



**COMISION LATINOAMERICANA  
DE AVIACION CIVIL**

**NOVENA ASAMBLEA ORDINARIA**  
(Buenos Aires, 17 al 21 de Setiembre de 1990)

**INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA**

## I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Novena Asamblea de la CLAC por el Presidente . . . . .	1
Adopción del Orden del Día . . . . .	3
Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cues- tiones del Orden del Día a dichos Comités . . . . .	3
Informe del estado de cumplimiento de los temas correspondientes al Programa de Trabajo de la CLAC . . . . .	4
Posición de los Estados miembros en relación con las normas restrictivas operacionales sobre ruido a ser sustentada en el 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI . . . . .	4
<u>Crterios y directrices en materia de posibles restricciones a las operaciones de las aeronaves de reacción subsónica que no satisfacen los requi- sitos de homologación en cuanto al ruido estipula- dos en el Anexo 16 . . . . .</u>	8
Servicios "Courier" por vía aérea . . . . .	9
Nuevo accionar sobre aprovechamiento de centros de instrucción de la Región . . . . .	10
<u>Recomendación A9-1</u>	
Nuevos cursos de acción sobre aprovechamiento de centros de instrucción y personal docente de la Región . . . . .	11
Estado de aprobación de las Resoluciones y Recomen- daciones de la CLAC . . . . .	13
<u>Resolución A9-1</u>	
Resoluciones no vigentes de la Asamblea . . . . .	13
Estado de aprobación de las enmiendas al Estatuto de la CLAC (Resoluciones A4-1 y A4-3) . . . . .	14

Recomendación A9-2

Estado de aprobación de las enmiendas al Estatuto de la CLAC (Resoluciones A4-1 y A4-3) . . . . .	15
Automatización del Programa de Estadísticas de Origen y Destino . . . . .	15

Resolución A9-2

Automatización del Programa de Estadísticas de Origen y Destino . . . . .	16
Presupuesto para el bienio 1991-1992. Gastos realizados en el bienio 1989-1990 . . . . .	17
Pago de contribuciones a la OACI para sufragar los gastos de la CLAC . . . . .	20

Resolución A9-3

Cumplimiento de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con el Organismo Regional . . . . .	20
---	----

Resolución A9-4

Prorrateso de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros . . . . .	21
Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1991 al 31 de diciembre de 1992 . . . . .	24
Otros asuntos	
Liberalización progresiva del transporte aéreo en la Región . . . . .	24
Exhortación a los Estados miembros a la pronta ratificación de la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional al aumento del número de miembros en la Comisión de Aeronavegación . . . . .	25
Progresos alcanzados sobre política de aproximación con los países anglo y francoparlantes . . . . .	26

Nota del Instituto Iberoamericano de Derecho Aero- náutico y del Espacio y de la Aviación Comercial a la Novena Asamblea . . . . .	26
Declaración de apertura de España . . . . .	26
Inmunidad antimonopólica para las Conferencias de Coordinación Tarifaria de la IATA . . . . .	26
Lugar y fecha de la Décima Asamblea de la CLAC . . . . .	27
Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC . . . . .	27
Clausura de la Novena Asamblea . . . . .	27

ADJUNTOS

- A. Programa de Actividades de la CLAC para 1991-1992
- B. Programa de Reuniones de la CLAC para 1991-1992
- C. Presupuesto de gastos directos de la CLAC 1991-1992

APENDICES

- 1. Lista de Participantes
- 2. Lista de Documentos
- 3. Orden del Día
- 4. Informe del Presidente
- 5. Discurso pronunciado por el Ing. Alvaro Escalante Montealegre,  
Presidente de la CLAC, en el acto de apertura de la Novena  
Asamblea
- 6. Discurso pronunciado por el Subsecretario de Relaciones Exte-  
riores, en representación del Dr. Domingo Cavallo, Ministro de  
Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, en el  
acto de apertura de la Novena Asamblea
- 7. Discurso pronunciado por el Dr. Assad Kotaite, Presidente del  
Consejo de la OACI, en el acto de apertura de la Novena  
Asamblea

8. Acta de la Primera Sesión Plenaria
9. Acta de la Segunda Sesión Plenaria
10. Acto de Clausura
11. Discurso pronunciado por el Presidente saliente de la CLAC en el acto de clausura de la Novena Asamblea
12. Discurso pronunciado por el Presidente entrante de la CLAC en el acto de clausura de la Novena Asamblea
13. Discurso pronunciado por el Presidente de la República Argentina en el acto de clausura de la Novena Asamblea

## NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Buenos Aires, 17 al 21 de setiembre de 1990)

### I N F O R M E

Cuestión 1 del  
Orden del Día:

Apertura de la Novena Asamblea de la CLAC a  
cargo del Presidente

Cuestión 2 del  
Orden del Día:

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

Cuestión 3 del  
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades  
de la CLAC durante el bienio 1989-1990

CLAC/A9-NE/2

1. La Novena Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, Ing. Alvaro Escalante Montealegre, Director General de Aviación Civil de Costa Rica, en el Salón Grand Bourg del Hotel Libertador en Buenos Aires, Argentina, a las 16:00 horas del día 17 de setiembre de 1990.

