizada por la presencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, en representación del Señor Presidente de la República de Costa Rica, altos dignatarios de los países hermanos, por la más alta autoridad de la OACI, Dr. Assad Kotaite, numerosos delegados y observadores de países amigos y de Organismos e Instituciones interesados en nuestra labor, para quienes soy portador del saludo americanista del pueblo y Gobierno del Perú.

Esta Asamblea presenta una nutrida e importante Agenda de Trabajo, fruto de los esfuerzos y valiosos aportes efectuados por el Comité Ejecutivo y los Grupos de Estudio de nuestro Organismo Regional, durante el bienio en el que tuve el honor de presidir la CLAC.

En el decurso histórico 15 años pueden no significar, eventualmente, un lapso muy amplio pero, sin duda, permite ya reflexionar sobre el camino recorrido y lo que resta aún por hacer.

Los expertos reconocen que el campo de las actividades aeronáuticas y del transporte aéreo son extraordinariamente dinámicas. La evolución y el cambio son permanentes. Los avances tecnológicos sorprendentes. Las técnicas aplicadas en los diferentes sectores de esta actividad se perfeccionan año a año, y el mundo observa admirado el conjunto de este progreso que se refleja, de un lado, en las aeronaves cada vez más grandes y veloces, el aumento del número de pasajeros y carga que se transporta por vía aérea; y del otro, adelantos tecnológicos y mecánicos que permiten también el que pequeñas aeronaves accedan a los más recónditos parajes de nuestros países, a los cuales, posiblemente, no existiría otra manera fácil de llegar.

Estos 15 años de existencia de la CLAC han sido testigos de muchos de estos adelantos, pero no deja de ser preocupante que ellos, por las características propias del desarrollo, estén concentrados, principalmente, en los países de más alto nivel industrial.

Estos mismos adelantos tecnológicos que hemos mencionado anteriormente, representan el encarecimiento de los equipos aeronáuticos y conexos. América Latina deberá analizar las fórmulas que le permitan de un lado, perfeccionar y aumentar su producción aeronáutica y, del otro, actuando en forma coordinada y unida, buscar las mejores condiciones en la adquisición de los equipos producidos por los países industrializados, mejores condiciones en los servicios de mantenimiento, asistencia técnica, entrenamiento de tripulaciones, etc.

Nuestro continente se caracteriza por su accidentada geografía y para muchos de nuestros países, la aviación civil significa, en la práctica, la única forma de llegar a recónditos lugares de estos países.

La aviación civil se convierte así en la "herramienta" que no sólo permite el traslado desde estas lejanas regiones, de enfermos, accidentados, pasajeros y carga en general, sino también, en el instrumento de apoyo a la obras de desarrollo que se ejecutan en dichas apartadas regiones.

Con lo anterior estoy tratando de enfocar el futuro de la aviación civil en América Latina, fundamentalmente dentro de dos aspectos. Uno, el que en forma conjunta podamos obtener mejores condiciones en el financiamiento de la compra de equipos de vuelo que modernicen los actuales y los hagan competentes con los que poseen los países más desarrollados; y de otro, el avión de tamaño y tecnología intermedia que servirá para coadyuvar al desarrollo de ciertas regiones de nuestros países y, a su vez, servir en rutas locales que "alimenten" las troncales más importantes, que se mantienen en cada uno de nuestros países.

Por ello, en la forma más dramática posible, y de preferencia en el seno de la CLAC, que es el foro más adecuado para el tratamiento de estos asuntos, nuestra Región debe buscar mediante imaginativas fórmulas, los medios y procedimientos que le permitan reponer periódicamente sus equipos de vuelo y los que ayudan a la aeronavegación, mientras que, paralelamente, desarrolla su propia industria aeronáutica, acorde con sus necesidades.

No puede descartarse el que la CLAC inicie eventualmente, en una primera etapa, a través de un Grupo de Trabajo "ad hoc", los estudios que permitan su actualización y la adecuación de su Estatuto a los continuamente cambiantes requerimientos de la aviación civil y del transporte aéreo.

Tal como señala dicho Estatuto, por nota separada la Presidencia ha distribuido el "Informe del Presidente sobre las Actividades de la CLAC durante el bienio 1987-1988".

Sin embargo, y en forma muy breve, deseo relieves que el Comité Ejecutivo se ha reunido en las fechas previstas, cumpliendo a cabalidad las funciones que le encomienda el Estatuto.

Los Grupos de Trabajo GEJ, GEPTA, GECOT y GETIDA/RIAC han realizado las reuniones programadas y, paralelamente, se han continuado los estudios para obtener condiciones de integridad tarifaria, facilitación en el transporte de carga, flexibilización en la administración de los derechos de tráfico de quinta libertad a favor de las líneas aéreas de la Región, el seguimiento de la puesta en marcha de las políticas liberalizadoras, tanto en Estados Unidos, como en el mercado europeo, a integrarse en la década del 90 y en otros países desarrollados, todo lo cual evidencia la principal ventaja de contar con un foro en el que se canalicen las preocupaciones y se coordinen los mutuos intereses aeronáuticos comunes a la Región.

Coincidentemente con lo expresado en párrafos anteriores, durante el bienio 1987-1988 se ha acentuado nuestra acción para lograr una ampliación en el campo de la capacitación de los funcionarios de aviación civil y de las aerolíneas para lo cual la Presidencia realizó las gestiones del caso con el Instituto Internacional de Formación en Gestión Aeronáutica Civil

(IAMTI), habiendo América Latina recibido un total de 40 becas para asistir a cursos dictados en idioma español, referentes a la metodología de la enseñanza de la aviación civil y sobre gestión de aeropuertos.

Ha sido de permanente inquietud del Comité Ejecutivo y de la Presidencia de la CLAC, el buscar un permanente contacto con las naciones de la Región del Caribe, por considerar que estos países hermanos, geográfica y anímicamente, muy cercanos a los nuestros, son cada día más necesarios dentro de nuestra Comisión, por su significación mundial y por los ricos aportes que ellos podrían efectuar a la CLAC. Es por ello que durante el año 1988, efectué una misión oficial de acercamiento a varios de dichos países, conversando con sus autoridades, buscando temas de interés común y fórmulas que le permitan participar directamente en las labores de la CLAC. Por lo cual, nos satisface profundamente el que algunos de esos países hermanos se encuentren presentes en esta Asamblea, atendiendo a la invitación que oportunamente les formulara esta Presidencia y haciendo votos para que ello sea el inicio de una incorporación plena y fructífera.

La Secretaría General del CARICOM debe organizar para las próximas semanas, una reunión de la Presidencia de la CLAC, con varios otros países de la Región Caribeña, que no ha sido posible aún visitar.

En esta oportunidad no puedo dejar de mencionar el que, por primera vez, la CLAC incursiona en el tratamiento de nuevos temas, que por ser de su competencia, son también de su responsabilidad, responsabilidad común a todos nuestros países, como es el del control de transporte ilícito de drogas por vía aérea.

Por ello, justamente en esta ciudad, en ocasión de la Vigésimo Quinta Reunión del Comité Ejecutivo, los días 3 y 4 de Diciembre de 1987, se decidió crear un Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea y Retención Indebida de Aeronaves de Servicio Comercial, al que se ha denominado GETIDA/RIAC. Deseo expresar mi reconocimiento a la esforzada labor desempeñada por este Grupo, que en pocos meses ha logrado preparar un trabajo muy serio y profesional que incluye la adopción de ciertas medidas por parte de nuestros países, a fin de ejercer un mayor control en el transporte por vía aérea de estos estupefacientes que constituyen uno de los azotes más graves que afecta, particularmente, a nuestra juventud y que al unirse con otros sectores de la actividad delictiva, como es el terrorismo, demuestra no tener límites en el logro de sus protervos objetivos.

Los trabajos del Grupo GETIDA/RIAC han sido aprobados por la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo, que se celebró en la ciudad de Bogotá del 28 de Junio al 1º de Julio último y, creyendo interpretar los sentimientos de los participantes en esta Asamblea, me permito recomendar que al ser aprobados en esta Asamblea, se decida el mantenimiento de este Grupo a fin de que

pueda contribuir a la debida aplicación de medidas y actualice los requerimientos continuando los estudios sobre la retención indebida de aeronaves comerciales de servicio público, que se derivan como consecuencia de lo anterior y que tanto perjuicio causa a las líneas aéreas de nuestra Región. Retención indebida que, en su momento, ha merecido la intervención más decidida del Comité Ejecutivo, a través de la Presidencia que ejerzo.

Decía anteriormente, que nuestra Agenda de Trabajo es muy amplia. Por contener temas de especial significación, ella requerirá de nuestros mayores esfuerzos y mejor espíritu, para llevar a decisiones que permitan dar una solución a determinados problemas y, de otro lado, orientar las labores de la CLAC durante los dos próximos años.