2. Seguidamente el Subsecretario de Relaciones Exteriores de la República Argentina, en representación del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Dr. Domingo Cavallo, pronunció las palabras de bienvenida a nombre del país anfitrión, destacando la importancia de la labor desplegada por la CLAC en la consolidación de una estructura adecuada para la discusión y la cooperación entre los países de la Región, exhortando a los Estados miembros del Organismo Regional aúnen sus esfuerzos a fin de hacer frente solidariamente a los grandes desafíos que el desarrollo de la aviación civil y las crecientes tendencias de integración y liberalización a nivel mundial impondrán para el futuro.

3. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea, poniendo de manifiesto las estrechas relaciones que mantienen ambos Organismos y los objetivos comunes que persiguen en beneficio de la aviación civil internacional. Los textos de los discursos respectivos figuran en los Apéndices 5, 6 y 7 de este Informe.

4. El Presidente de la CLAC tomó la palabra para proceder a la lectura de su Informe sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1989-1990 (Apéndice 4), dando comienzo a las sesiones de trabajo, que tuvieron lugar en los Salones Grand Bourg y Las Américas del Hotel Libertador.

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

6. Participaron en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros: Alemania, Checoslovaquia, España, Estados Unidos, Francia, Reino de los Países Bajos y Trinidad y Tabago, así como las siguientes líneas aéreas y Organizaciones: Aerolíneas Santa Fé S.A. (AEROFE), Aerolíneas Argentinas, Aeronica, Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE), Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA), Comando de Instrucción de la Fuerza Aérea Argentina, Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), Instituto Internacional de Formación en Gestión Aeronáutica Civil (IAMTI), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE), Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial y de las Telecomunicaciones de Córdoba, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Instituto de Transporte Aéreo (ITA), Líneas Aéreas Paraguayas, Organización Iberoamericana de Pilotos (OIP), Pluna, Región Aérea Centro Ezeiza, Senado de la Nación de la República Argentina, Servicios de Transportes Aéreos Fuegoños S.A. (STAF) y Swissair.

7. 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.

8. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), asistió a los actos de inauguración y clausura, así como a sesiones de trabajo del Comité I. El Sr. Paulo Imre Hegedus, Director de la Oficina Regional de la OACI en Lima, así como el Ing. Abelardo Sánchez Gutiérrez, Jefe de Operaciones las Américas de la Dirección de Asistencia Técnica de la OACI en Montreal, asistieron a deliberaciones de la Asamblea. El Sr. Enrique Pérez Castro, Director de la Oficina Regional de la OACI en México, asesoró a la Secretaría durante las deliberaciones de la Asamblea y asistió a todas las sesiones de trabajo del Comité II. La Dra. Marina Donato, Secretaria de la CLAC, se desempeñó como Secretaria de la Asamblea, asistida por la Sra. Zoraida Díaz de Ferrari, Asistente de Estadísticas de la Secretaría de la CLAC, con el apoyo de la Srta. Ursula Danuser, secretaria administrativa de la Secretaría de la CLAC y del personal del Comando de Regiones de la Fuerza Aérea Argentina. Los locales, equipos, suministros, servicios generales y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno de la República Argentina.

Cuestión 4 del  
Orden del Día:

Adopción del Orden del Día

CLAC/A9-NE/1

9. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A9-NE/1, habiéndose aprobado en la forma que aparece en el Apéndice 3.

Cuestión 5 del  
Orden del Día:

Establecimiento de los órganos subordinados de  
la Asamblea (Comités I y II), elección de sus  
Presidentes y traslado de las cuestiones del  
Orden del Día a dichos Comités

CLAC/A9-NI/1  
CLAC/A9-NI/2

10. A propuesta del Presidente, la Asamblea aprobó la constitución de dos Comités (I y II) para examinar las siguientes cuestiones del Orden del Día: 6, 7, 8, 9, 10, 15, y 16 (Comité I) y 11, 12, 13 y 14 (Comité II). La Asamblea decidió que las cuestiones 17, 18 y 19 fueran examinadas directamente por la Plenaria.