Deseo expresar nuestro agradecimiento a usted Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes de la República de Costa Rica y a las altas autoridades de este hermano país, por los indesmayables esfuerzos realizados para que esta Asamblea alcance, con todo éxito, los objetivos que se ha propuesto.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. ASSAD KOTAITE, PRESIDENTE
DEL CONSEJO DE LA OACI EN EL ACTO DE APERTURA DE LA
OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica y Representante del Señor Presidente de la República, Dr. Guillermo Constela Umaña
- Excelentísimo Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, Lic. Rodrigo Madrigal Nieto
- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Crnel. Luis Arroyo Jaime
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Vice-Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, Ing. Luis Llach Cordero
- Excelentísimo Señor Director General de Aviación Civil de Costa Rica, Lic. Carlos Víquez Jara
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Me honra profundamente dirigirme a esta Octava Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en presencia del señor representante del Presidente de la República de Costa Rica para transmitir a ustedes el saludo y los beneplácitos del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional. Estoy encantado de encontrarme en este hermoso país y desearía agradecer profundamente al Gobierno y al pueblo de Costa Rica, la cordial bienvenida y hospitalidad que me han acordado en San José. constituye un gran honor y una demostración inequívoca de la importancia que su Gobierno confiere a la aviación civil y a la labor de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

La paz y el desarrollo económico y social están íntimamente relacionados. No podemos tener paz sin desarrollo económico y social, ni desarrollo económico y social sin paz. Los esfuerzos en este campo, fueron reconocidos a escala mundial cuando se le otorgó al Presidente de la República de Costa Rica el

Premio Nobel, galardón que ilustra su visión, su dedicación y su devoción al bienestar de toda la humanidad. La aviación civil constituye uno de los principales factores en el campo de la cooperación y comprensión entre los pueblos y las naciones, de los cuales depende la paz.

La aviación civil en la Región de América Latina y el Caribe exhibe una trayectoria honrosa, como lo prueban sus pioneros aeronáuticos y la existencia de varias líneas aéreas contemporáneas cuyos orígenes se remontan al primer decenio de operaciones comerciales tras la primera guerra mundial. A nivel internacional, este interés y esta participación en la aviación civil se expresaron todavía con mayor claridad en el papel que desempeñaron los Estados de América Latina en la fundación de la OACI en Chicago, en 1944, así como en su apoyo ininterrumpido desde esa fecha, al enfoque multilateral en relación con el transporte aéreo. En consecuencia, de acuerdo con esa vigorosa tradición aeronáutica, ustedes, los Estados de esa Región, decidieron crear la CLAC, hace casi quince años, en la ciudad de México. La CLAC les ofrece un marco inestimable para practicar la cooperación regional intergubernamental y la coordinación de actividades en el campo de la aviación civil. Una característica fundamental de los esfuerzos realizados por cumplir con los objetivos de la Comisión consiste en los estrechos vínculos que ésta mantiene con la OACI. Nuestras funciones recíprocamente favorables y nuestras relaciones de trabajo nos proporcionan cimientos sólidos para cumplir con otra tradición, prolongada y honrosa, en el campo de la aviación civil.

Obrando como organismos de aviación civil consagrados al progreso, la seguridad y el desarrollo ordenado del transporte aéreo, debemos enfrentar y tomar en cuenta constantemente nuevos desafíos. Muchos de los problemas que debemos afrontar hoy día son el producto de cambios en el marco jurídico y operacional. Alguna de las tendencias y acontecimientos en ese campo tienen un carácter global; otros, poseen un alcance más restringido; pero todos están relacionados recíprocamente y tienen importancia para el bienestar y el progreso de nuestra industria, a medida que nos acercamos al siglo XXI. Me gustaría analizar brevemente con ustedes algunos de estos problemas e informarles sobre los adelantos alcanzados por la OACI en la tarea de solucionarlos.

En primer lugar, hagamos un rápido examen de la evolución reciente de las líneas aéreas en la Región. A pesar de condiciones económicas y comerciales adversas, entre ellas los problemas relacionados con la deuda externa, las líneas aéreas de la Región registraron algunas mejoras encomiables en 1987 y 1988. Dos indicadores subrayan este hecho: el número de pasajeros transportados y los resultados financieros. En 1987 las líneas aéreas de la Región de América Latina y el Caribe transportaron en conjunto más de 16 millones de pasajeros en servicios internacionales regulares, un 7% más que el año anterior. Hay indicios

preliminares que se registrará un aumento similar, y aún ligeramente superior, en 1988. Desde el punto de vista financiero, los resultados totales de las líneas aéreas de la Región fueron asimismo positivos. Se alcanzaron superávits operacionales de aproximadamente US\$ 200 millones, tanto en 1986 como en 1987. Aunque estos resultados son satisfactorios y estimulantes para ustedes, la presión constante ejercida por los costes de explotación y de renovación de equipo, unida a un marco internacional que se caracteriza por una competencia cada vez más aguda, impiden adoptar una actitud complaciente y ponen de relieve la necesidad de supervisar sistemáticamente el nivel de competencia y los costes de las líneas aéreas.

La modificación, reemplazo o renovación de equipo ocupan asimismo un lugar central en las inquietudes que se abrigan actualmente sobre las posibles restricciones en cuanto al ruido de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen con los requisitos establecidos en el Capítulo 2 del Anexo 16 de la OACI, pero no con los estipulados en el Capítulo 3. Debido a que tal iniciativa podría producir problemas graves para algunos explotadores de países en desarrollo, nosotros en la OACI nos estamos esforzando en la actualidad por encontrar una solución mediante la cual los países desarrollados puedan alcanzar los objetivos que persiguen con relación al medio ambiente, pero reduciendo al mínimo los problemas planteados a los explotadores. Se presentará un informe sobre este asunto en la próxima Asamblea de la OACI en 1989. Desearía instar a las administraciones nacionales a examinar atentamente las conclusiones del estudio de la OACI, a fin de que puedan asistir a la Asamblea el año próximo, plenamente informadas sobre las repercusiones económicas, y encontrándose en condiciones de contribuir a la búsqueda de una solución equitativa para este importante problema.

Debo mencionar brevemente otras dos cuestiones en la esfera del transporte aéreo que poseen gran interés para los Estados y las líneas aéreas: una es el desarrollo y la difusión de grandes sistemas de reserva por computadora (SRC) y su incidencia sobre el principio fundamental de ofrecer oportunidades justas y equitativas para competir; y la otra consiste en evitar y resolver conflictos entre Estados respecto a la aplicación de las leyes sobre competencia al transporte aéreo internacional. En ambos campos, la OACI ha obrado con celeridad para elaborar textos de orientación adecuados para los Estados. Se espera que el Consejo decida a muy corto plazo sobre la publicación y envío a los Estados de los textos de orientación que han sido elaborados sobre ambas cuestiones, con la asistencia de expertos nacionales y organismos interesados.

Otro asunto de interés general y con repercusiones eventuales de gran alcance para la comunidad aeronáutica internacional consiste en las negociaciones sobre comercio de

servicios que se celebran en la actualidad en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), dentro de las deliberaciones comerciales de la Ronda Uruguay. Como ustedes saben, los Estados miembros del GATT están examinando la posibilidad de desarrollar un marco multilateral para el comercio de servicios. Todavía está pendiente la decisión sobre el problema de si el transporte aéreo debe ser incluido en algún acuerdo multilateral o sectorial de liberalización de servicios. El Consejo de la OACI está siguiendo atentamente la evolución en este campo para asegurarse de que los intereses de la OACI, en su calidad de organismo responsable en el campo de la aviación, así como los del transporte aéreo internacional en general, se vean plenamente protegidos.

Me complace hacer notar que los Estados de la CLAC continúan prestando sólido apoyo, mediante su participación en el programa de seminarios de la OACI en la esfera del transporte aéreo. En relación con las futuras reuniones de la OACI en la Región, desearía aprovechar esta oportunidad para señalar a la atención de ustedes que en Mayo de 1989 se celebrará en Santiago de Chile la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica. Esta importante reunión revisará y enmendará las disposiciones en materia de requisitos de planificación de la navegación aérea de los Estados comprendidos en la reunión.

El Comité especial sobre sistemas de navegación aérea del futuro (FANS) ha completado ya su labor y ha puesto los cimientos de un sistema de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) para servir a la aviación civil internacional en los próximos veinticinco años. Este nuevo sistema CNS incluye sistemas automáticos complejos de control de tránsito aéreo (ATC) en tierra, así como de satélites para las comunicaciones y la navegación. Este sistema depende considerablemente de la estrecha integración de estos servicios y su aplicación requerirá una coordinación global.

La seguridad de la aviación, a la cual se confiere la más alta prioridad en la OACI, constituye un asunto que despierta inquietud a escala mundial y que requiere amplia cooperación de los Estados para poner en práctica medidas preventivas, concertar convenios internacionales y aplicar los criterios y las disposiciones de la OACI. La comunidad internacional debe tomar en cuenta tres elementos esenciales: los procedimientos, el equipo y la tecnología, y en primer término y principalmente, las personas. La OACI se encuentra estudiando activamente los problemas planteados por las falencias debidas al factor humano en la seguridad de la aviación, y se esforzará por hacer más en el campo de la formación y motivación de los recursos humanos que participen en la seguridad de la aviación, que constituyen la primera línea de defensa contra los actos ilícitos. No debemos permitir que el equipo de alta tecnología nos ciegue; son las personas, el elemento humano, las que confieren significado y propósito a la tecnología.

Ningún país, ningún aeropuerto y ninguna línea aérea son invulnerables a los actos de violencia cuando se reduce la vigilancia de los Estados, las líneas aéreas o las personas. En consecuencia, se necesita ejercer una vigilancia constante. Los tres convenios sobre seguridad de la aviación -el de Tokio, el de La Haya y el de Montreal- han obtenido una aceptación virtualmente universal por parte de los Estados. Deseo instar a los Estados de esta Región que hasta el momento no se hayan adherido a estos convenios, a que adopten las medidas necesarias, tan pronto como sea posible, para ser parte en ellos y firmar y ratificar el Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio de Montreal de 1971. Asimismo, es extremadamente importante que todos los Estados apliquen medidas preventivas en los aeropuertos, de acuerdo con los criterios y las prácticas de la OACI.

Felicito a los Estados de la Región Sudamérica por el apoyo que han prestado al Seminario Regional de Seguridad de la Aviación Civil celebrado en Caracas en Junio de 1988. Se proyecta otro seminario similar para los Estados de la Región Norteamérica-Caribe, a mediados de 1989. Estas reuniones constituyen un elemento vital en el programa de seguridad de la aviación de la Organización.

En los últimos años, la comunidad internacional se ha concentrado en el tráfico ilícito de estupefacientes. El Consejo de la OACI, respondiendo a la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas, así como a la opinión pública, ha convenido en tomar parte activa en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea. La OACI apoya firmemente la decisión adoptada por la CLAC y los Estados de la Región en este campo. Debemos coordinar todos nuestros esfuerzos a nivel regional e internacional para combatir esta lacra social.

La no utilización de armas contra la aviación civil constituye una política básica de la OACI para proteger a la aviación civil. Nuevamente, formuló un llamado a los Estados que no han ratificado hasta ahora el Artículo 3 bis del Convenio de Chicago, para que lo hagan tan pronto como sea posible.

Me gustaría referirme ahora brevemente al campo de la asistencia técnica. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ha aprobado, hasta la fecha, proyectos de aviación civil en la Región para el ciclo de 1987-1991 por un total de US\$ 23.5 millones. Este monto supera ligeramente el total registrado en el periodo anterior. Debido a que no nos encontramos todavía en la mitad del ciclo actual, se puede esperar que se aprueben nuevos proyectos o ampliaciones a los proyectos en marcha por un valor total aproximado de US\$ 4 a 6 millones.

Debido a las restricciones presupuestarias referentes a la disponibilidad de financiamiento del PNUD, los Estados necesitan constantemente financiar proyectos de aviación civil en el marco de acuerdos con participación en los costes. De los US\$ 23.5 millones mencionados, alrededor de un 70% incluyen participación de costes por parte de los Gobiernos. Asimismo, todavía quedan por presentarse al PNUD algunas propuestas de proyectos regionales, entre ellos un proyecto sobre seguridad de la aviación para la Región Sudamérica y el Caribe. Para que estos proyectos tengan éxito, deben contar con firme apoyo en todos los niveles gubernamentales.

La OACI, como otros organismos de las Naciones Unidas, ha atravesado un período financiero difícil, debido principalmente a que algunos Estados miembros no cancelan sus cuotas. A comienzos de 1987, esto condujo a la adopción por parte del Consejo de ciertas medidas financieras destinadas a asegurar que los presupuestos de la Organización estuvieran equilibrados. En el marco de las deliberaciones sobre este asunto, el Consejo ha estado examinando los acuerdos financieros existentes entre la OACI y los organismos regionales, y espera remitir algunas propuestas a la próxima Asamblea de la OACI para que se adopten decisiones al respecto. Desearía asegurar a ustedes, como Estados miembros de la CLAC, que la OACI continuará apoyando y asistiendo a la CLAC en su labor y que las estrechas relaciones de trabajo que existen entre nosotros, a las cuales me refería anteriormente, no se verán afectadas en modo alguno.

La cooperación entre los Estados constituye una característica destacada de la aviación civil en esta Región y desempeña un papel central en la relación entre nuestras organizaciones. Con esta cooperación, y dentro de nuestras respectivas atribuciones, podemos continuar ampliando el desarrollo de la aviación civil internacional y, junto con esto, la causa de la paz y la comprensión entre los pueblos de la humanidad.

OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(Viernes, 25 de Noviembre de 1988, a las 11:00 hs.)

CUESTIONES CONSIDERADAS

1. Examen del Informe del Comité I.
2. Examen del Informe del Comité II.
3. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
4. Cuestión 28 del Orden del Día: Lugar y fecha de la Novena Asamblea de la CLAC
5. Cuestión 29 del Orden del Día: Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC
6. Cuestión 30 del Orden del Día: Clausura de la Octava Asamblea

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A8-NE/26

1. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité I, Sr. José Antonio Fonseca Chacón, de la Delegación de Costa Rica, que presentara a consideración de la Plenaria, el Informe correspondiente al Comité I. El Presidente del Comité I hizo la presentación del Informe pertinente, que se encuentra contenido en la nota CLAC/A8-NE/26.

2. La Plenaria adoptó el Informe del Comité I sin ninguna observación.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A8-NE/27

3. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité II, Ing. Leonardo Ronderos, de la Delegación de Colombia, que presentara a la consideración de la Plenaria el Informe del

Comité II. El Presidente del Comité II hizo la presentación del Informe que figura en la nota CLAC/A8-NE/27. Dicho Informe fue adoptado sin comentario alguno.

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

4. La Plenaria adoptó el Acta de la Primera Sesión Plenaria sin ninguna observación.

Cuestión 28 del

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

5. El Delegado de Argentina ofreció la ciudad de Buenos Aires, como sede de la Novena Asamblea de la CLAC, fijándose como fecha estimativa la correspondiente a fines de Setiembre o comienzos de Octubre de 1990, todo lo cual contó con el beneplácito de los participantes.

Cuestión 29 del

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

6. A propuesta de los Delegados de Perú, Venezuela, México, Cuba y Colombia y con el apoyo de los Delegados de El Salvador, Panamá, Uruguay, Guatemala y Ecuador, la Plenaria eligió por aclamación a los siguientes países para constituir el Comité Ejecutivo:

Presidente	:	Costa Rica
Vicepresidente 1°	:	Argentina
Vicepresidente 2°	:	Brasil
Vicepresidente 3°	:	República Dominicana
Vicepresidente 4°	:	Chile

7. El Secretario General de la OACI, Dr. Shivinder Singh Sidhu, pronunció un discurso (ver Anexo A) y a continuación el Presidente de la CLAC también pronunció un discurso (ver Anexo B). Asimismo, el Presidente entrante pronunció un discurso (ver Anexo C).

Cuestión 30 del

Orden del Día: Clausura de la Octava Asamblea

8. El Presidente clausuró los trabajos de la Octava Asamblea de la CLAC.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. SHIVINDER SINGH SIDHU

SECRETARIO GENERAL DE LA OACI, EN EL ACTO DE

CLAUSURA DE LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Presidente de la CLAC, Crnel. Luis Arroyo Jaime
- Señor Director General de Aviación Civil de Costa Rica, Lic. Carlos Viquez Jara
- Director de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centro América y Caribe, Señor Mike Nancoo
- Director de la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica, Señor Paulo Imre Hegedus
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Considero un privilegio hacer uso de la palabra en la Octava Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), al término de sus detalladas y extensas deliberaciones sobre asuntos de máximo interés para la aviación civil internacional, tanto a nivel regional como mundial. Me siento muy complacido de haber tenido la oportunidad de visitar este hermoso país y deseo manifestar mi profundo reconocimiento a la CLAC y a su Presidente, Crnel. Luis Arroyo, por la amable invitación que me formularon para asistir a la sesión de clausura de la Asamblea. Estoy sumamente agradecido al Gobierno de Costa Rica y a su Dirección General de Aviación Civil por la cordial bienvenida y hospitalidad con que me han recibido en San José.