11. La Asamblea eligió al Dr. Carlos Fraíno Lander, de la Delegación de Venezuela como Presidente del Comité I y al Lic. Ernesto Gutiérrez Sandí, de la Delegación de Costa Rica como Presidente del Comité II. La Dra. Marina Donato, Secretaria de la CLAC, actuó como Secretaria del Comité I, mientras que la Sra. Zoraida Díaz de Ferrari, Asistente de Estadísticas de la Secretaría de la CLAC, se desempeñó como Secretaria del Comité II. El acta correspondiente a la Primera Sesión Plenaria aparece en el Apéndice 8.

Cuestión 6 del  
Orden del Día:

Informe del estado de cumplimiento de los  
temas correspondientes al programa de trabajo  
de la CLAC

CLAC/A9-NE/3

12. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/3 relativa al estado del cumplimiento de los temas correspondientes al programa de trabajo del Organismo para el Período abarcado entre el 1° de enero de 1989 y el 31 de diciembre de 1990, aprobado en ocasión de la Octava Asamblea de la CLAC, así como las tareas específicas asignadas durante la XXVIII Reunión del Comité Ejecutivo que tuvo lugar el 25 de noviembre de 1988 en San José (Costa Rica).

13. La Asamblea tomó nota del desenvolvimiento de aquellos asuntos que fueron tratados durante el bienio 1989-1990 y de aquellos tópicos que pasarán a integrar el programa de trabajo correspondiente al próximo bienio.

Cuestión 7 del  
Orden del Día:

Posición de los Estados miembros en relación  
con las normas restrictivas operacionales  
sobre ruido a ser sustentada en el 28° Período  
Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de  
la OACI

CLAC/A9-NE/4  
CLAC/A9-NE/15

14. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/4 en la que se manifestaba la preocupación en torno a la implantación de las prohibiciones o limitaciones a las aeronaves no homologadas en base a los dispositivos contenidos en el Anexo 16 y el impacto de estas restricciones operativas sobre los operadores de la Región.

15. Asimismo, por Secretaría, fue resumida la información obtenida durante el desarrollo de conversaciones habidas entre las Autoridades de la CEAC, la Presidencia del Consejo de la OACI, la Presidencia de la CLAC y las Autoridades del país anfitrión, aprovechando la presencia de dicho observador.

16. Complementariamente a ello fueron analizados los Adjuntos contenidos en la nota CLAC/A9-NE/4, que tienen relación con la nómina de la flota disponible de las líneas aéreas miembros de AITAL preparada por esta entidad, como asimismo el proyecto de Resolución que el Consejo de la OACI someterá a consideración del Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea del Organismo Internacional.

17. Tan importante tema suscitó la intervención de Estados miembros y de Organismos observadores, entre los que se destacan AITAL, CEAC e IATA.

18. Al respecto corresponde destacar que la intervención del observador de AITAL enfatizó determinados aspectos vitales para las líneas aéreas de la Región, quien manifestó que la mayoría de ellas estaban realizando esfuerzos para modernizar su flota, motivo por el cual solicitó se tomaran en cuenta algunas apreciaciones entre las cuales señaló aquella de que no se adopten medidas restrictivas operacionales con anterioridad a la finalización del año 1995, para permitir que las líneas aéreas latinoamericanas no queden afectadas en el aprovechamiento de la alta temporada.

19. Una vez más agradeció a la CEAC por la postura de posición conciliadora que adoptó en esta Reunión, pero exhortó a los Estados a tomar en cuenta que 52 aeronaves de las líneas aéreas prestan servicios en Europa, siendo un número sensiblemente superior la de aquellas aeronaves que vuelan hacia el territorio de los Estados Unidos y que totalizan la cantidad de 189.

20. Por consiguiente exhortó a los Estados a fin de que se sustente la posición descrita en el Adjunto 1 de la nota de estudio CLAC/A9-NE/4, que resume, entre otros, los elementos claves en torno a la vida útil de las aeronaves, a la extensión del período de tolerancia de operación de equipos de vuelo no homologados de conformidad con el Capítulo 2.

21. Una de las delegaciones solicitó que se llevase al Plenario el sentir del Comité como satisfactorio en la recepción de la manifestación formulada por la CEAC toda vez que aproximaba las posiciones, pero advirtió la necesidad de ponderar la situación con América del Norte.