Estoy al corriente de que la Asamblea tenía un Orden del Día muy nutrido y de que ustedes han logrado con éxito tomar decisiones respecto a ese variado cúmulo de asuntos. La Asamblea ha tratado prácticamente la totalidad del espectro formado por el sistema moderno de transporte aéreo, que ya es imposible, desde luego, considerar por partes aisladas, pues todos sus elementos están íntimamente relacionados entre sí y toda planificación, ya sea en el plano mundial o ya sea en el regional, tiene que tomar en cuenta la aviación civil en su totalidad.

Quería aprovechar esta ocasión para tocar algunos de los puntos más importantes que se han examinado y compartir con ustedes algunas de mis opiniones al respecto.

Mundialmente, el transporte aéreo está viviendo un auge impresionante; en 1987 los servicios regulares internacionales entre Estados de la OACI transportaron aproximadamente un 13% más de pasajeros que en el año anterior, aumento que excede toda previsión, y los primeros indicios de 1988 apuntan también a un fuerte incremento en el tráfico aéreo. Al igual que otras industrias dependientes de las condiciones económicas mundiales, el transporte aéreo está sujeto, naturalmente, a un crecimiento cíclico, pero tradicionalmente la tendencia a largo plazo ha sido ascendente, y es muy probable que el pronóstico de la OACI de un incremento anual del 7% en el tráfico mundial para la década 1985-1995 se convierta en realidad. Ahora bien, esa tendencia pone en tela de juicio la capacidad de la infraestructura, o sea los aeropuertos, las aerovías, el control del tránsito aéreo y los servicios e instalaciones de apoyo, para hacer frente a esa demanda sin precedentes.

De hecho, en varias regiones ya hay indicios claros de que la infraestructura es insuficiente para soportar el rápido y constante crecimiento de la demanda. Ciertamente, las consecuencias son graves, pues los retrasos excesivos de los vuelos no sólo causan grandes inconvenientes al público viajero, sino que también tienen serias repercusiones perjudiciales para la economía. La planificación oportuna de los sistemas de transporte aéreo es la única solución que conocemos para evitar situaciones desagradables y remediar las deficiencias que existan hoy día. La congestión de los aeropuertos y las aerovías es una dificultad que va adquiriendo mayores proporciones y que la OACI con sus órganos y estructura de planificación regional tiene que salvar con toda energía.

A nivel mundial, la OACI se adentra rápidamente en todas las esferas que abarca la técnica más avanzada, como lo prueba la labor del Comité Especial sobre Sistemas de Navegación Aérea del Futuro (FANS), que celebró su cuarta (y última) reunión en Montreal en Mayo de 1988. Ese Comité echó los cimientos de un sistema de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) que utilizará la aviación civil internacional en los próximos 25 años. Aprovechando a nivel mundial la técnica de los satélites para fines aeronáuticos se podrán superar las deficiencias del sistema de navegación aérea actual y satisfacer las necesidades hasta un futuro previsible.

Debido a razones de orden económico y técnico, la creación y puesta en servicio de sistemas de satélites exigen preparativos que sobrepasan las técnicas de planificación actualmente empleadas. Ordinariamente la cobertura de esos sistemas abarcaría el espacio aéreo de varios Estados atravesando las tradicionales regiones de navegación aérea de la OACI, razón por la cual habrá que elaborar planes de ejecución a nivel mundial

a fin de apoyar las actividades de planificación regional de la OACI, en las que los Estados que ustedes representan participan estrechamente. Es de suma importancia que la planificación del transporte aéreo se efectúe bajo un concepto verdaderamente multidisciplinario y está claro que, pese a que los Estados y la OACI tienen todavía por delante mucha labor por realizar, ya se han dado pasos importantes que nos llevarán a la meta deseada con la mayor rapidez posible.

En una esfera distinta pero relacionada, los Estados y la OACI van ganando terreno en la transición del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) al sistema de aterrizaje por microondas (MLS), conforme al plan de transición establecido en el Anexo 10 al Convenio de Chicago. El plan es muy amplio y contiene varias cuestiones delicadas en materia de planificación a lo largo de un lapso prolongado; algunos de los factores principales tienen una incidencia especial en la etapa actual y conviene ponerlos de relieve, especialmente en vista de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica, que se celebrará en Mayo de 1989 en Santiago de Chile.

El derecho aéreo internacional es un instrumento poderoso y eficaz para controlar la aviación civil internacional, y cabe señalar que a lo largo de los años la OACI ha venido desempeñando un papel dinámico y original en la evolución del derecho aéreo internacional, por lo que me es grato afirmar que los Estados Latinoamericanos han estado siempre en la vanguardia de esa labor, enviando especialistas de primer rango a los períodos de sesiones del Comité Jurídico de la OACI y a las conferencias diplomáticas.

En los programas de la OACI se da preferencia a los problemas que presenta la seguridad de la aviación, en relación con la cual la Organización ha elaborado, a título de medidas preventivas generales, el Convenio de Tokio de 1963, el Convenio de La Haya de 1970 y el Convenio de Montreal de 1971. Me satisface observar que los Estados Latinoamericanos han contribuido notablemente a la redacción de esos instrumentos y que los han adoptado complementándolos con acuerdos bilaterales en materia de seguridad. La contribución jurídica más reciente al sistema de seguridad de la aviación es el Protocolo complementario del Convenio de Montreal adoptado el 24 de Febrero de 1988, en el que se trata la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional. Hasta el presente ningún Estado ha ratificado este Protocolo y, para que entre en vigor, es menester que lo ratifiquen diez Estados. Espero sinceramente que, fieles a su tradición de liderazgo en la esfera jurídica, los Estados Latinoamericanos hagan lo más posible para que el nuevo Protocolo entre en vigor cuanto antes.

Me agradó mucho observar que en el Orden del Día se incluía el estudio del Protocolo Adicional Núm. 3 y del Protocolo de Montreal Núm. 4 de 1975, que tienen por objeto

modernizar el anticuado sistema del Convenio de Varsovia en lo concerniente a la responsabilidad en el transporte aéreo internacional. Los indicios que se reciben de todos los rincones del mundo parecen indicar que existe un impulso mundial para poner en práctica dichos instrumentos en beneficio de la aviación civil y de sus usuarios. Estoy seguro de que, una vez más, los Estados Latinoamericanos serán en esta esfera un ejemplo para el resto del mundo.

Tiene gran importancia moral el dar vigencia al nuevo Artículo 3 bis del Convenio de Chicago, por el cual se reconoce que los Estados deben abstenerse de emplear armas contra las aeronaves civiles en vuelo. Con el nuevo Artículo 3 bis se reafirma ese principio de derecho general internacional y, por lo tanto, se debe procurar que entre oficialmente en vigor lo más pronto posible.

La labor de la OACI en materia de seguridad de la aviación no se restringe a la prevención jurídica en términos generales, sino que se trabaja también extensamente en perfeccionar y actualizar las normas y métodos recomendados del Anexo 17 a fin de establecer medidas preventivas físicas concretas. También se trabaja extensamente en mantener al día las orientaciones del Manual de Seguridad de la Aviación. Al prestar todo su apoyo a estas medidas preventivas y ponerlas en práctica, los Estados Latinoamericanos dan otra prueba más de su entrega y devoción a los objetivos, principios y políticas de la Organización.

El Consejo de la OACI avanzó ayer otro paso más en favor de la seguridad de la aviación, al dar luz verde para que se elabore una lista de especialidades que se pondrán a disposición de los Estados cuando sufran una interferencia ilícita. Se trata de un programa voluntario de índole bilateral, en el que se respeta totalmente la soberanía de los Estados. La lista de especialidades se distribuirá a los Estados Contratantes para que gestionen entre sí, con carácter bilateral, los arreglos que deseen, sin necesidad de que intervenga la Secretaría de la OACI; cuando se produzca un acto de interferencia ilícita, la lista se ofrecerá también al Estado afectado.

No hay que olvidar tampoco la creciente atención que la comunidad internacional y todo el sistema de las Naciones Unidas dedican al problema del tráfico ilícito de estupefacientes. Actualmente la OACI está desempeñando un papel sumamente activo en reprimir el transporte ilícito de tales sustancias por vía aérea y me complace observar las deliberaciones que ustedes han celebrado al respecto y el gran interés que han demostrado por el tema.

Las negociaciones sobre comercio de servicios que se están celebrando en el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) es una cuestión de interés para los Estados de esta Región, y recientemente la OACI ha señalado nuevamente a todos los Estados su resolución en la que se les

insta a que se aseguren de que sus representantes en la negociaciones sobre comercio de servicios estén plenamente conscientes de los conflictos que podrían surgir en relación con los sistemas jurídicos vigentes que rigen el transporte aéreo internacional. La resolución de la CLAC por la que se alienta la coordinación de las medidas tomadas por sus Estados miembros en el GATT es un complemento valioso a la decisión de la OACI.

En los últimos años, la OACI ha prestado especial atención a dos problemas que interesan y preocupan a los Estados de la CLAC. Uno es el de los abusos que podría conllevar el sistema de reservas por computadora (SRC), y el otro es el de la aplicación de las leyes sobre la competencia al transporte aéreo internacional. Con la ayuda de grupos de estudio, la OACI ha elaborado textos de orientación sobre estas dos cuestiones y el Consejo ha decidido recientemente distribuir dichos textos a los Estados. Debo hacer resaltar que tales textos no tienen obligatoriedad alguna y que su propósito es sencillamente el de ayudar a los Estados a llevar a cabo sus funciones reguladoras y a resolver los contenciosos que resulten de las leyes sobre competencia. Esperamos que los textos constituyan una valiosa contribución multilateral de la OACI para solucionar dos cuestiones urgentes de la industria del transporte aéreo.

En la alocución que el Presidente del Consejo de la OACI dirigió en ocasión de la apertura de la Asamblea a principios de la semana, presentó un panorama general del programa de asistencia técnica en las Américas. Al concluir la reunión, deseo comentar primero el proyecto de asistencia técnica que figura en el Orden del Día -PNUD/OACI/RLA/86/031, Formación directiva para la Aviación Civil- sobre el cual tengo entendido que han recibido un informe de situación y, en segundo lugar, el nuevo proyecto sobre seguridad de la aviación.

En relación con el proyecto de formación directiva para la aviación civil, que trata esencialmente de los Estados de Centro y Sudamérica, quiero decir que es el primer programa de cooperación técnica de este tipo en el mundo. Sus objetivos principales son formar personal directivo a nivel superior y medio, mejorar la capacidad de tratamiento de datos de todos los Estados de la Región y ampliar y reforzar la cooperación técnica entre los Estados Latinoamericanos. Cada una de estas materias es igualmente importante para mejorar los servicios, pues su puesta en práctica efectiva reduciría los costes de explotación y mejoraría los niveles de seguridad aeronáuticos en toda la Región.

Es apropiado mencionar públicamente en esta feliz ocasión la generosa contribución que han aportado Argentina, Brasil y México a este proyecto regional que se financia mancomunadamente con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Cada uno de los tres Estados mencionados se ha comprometido a aportar US\$ 500 000 al proyecto, mientras que la contribución del PNUD se cifra en US\$ 1,6 millones.

Me informan que se han satisfecho todas las condiciones básicas del proyecto y que bajo los auspicios del mismo ya se han llevado a cabo actividades muy meritorias. No obstante, está claro que para que el proyecto alcance su meta fundamental, o sea establecer permanentemente una cooperación mutuamente beneficiosa entre los Estados participantes, es indispensable que reciba el apoyo sin reservas de los Estados de América Latina; yo, por mi parte, estoy convencido de que ese apoyo se materializará.

El segundo proyecto que quería mencionar es el de la seguridad de la aviación en las Regiones de América Latina y el Caribe, proyecto que surge del Seminario sobre Seguridad de la Aviación celebrado en Venezuela el pasado mes de Junio, en donde los delegados de nueve Estados emitieron la Declaración de Caracas, en la que se recomendaba que sus respectivas Administraciones apoyaran el proyecto regional de asistencia técnica de la OACI en cuestiones de seguridad de la aviación civil.

La OACI amplió esta idea, extendiendo la propuesta a todos los Estados de América Latina y el Caribe, propuesta que las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y en México están enviando a todas las Administraciones de Aviación Civil, rogándoles comuniquen por conductos oficiales a las Oficinas del PNUD su apoyo al proyecto. Solamente con el apoyo decidido de los Estados de la Región tendrá la OACI una probabilidad razonable de convencer al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la importancia que tiene el proyecto. Estoy seguro de que los Estados representados aquí hoy día respaldarán plenamente esta propuesta.

La situación financiera de la CLAC y la OACI concierne directamente a los Estados miembros de ambas organizaciones, a propósito de lo cual felicitó a la CLAC por la forma en que controla su presupuesto y la eficiencia con la que despacha sus asuntos, pues con un mínimo de personal la CLAC contribuye notablemente a coordinar en la Región una extensa gama de materias, además de aportar su cooperación. De igual modo, la OACI goza de una reputación envidiable en términos de responsabilidad fiscal y de eficiencia en las operaciones que ejecuta en todo el mundo. Pese a ello, en los últimos años la OACI ha estado viviendo una situación económica difícil y ha tenido que adoptar un plan financiero de emergencia para asegurar el equilibrio de sus presupuestos anuales. Aprovecho para dar las gracias a los Estados de la CLAC que han pagado sus cuotas a la OACI e instar a los que no han liquidado todavía la correspondiente a 1988 o las de años anteriores, que lo hagan lo más pronto posible. La OACI debe continuar proporcionando a sus Estados miembros el mayor grado de servicios en cumplimiento de su mandato constitucional, pero sólo puede hacerlo si los Estados Contratantes liquidan sus cuotas.

En esta Asamblea se ha hablado de los Grupos de Expertos de la OACI. Los Estados de la CLAC han desempeñado siempre un papel activo en todos los órganos de la OACI y, en lo concerniente a los Grupos de Expertos, me permito alabarlos por su predisposición a facilitar expertos capacitados para hacer una aportación notable. En términos generales, la asistencia de los miembros designados por Estados de la CLAC a las reuniones de los Grupos de Expertos de la OACI ha sido satisfactoria.

Por último, me remito al tema de la representación geográfica, que constituye un principio importante en la contratación del personal de la Secretaría de la OACI. Dentro de lo posible, la Secretaría debería reflejar la composición de los miembros de la Organización, y pese a que se ha hecho mucho en esta esfera y ha aumentado el número de nombramientos de personal para la Secretaría procedente de los Estados de esta Región, todavía se puede hacer más. Así pues, me permito exhortar a los Estados Latinoamericanos a que, siempre que sea posible, alienten a sus funcionarios y expertos nacionales a solicitar los puestos vacantes que se produzcan en nuestra Organización, que es de ustedes.

Al despedirnos de esta reunión, estoy seguro de que lo hacemos con determinación y confianza para hacer frente a los múltiples desafíos que se vayan presentado en la esfera de la aviación civil, desafíos que bien pueden considerarse como oportunidades.

Es muy apropiado que esta Asamblea se haya celebrado en Costa Rica, país al que se le conoce por su paz social, su cooperación internacional y su democracia, como lo prueba la concesión del Premio Nobel de la Paz a su Presidente. También el Convenio de Chicago tiene como objetivo fundamental el fomentar la comprensión y la cooperación internacionales, al unir más a los pueblos del mundo mediante la aviación civil internacional.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE SALIENTE
CRNEL. LUIS ARROYO JAIME, EN EL ACTO DE CLAUSURA
DE LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Secretario General de la OACI, Dr. Shivinder Singh Sidhu
- Señor Director General de Aviación Civil de Costa Rica, Lic. Carlos Viquez Jara
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Directores de las Oficinas Regionales de la OACI en México y en Lima
- Señor Sub-Director de la Oficina Regional de la OACI en México
- Señores Representantes ante el Consejo de la OACI
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Quiero agradecer al señor Secretario General de la OACI, Dr. Sidhu, al aceptar la invitación de esta Presidencia y el esfuerzo por acompañarnos en la clausura de esta Octava Asamblea de nuestra Organización Regional.

La dedicación y el esfuerzo desplegados por ustedes durante los días que ha durado la celebración de esta Octava Asamblea, ha permitido que el temario haya podido ser debidamente tratado y que las resoluciones aprobadas y decisiones adoptadas reflejen, además de este esfuerzo, el espíritu de solidaridad que anima a todos los miembros de nuestra Comisión, todo lo cual hace que podamos sentirnos plenamente satisfechos de los logros alcanzados.

Posiblemente, uno de los factores que más ha contribuido al éxito de esta Asamblea, sea el que los 15 años de vida de la CLAC, le proporcionan ya una experimentada madurez, la misma que, indudablemente, al aproximarse vertiginosamente el Siglo XXI, le permitirá en los próximos años ir enfrentando y resolviendo, los problemas que se derivan de una dinámica tan cambiante como es la que caracteriza a la aviación civil y al transporte aéreo.

En mi discurso, al iniciarse las labores de esta Asamblea, he dejado entrever cómo se perfila el futuro en este

campo de la actividad humana, que para nosotros significa el diario quehacer y en el cual ponemos los mejores empeños.