22. Es de destacar que ante la pregunta formulada por una delegación en cuanto a la postura que sustentaría Estados Unidos, su observador expresó que la Asamblea había perdido la oportunidad de pronunciarse sobre la posición a enarbolar en el seno de la OACI, a lo cual respondió una de las delegaciones insistiendo en que la posición había quedado reflejada en el Adjunto 1 de la nota CLAC/A9-NE/4.

23. A dicha línea de pensamiento se asociaron otras delegaciones, lográndose el consenso de que la CLAC debiera retener los criterios contenidos en el Adjunto 1 de la nota CLAC/A9-NE/4.

24. Otro tema que requirió la ponderación por parte del observador de AITAL es el relativo a la reconsideración de la situación de congelamiento de frecuencias al 31 de diciembre de 1990. Si bien destacó que la vida útil de las aeronaves no homologadas de conformidad con el Capítulo 2 podría ser objeto de negociación por cuanto la diferencia estribaría en dos años entre los 25 tenidos en cuenta por la CEAC y los 27 tomados como parámetro por el grupo de la CLAC, puso énfasis en la necesidad de reflexionar sobre la extensión del período de retiro de 7 a 10 años para llegar al 2005.

25. En el mismo orden de ideas tuvo participación el observador de la IATA, quien resumió la posición que llevaría su entidad en oportunidad del Período Extraordinario y que giraría en torno al pedido de que la aplicación de normas restrictivas no sería antes del 31 de diciembre de 1995, con un período de gracia de 10 años con desprogramación gradual, con la consideración de la vida útil de las aeronaves de 25 años, que en este sentido coincidiría por lo propuesto por el Consejo de la OACI y con el reconocimiento de declaración de exenciones para aeronaves de un peso de despegue inferior a los 34,000 kilos, aquellas de alta relación de dilución y considerar también abarcado dentro del paquete de exenciones los supuestos de operadores que acrediten que la aplicación de tales restricciones afectarán seriamente su existencia como tales.

26. A su turno el observador por CEAC intervino en nombre de los 25 Estados miembros, incluidos los 12 de la Comunidad Económica Europea y manifestó que con interés había seguido la exposición efectuada por la Secretaría que resumió lo conversado a nivel informal con las altas Autoridades de Aviación Civil de América Latina en ocasión de la Asamblea.

27. Indicó que en Europa se está tratando de armonizar dos conceptos comprometidos en el tratamiento de este importante tema. Por una parte la preservación de los intereses económicos de los países en desarrollo y por la otra la protección ambiental. En este último aspecto enunció las dificultades emanadas de la presión política de movimientos de protección ambiental, destacando el grave riesgo que implica en el desarrollo de la aviación civil, la eventual aplicación incondicional de esta suerte de medidas.

28. Acotó que se había contemplado, pero aún no decidido, la adopción de una doble regla que permita el retiro gradual de las aeronaves cuya vida útil no sobrepase de 25 años para considerar expirado el término de su utilización al 1° de abril del año 2002 y por otra parte, la previsión de una medida especial recogiendo el interés y las necesidades de los países en desarrollo que deban extender la operación de aeronaves de 25 años o más, con una suerte de exención de carácter global sin restricciones de antigüedad de aeronaves y sí en cuanto al número de operaciones aerocomerciales que estén desarrollando en la actualidad.

29. En este último aspecto, destacó que la enunciada constituía la base de la posición europea, añadiendo que el trabajo se estaba realizando en estrecha cooperación con la CEE, a punto tal que dicho paquete de medidas constituiría el contenido de una Recomendación de la CEAC y los alcances de una verdadera ley obligatoria en el seno de la CEE. Abundó en razones para responder a ciertas sugerencias y en tal sentido ejemplificó con la fecha propuesta por el observador de AITAL de extender al 2005 la posibilidad operativa de las aeronaves en cuestión.

30. En torno a dicho elemento de juicio expresó que si Europa propusiese dicho límite no tendría credibilidad lo convenido y lo que es más, llevaría al enfrentamiento con los movimientos políticos de protección ambiental.

31. Recordó que el elenco de elementos de la posición europea había sido ya discutido con la CAFAC en la reunión del 27 de julio pasado, destacando que la reacción había sido favorable.

32. Por otra parte indicó que en estos momentos en París se estaba conversando con las autoridades de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas e infirió que teniendo en cuenta la composición de la flota de dicho Estado no habría mayores problemas en aceptar las bases de la posición europea.