No escondían mis palabras iniciales de hace pocos días, el que, si queremos competir con posibilidad de éxito a nivel mundial en el campo de la aviación civil, debemos tratar de encontrar imaginativas fórmulas que nos permitan alcanzar el nivel de competitividad, que nos impone el desarrollo mundial en este campo, estimando de que para ello será también preciso introducir modificaciones o reajustes en el Estatuto de la CLAC que permitan el accionar que hemos mencionado anteriormente.

Al llegar a su fin esta Octava Asamblea, llega también a su fin, mi función como Presidente de la CLAC. Al mencionarlo no puedo esconder la emoción que me embarga. Han sido dos años que dejan en mi un extraordinario bagaje profesional y, lo más importante, la satisfacción de haber podido contribuir, desde la función que hemos desempeñado, a defender y fortalecer la unidad de la América Latina.

No puedo dejar de mencionar que estos dos años además, me han permitido conocer y estrechar vínculos con personalidades de las más altas cualidades personales, morales y profesionales a quienes deseo expresar la honra que significó para mí el conocerlos primero, y estrechar la amistad posteriormente.

Soy un convencido de que la aviación civil, es uno de los más significativos instrumentos de paz, seguridad y desarrollo.

Porque el avión que acorta las distancias permite a los pueblos conocerse mejor y conociéndonos se logrará el entendimiento del que se desprenderá la seguridad, concepto que en el caso de América Latina adquiere no marcos metafóricos, sino ribetes de gran pragmatismo, paz y seguridad que conducen al desarrollo que tanto buscan nuestros gobernantes para los pueblos de la Región y en el cual la aviación civil, está llamada a desempeñar prioritario papel coadyuvante.

Junto a este sentimiento de emoción y, porque no decirlo, también de tristeza, afloran paralelamente otros sentimientos. De un lado, la íntima y personal satisfacción de haber tratado de cumplir con la labor que se encomendara al Perú y, que el suscrito, en su nombre ejerció durante dos años. La evaluación sólo compete a ustedes, que constituyen el foro máximo de la CLAC.

De otro lado, me embarga un sentimiento de serena tranquilidad frente al futuro, pues estoy seguro de que al haber recaído la Presidencia de la CLAC en la hermana República de Costa Rica, representada por mi amigo el Lic. Carlos Víquez Jara, Director General de Aeronáutica Civil de este país, se garantiza el futuro de la acción de nuestra Comisión. Poseedor de una sólida formación profesional; sumamente dinámico dentro de su madura juventud y dueño de un equilibrado criterio y ponderado

accionar, no cabe duda de que sabrá imprimir a esta Comisión el ritmo que las circunstancias requieran, dentro de este proceso que mencionara anteriormente, del cual no es ajena la transformación que necesita la aviación civil en América Latina, con miras siempre al mayor bienestar de nuestros pueblos.

Un acápite muy especial que contiene mi más profundo agradecimiento por el permanente apoyo recibido de los señores representantes de Costa Rica, Argentina, Colombia y Cuba que a nombre de sus países ejercieron las cuatro Vice-Presidencias de la CLAC durante estos dos años. Su clara conceptualización de la aviación civil actual y su oportuno consejo, coadyuvaron a que el suscrito pudiera adoptar las decisiones más convenientes en el momento en que las circunstancias así lo exigían. Y mi gratitud también, a los delegados y expertos que, en los diferentes Grupos de Trabajo de nuestra Comisión han brindado sus más desinteresados esfuerzos en la realización de importantes estudios, en cuyos resultados vemos su calidad profesional y sus valores morales e intelectuales. Y también mi agradecimiento a los delegados de los diferentes países que, sin ser miembros del Comité Ejecutivo, participaron de sus deliberaciones en diferentes oportunidades, aportando sus conocimientos y enriqueciendo los debates.

En igual forma quisiera expresar mi agradecimiento a todos aquellos organismos y empresas que han designado representantes como Observadores a las distintas reuniones de los Grupos de Trabajo y Comité Ejecutivo, que con su valioso aporte han contribuido al éxito de los trabajos producidos por la CLAC.

Como Presidente de la CLAC debo agradecer vivamente a todos los países miembros que ofrecieron ser sede de los diferentes eventos de nuestra Comisión, y de los cuales recibimos reiteradas demostraciones de amistad y cordialidad.

Costa Rica debe merecer en esta oportunidad una especialísima mención en este sentido. Nuestro más profundo agradecimiento al Excelentísimo señor Presidente de la República de Costa Rica, Dr. Oscar Arias Sánchez, a su Ministro de Obras Públicas y Transportes, Dr. Guillermo Constela Umaña, al Lic. Carlos Víquez Jara, Director General de Aviación Civil, quien en breves momentos más asumirá la Presidencia de la CLAC; y a todos los funcionarios que colaboraron para el buen éxito de esta Asamblea.

Estos años me han permitido apreciar las magníficas condiciones personales y profesionales de la Secretaria de la CLAC, Dra. Angela Marina Donato, a la cual expreso en esta oportunidad mi agradecimiento y reconocimiento por la indesmayable labor que realiza en beneficio de la aviación civil de nuestra Región, resumiendo en este agradecimiento el que expreso al personal de secretaría, el que muchas veces en forma anónima, sin horarios y poniendo a nuestra disposición toda su capacidad y esfuerzo de trabajo, permite el éxito de estas reuniones.

Es propicia la oportunidad para recordar a aquellos señores que estando presentes en esta sala participaron de la fundación de nuestra Organización Regional. Nuestro homenaje al Sr. Enrique Pérez Castro, Dr. Diego Pardo Tovar, Dr. Ernesto Vásquez Rocha y Embajador Mariano Tirado.

En mi condición de oficial de la Fuerza Aérea del Perú, se me hace difícil prever las decisiones de mi Comando sobre el nuevo cargo que podría asignárseme. Sea éste el que fuere y cualquiera el lugar donde me encuentre, mi pensamiento estará siempre dirigido hacia las labores de esta Comisión que presidí durante dos años, pudiendo contar con toda mi colaboración y apoyo.

Invito muy cordialmente, al Lic. Carlos Víquez Jara, Director General de Aviación Civil de la República de Costa Rica, a asumir la Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y al despedirme fraternalmente de todos ustedes sólo me resta decirles,

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE ENTRANTE, LIC. CARLOS
VIQUEZ JARA, EN EL ACTO DE CLAUSURA DE LA OCTAVA
ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Presidente de la CLAC, Crnel. Luis Arroyo Jaime
- Señor Secretario General de la OACI, Dr. Shivinder Singh Sidhu
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Directores de las Oficinas Regionales de la OACI en México y en Lima
- Señor Sub-Director de la Oficina Regional de la OACI en México
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

En el decurso de los siglos que han visto la consagración de la identidad de la América Latina, pasando por las vicisitudes de la conquista, los tropiezos y victorias de la aventura Boliviariana y nuestros actuales anhelos de independencia económica, un ideal ha caracterizado a ese crisol de razas, denominado ser Latinoamericano: el de que la unión hace la fuerza. En este día histórico, ecos de ese espíritu integracionista acompañan la decisión de que los países de Centroamérica y del Caribe ocupen posiciones directivas dentro del Organismo.

La fase verdaderamente coyuntural, por la que actualmente el Organismo atraviesa, exige al próximo Comité Ejecutivo, una actitud reflexiva y evaluadora de lo que ha sido el papel de aquel en el desarrollo aeronáutico de la Región a efecto de perfilar los nuevos rumbos que exige el futuro próximo.

Frente a los retos de todo tipo que plantea la realidad mundial, el consenso no debe ser una aspiración; muy por el contrario y por encontrarse en las raíces de nuestra vida independiente, debe ser consustancial a todos los países que componemos esta parte de nuestra América.

Con la actitud reseñada, podremos acometer temas de tanta importancia como la explotación de nuevas formas cooperativas interestatales, la asunción de posiciones conjuntas frente a intereses foráneos, la consolidación de una política intraregional que fortalezca el intercambio aerocomercial y el acercamiento vital con los Estados del Caribe.

Un aspecto fundamental de la solidaridad que debe marcar nuestra actuaciones, lo viene a ser el acompañamiento o labor de equipo que debe orientar a la representación Latinoamericana ante el Organismo Mundial. De esta forma, figuraremos ante la comunidad internacional como un bloque homogéneo determinado a asumir papeles protagónicos en el desarrollo de la aviación civil.

En este momento, cargado de emotividad llegan a mi memoria las figuras de dos amigos que dieron de sí para que esto fuese posible: José Claudio Bogolasky de Chile y Galo Coronel Drouet de Ecuador, ya fallecidos; vivirán en nuestro espíritu y en el de la gente que ha colaborado con nosotros.

Es así como hoy le corresponde a Costa Rica asumir con alto honor la Presidencia del Comité Ejecutivo, la cual en representación de mi país y a nombre de la Autoridad Aeronáutica Nacional asumo.

MUCHAS GRACIAS

EXPOSICION DEL EMBAJADOR JUAN GARLAND, COORDINADOR DEL
GRUPO GETIDA/RIAC, EN OCASION DE LA OCTAVA
ASAMBLEA DE LA CLAC

Durante la Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC realizada en esta ciudad, los días 3 y 4 de Diciembre de 1987, se aprobó la decisión por la cual se creaba un Grupo Especial de Trabajo, el mismo que debía proponer medidas sobre el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea y la retención indebida de aeronaves comerciales de servicio público que, como consecuencia de lo anterior, están aplicando algunos países.

En dicha Reunión se eligió al Perú para presidir este Grupo Especial de Trabajo y las autoridades peruanas tuvieron a bien designarme a efectos de ejercer su coordinación.

El Grupo originalmente lo conformaban: Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador y Perú, habiendo anunciado México, posteriormente, su incorporación.

Este Grupo ha recibido la denominación de Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea y Retención Indebida de Aeronaves Comerciales de Servicio Público (GETIDA/RIAC) y, tal como se ofreciera en la citada reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, se ha procurado minimizar los gastos que demanda su labor.

Consecuentemente, invité al Dr. Ernesto Vásquez Rocha, Director Ejecutivo de AITAL, a fin de que viajara a la ciudad de Montreal con el objeto de mantener la primera reunión de trabajo que nos fuera aproximando al tema y objetivos para los que el Grupo había sido creado. El Dr. Vásquez Rocha tuvo la gentileza de aceptar dicha invitación, viajando a Montreal los días 11 y 12 de Enero del año en curso, reuniones de trabajo a las que el día 12 se incorporó el Sr. Rodney Wallis, Director de Seguridad y Facilitación de la IATA, quien con su experiencia y conocimiento sobre la materia contribuyó a aclarar determinados aspectos del tema que nos había sido encomendado.

De estas primeras reuniones de trabajo celebradas en Montreal se logra el diagrama de las acciones a desarrollarse, es decir, los fundamentos preliminares que debían sustentar las medidas a proponerse y los lineamientos jurídicos básicos de cómo debía enfocarse el asunto relacionado con la retención indebida de aeronaves comerciales de servicio público que tan significativamente, viene perjudicando a las empresas aéreas de América Latina, amenazando, como se ha podido apreciar recientemente, el desarrollo económico y la salud de sus pueblos.

Siempre en la idea de que el costo de los trabajos de este Grupo Especial fuera el mínimo se estableció el sistema epistolar con los representantes designados por cada país miembro del Grupo, sistema epistolar que consistió en comunicaciones por télex, facsimil y teléfono, efectuadas por el Coordinador desde la sede de sus funciones como Representante Permanente del Perú ante el Consejo de la OACI en Montreal, y un envío periódico de "Ayudas Memorias", dando cuenta del desarrollo progresivo de las labores encomendadas.

Coincidentemente, se celebró en Montreal entre el 8 y el 24 de Febrero, la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo y el Coordinador solicitó a las autoridades de cada uno de los países que integran el Grupo GETIDA/RIAC que en sus Delegaciones a la Conferencia se incluyera un delegado para tratar los temas encomendados al Grupo GETIDA/RIAC, y es así como en forma paralela a la Conferencia se mantienen conversaciones que sin duda alguna, permiten un significativo avance en las labores del Grupo.

Como resultado de los trabajos realizados por los expertos jurídicos que participaron en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, el Coordinador fue autorizado a mantener una primera reunión de coordinación informativa con las autoridades de los Estados Unidos, la misma que tuvo lugar el día 26 de Febrero en la ciudad de Washington, a la que el Coordinador asistió acompañado del Ministro en el servicio diplomático del Perú, Sr. Gilbert Chauny, Director de Asuntos Aeronáuticos y del Espacio de la Cancillería Peruana.

En aquella ocasión fuimos recibidos en el Departamento de Estado por un grupo presidido por el Emb. Mark Dion, Sub-Secretario de Estado para Asuntos de Narcotráfico, e integrado por representantes de dicho Departamento, de la DEA y de la Comisión de Aduanas de los Estados Unidos.

Cabe destacar que las autoridades norteamericanas expresan su interés por el esfuerzo desarrollado por la CLAC, contribuyendo de esta manera en forma efectiva en el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, esfuerzo que el Embajador Dion reconoce corresponde a los países "productores" y "consumidores".

En la tarde del día 26 de Febrero se celebró una reunión con los funcionarios de la Comisión de Aduanas de los Estados Unidos que resultó sumamente útil, pues permitió precisar en forma franca cuáles eran los objetivos que en materia de control de tráfico ilícito de drogas se había establecido la Comisión de Aduanas de los Estados Unidos, la misma que en los momentos actuales y de acuerdo a las nuevas disposiciones legales aprobadas cuenta con poderes casi ilimitados.

Del 28 al 30 de Marzo se celebró en la ciudad de Bogotá la Primera Reunión del Grupo GETIDA/RIAC, a la que asisten los Delegados de Colombia, Cuba, Ecuador, Perú y AITAL.

Para esta reunión la coordinación había preparado un papel de trabajo preliminar conteniendo las medidas que podrían proponerse al Comité Ejecutivo, el que fue adoptado como documento de trabajo por los delegados participantes. En aquella oportunidad se efectuó un avance sustancial de los trabajos, lográndose preparar un anteproyecto de las medidas a proponerse al Comité Ejecutivo de la CLAC, gracias al esfuerzo desplegado por las delegaciones participantes.

Sin embargo, en el aspecto de las acciones conducentes a enfrentar el problema de la retención indebida de aeronaves comerciales de servicio público, se encontró el obstáculo de desconocimiento de las normas legales aduaneras vigentes en los Estados Unidos, lo que no permitió un mayor progreso en los trabajos sobre este campo. El Dr. Vásquez Rocha, Delegado de AITAL, reiteró anteriores planteamientos sobre la conveniencia de tratar con la autoridades aduaneras de los Estados Unidos acerca del establecimiento de una zona a la que en principio se ha denominado "zona estéril", "zona congelada", "zona fría", etc.; dentro del concepto de que los aviones comerciales llegarían a esta zona -lo que en el fondo significa una abstracción de la soberanía de los Estados Unidos- y que permitiría, de encontrarse droga a bordo de dichas aeronaves, la no aplicación de multas o sanciones por inscribirse dentro de la figura que aún no había ingresado a territorio norteamericano. Al respecto, cabe relieves el esfuerzo y aporte efectuado por el Dr. Vásquez Rocha, para plasmar esta idea sobre la que es necesario mencionar, las autoridades aduaneras de Estados Unidos no consideran viable.

Manteniendo el mismo sistema de correspondencia vía facsímil, télex y teléfono, lo que permitió una adecuada coordinación entre los países miembros del Grupo se llega a la Segunda Reunión del Grupo GETIDA/RIAC que se desarrolló en la ciudad de Quito, del 25 al 27 de Mayo. En esta ocasión y en esforzadas jornadas de trabajo, se logró completar el anteproyecto de medidas a proponerse al Comité Ejecutivo de la CLAC, lográndose indudablemente, un documento bastante completo, de no difícil ejecución, concebido en forma simple y pragmática y que no significa un mayor egreso para nuestros países y un mínimo de incidencia sobre la facilitación en el transporte aéreo de la Región.

Sin perjuicio de que los expertos técnicos que integran el Grupo Especial de Trabajo GETIDA/RIAC puedan absolver con mayor amplitud los diferentes aspectos que comprende el proyecto de "Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular", que aprobado ya por el Comité Ejecutivo en su reunión de Julio del año en curso, permitan ustedes, relieves que dicho proyecto comprende una parte conceptual; medidas relacionadas con los pasajeros; tripulación, pasajeros especiales (diplomáticos, altos funcionarios, etc.), carga -que ha venido resultando uno de los puntos más álgidos dentro de este tema- tratamiento a los productos vendidos en los llamados "duty free" y el control

general sobre la recepción y despacho de las aeronaves, incluyendo el tránsito por terceros países de la Región. Una coordinación sumamente oficiosa y discreta con las autoridades aduaneras de los Estados Unidos, permitió conocer el reconocimiento de la autoridad aduanera de ese país por el esfuerzo realizado en este campo por el Grupo GETIDA/RIAC.

Como he dicho anteriormente, el proyecto de medidas propuesto fue aprobado por la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo celebrada en Bogotá, del 28 de Junio al 1° de Julio del año en curso, disponiéndose que fuera elevado a la consideración de esta magna Asamblea.

Todos somos conscientes que la retención indebida de aeronaves comerciales de servicio público reviste significativa gravedad para nuestros países y es opinión del Grupo que deben profundizarse los estudios sobre este tema, que permitan establecer acciones progresivas que podrían realizarse en el futuro.

Por ello en la citada Reunión del Comité Ejecutivo se aprobó el texto de la Resolución por la cual, y de ser aprobada por esta Asamblea, los países miembros expresariamos nuestro rechazo y condena por esta actitud que vienen desarrollando algunos países, en perjuicio de aeronaves comerciales de servicio público, que transporten o se sospeche han transportado droga en forma ilícita.

En su última reunión de Quito, el Grupo en forma consensual solicitó al Coordinador -lo que así se hizo- proponer a la Presidencia de la CLAC que, en vista de la dinámica que caracteriza a la aviación civil y transporte aéreo, y con miras a monitorizar la aplicación de las medidas propuestas y su periódico reajuste, el Grupo GETIDA/RIAC debe ser mantenido para el cabal cumplimiento de los objetivos mencionados anteriormente y continuar profundizando las medidas que deben aplicarse en el caso de retención indebida de aeronaves comerciales de servicio público, lo que aprobado por la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo, viene ahora para la decisión de esta Asamblea, dentro del texto del proyecto de Resolución "Medidas políticas en materia de prevención del tráfico ilícito de drogas por vía aérea".

Dicho proyecto de Resolución también establece que el Comité Ejecutivo de la CLAC realice los contactos y efectúe las negociaciones, según el caso, con las autoridades competentes de los Estados Unidos a fin de examinar en forma conjunta el problema y tratar de encontrar la soluciones más adecuadas a los problemas que se deriven de la lucha contra la droga y otro conjunto de acciones que incluyen la suscripción de acuerdos y tratados; el estudio y la definición de procedimientos técnicos más avanzados para la detección oportuna de drogas en las aeronaves de servicio público; una mayor cooperación técnica que podría obtenerse de parte de los Estados Unidos; la posibilidad de establecer "zonas francas" o "estériles", en los aeropuertos de destino, y la exhortación a los gobiernos de los países miembros de la CLAC a fin de que puedan, a la brevedad posible, poner en

ejecución el conjunto de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas por vía aérea.

Otro proyecto de Resolución ya aprobado en el seno de la tantas veces mencionada Reunión del Comité Ejecutivo, es el que se refiere a la "Protección al Servicio Público Aéreo Regular Internacional", proyecto de Resolución que reafirma el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas que mantienen un tráfico regular, cuyas aeronaves no deben ser retenidas por las autoridades administrativas de país alguno, sin que medie una sentencia ejecutoriada dictada por un tribunal de justicia y que el transporte ilícito de drpgas en una aeronave no afecte a este servicio público lo que se podría eliminar mediante el otorgamiento de una caución, a título de garantía, concluyendo este proyecto de Resolución con un rechazo a toda retención indebida de aeronaves destinadas a los servicios aéreos regulares por resultar ello lesivo a los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 y como expresión unilateral perjudicial al desarrollo socio-económico de los países de nuestra Región.

Viene también a consideración de esta magna Asamblea, señor Presidente, señores delegados, un proyecto de Resolución sobre "Cursos políticos de acción en materia de prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas" proyecto de Resolución muy vinculado al anterior y por el que se confiere mandato al Comité Ejecutivo para que negocie ante autoridades u organismos pertinentes, posibles vías de solución relativas a la retención de aeronaves por actividades vinculadas al tráfico ilícito de drogas por vía aérea. Este proyecto de Resolución incluye que cuando se trate de un caso específico, la intervención del Comité Ejecutivo de la CLAC se haría previa solicitud del Estado interesado. Este proyecto incluye un aspecto que el Grupo Especial de Trabajo GETIDA/RIAC ha considerado de gran importancia y es el que se refiere a las medidas que debe disponer el Comité Ejecutivo de la CLAC para difundir ante los Estados y Organismos Internacionales las decisiones que se están adoptando sobre todos estos aspectos, tratando de lograr que ellas sean recogidas e incorporadas a las legislaciones de los países que integran otros grupos regionales, y también, merecer de ellos su apoyo, si el caso lo requiriese.

Por último, señor Presidente, señores delegados, la Vigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo aprobó dos grupos de medidas que podrían adoptarse en relación con el asunto que venimos tratando:

- El primer grupo de estas medidas, se refiere a las que podrían tener una ejecución inmediata tales como: la permanencia del Grupo Especial de Trabajo GETIDA/RIAC, mayor participación de los Estados miembros de la CLAC en los trabajos de este Grupo, colaboración de AITAL a fin de que difunda entre sus asociados estas medidas, acciones a adoptarse frente a la eventual retención indebida de una aeronave, incluir el

tratamiento de este tema en la agenda de trabajo del Comité Jurídico de la OACI, la autorización al Coordinador del Grupo GETIDA/RIAC a fin de que, acompañado por quienes los gobiernos miembros de la CLAC tengan a bien designar, pueda continuar manteniendo conversaciones de coordinación con las autoridades de los Estados Unidos.

- El segundo grupo de estas medidas incluye: la aprobación de un mandato al Comité Ejecutivo de la CLAC para que negocie ante las autoridades u organismos pertinentes, posibles vías de solución relativas a la retención de aeronaves como consecuencia del transporte ilícito de drogas y la difusión, lo más amplia posible, de las decisiones adoptadas por la CLAC acerca de la retención indebida de aeronaves, como consecuencia de este transporte ilícito de drogas.

Convertido en órgano asesor del Comité Ejecutivo de la CLAC, el Grupo Especial de Trabajo GETIDA/RIAC, debería en los próximos meses, profundizar los estudios y acciones en lo que se refiere a la "retención indebida de aeronaves comerciales", como consecuencia de acciones derivadas del transporte ilícito de drogas por vía aérea. La labor en este campo se nos presenta bastante ardua, pero creemos poder presentar en los próximos meses un trabajo lo más completo posible, en base a estudios realizados por los miembros del Grupo y la decidida colaboración de AITAL, que ha venido demostrando tanto interés en las labores del Grupo Especial de Trabajo GETIDA/RIAC. Esperamos también que todos los países miembros de la CLAC puedan colaborar con el Grupo cuya coordinación ejerzo, con aportes para enriquecer nuestros trabajos, pues las experiencias vividas en diferentes aspectos de esta problemática por los países miembros de la CLAC, significará una invalorable contribución.

En esta ciudad de San José de Costa Rica, doce meses atrás se tomó en ocasión de la Reunión del Comité Ejecutivo, la decisión de crear un Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea y Retención Indebida de Aeronaves Comerciales de Servicio Público (GETIDA/RIAC), el mismo que ahora presenta a la consideración de este foro el conjunto de los trabajos realizados, con los que espera contribuir a la lucha en contra de uno de los flagelos más grandes que enfrenta la humanidad, especialmente la juventud, el futuro irremplazable de un mañana muy cercano y que, al tratar de asegurar sus ilegales operaciones, no repara en utilizar los más repudiables procedimientos que, por citar alguno de ellos, como es el caso de su vinculación con el terrorismo, atentan contra las instituciones que conforman la estructura de nuestros países y su estabilidad democrática, "narcoterrorismo" que debemos combatir con todos los medios que a nivel nacional e internacional nos proporcionan la ley y la justicia.

En mi calidad de Coordinador de este Grupo deseo agradecer la confianza demostrada a mi país al designársele para ejercer la labor de coordinación y la que los miembros del Grupo tuvieron a su vez depositada en mí. Sólo gracias al esfuerzo de

todos y cada uno de los miembros de este Grupo ha sido posible, en muy breve tiempo, poder cumplir el encargo que se nos formulara en San José de Costa Rica, esfuerzo que como Coordinador reconozco, aprecio y agradezco, agradeciendo también el apoyo que en su momento nos brindaron las autoridades de los países en los que el Grupo mantuvo sus dos reuniones -Colombia y Ecuador- y el indesmayable esfuerzo de la Dra. Angela Marina Donato, Secretaria de la CLAC, cuyo aporte ha sido sumamente valioso.

El Grupo ha creído interpretar el mandato que le confiriera el Comité Ejecutivo en su Reunión de San José. Nuestros trabajos han estado enmarcados dentro del principio que la lucha común para combatir el narcotráfico corresponde a países "... productores" y "... consumidores". Creemos que la situación creada amerita un diálogo permanente entre ambos grupos de países, a efectos de evitar posibles confrontaciones por medidas que unos y otros puedan adoptar en defensa de lo que consideran sus legítimos y soberanos intereses, confrontación que en nada ayudaría a un mejor entendimiento, con las consecuencias que de ello se podrían derivar para el mantenimiento de relaciones que contribuyan al desarrollo socio-económico de nuestros pueblos.

MUCHAS GRACIAS