33. Igual apreciación efectuó respecto de la CLAC, ponderando la integración de la flota disponible de dicha Región.

34. De resultados del debate, la Asamblea decidió adoptar el temperamento contenido en el Adjunto 1 de la nota de estudio CLAC/A9-NE/4, que se presenta a continuación, remarcándose la necesidad de convocar la participación mayoritaria de los Estados miembros de la CLAC al Período Extraordinario de la Asamblea de la OACI a fin de lograr una presencia activa en materia de tratamiento del problema del ruido:

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POSIBLES RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES DE REACCION SUBSONICA QUE NO SATISFACEN LOS REQUISITOS DE HOMOLOGACION EN CUANTO AL RUIDO ESTIPULADOS EN EL ANEXO 16

(A ser sustentados en ocasión del 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI)

Consideraciones generales

El Anexo 16 al Convenio de Chicago contiene normas de homologación en cuanto al ruido para las aeronaves de reacción subsónicas que se estipulan en el Volúmen I, Capítulos 2 y 3.

Cabe destacar que existe preocupación por parte de algunos Estados, por los problemas relacionados con el medio ambiente que se presentan en algunos de sus aeropuertos debido al ruido de las aeronaves.

Asimismo debe recordarse que algunos Estados están examinando, en consecuencia, la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves que superen los niveles de ruido del Volúmen I, Capítulo 3, del Anexo 16.

Por otra parte, debe reconocerse que las normas en cuanto al ruido que figuran en el Anexo 16 no persiguen el propósito de introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves.

Además corresponde resaltar el hecho que la imposición de restricciones a la operación de las aeronaves del Capítulo 2, crearía la necesidad del reemplazo de las mismas antes del final de su vida útil, imponiendo cargas económicas imposibles de afrontar por aquellas líneas aéreas que no disponen de los recursos financieros para reequipar sus flotas.

De ahí que la solución de los problemas derivados del ruido de las aeronaves debe basarse en el reconocimiento mutuo de las dificultades con que se enfrentan los Estados y en el equilibrio entre sus respectivos intereses.

Por consiguiente dicho equilibrio requiere de la aplicación gradual de las eventuales restricciones y debería definirse un marco para el retiro progresivo de las aeronaves del Capítulo 2 en un período determinado.

Criterios y directrices sobre las restricciones que eventualmente se establezcan a la operación de las aeronaves del Capítulo 2 del Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

- a) Deberían permitir el retiro gradual de dichas aeronaves a lo largo de un período de 10 años como mínimo, con arreglo a una distribución uniforme y de una manera tal que la última aeronave no tenga que ser retirada hasta el final del período.
- b) No deberían tener como consecuencia la limitación a la operación de las citadas aeronaves, antes de que hayan transcurrido 27 años después de la expedición de su certificado de aeronavegabilidad.
- c) Deberían tener como fecha más temprana de aplicación el 31 de diciembre de 1995.
- d) No deberían imponer limitación alguna a las aeronaves existentes de fuselaje ancho.

Cuestión 8 del Orden del Día:

Servicios "Courier" por vía aérea

CLAC/A9-NE/5

35. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/5, que presentaba un proyecto de Recomendación resultante de la labor de la V Reunión Conjunta del Grupo de Expertos GEPTA/GEJ y aprobado por la XXXI Reunión del Comité Ejecutivo en Santo Domingo.

36. Dicha cuestión motivó un interesante debate en torno fundamentalmente a algunos conceptos vertidos en el proyecto de Recomendación, tales como los alcances del término "obligaciones" que aparece en el último considerando que apunta a la serie de compromisos que se desprenden de los instrumentos multilaterales vigentes en materia postal, así como la concepción de doble plano de relaciones jurídicas de derecho público y derecho privado que también se menciona en el texto del proyecto en cuestión.

37. Varias delegaciones efectuaron valiosas aportaciones para mejorar la redacción del proyecto a fin de superar las dificultades expresadas precedentemente y en tal orden de ideas debemos destacar también la participación de observadores que contribuyeron a dicho objetivo.

38. De resultados de dichas observaciones se sustituyó el término "transportador" por "prestatario" por responder este vocablo mejor a las características de quien lleva a cabo la operación "Courier".

39. Como no se obtuvo consenso en cuanto a los términos de referencia que el proyecto contiene respecto al desarrollo de futuros estudios, a propuesta de tres delegaciones, la Asamblea convino en trasladar al Comité Ejecutivo con recomendación que asigne a un Grupo de Trabajo la tarea de profundizar el tema a fin de que con anterioridad a la Décima Asamblea, pueda contarse con una posición definitiva sobre el particular, que de ser pertinente se trataría de la elaboración de un marco jurídico que contemple los aspectos más salientes que ofrece la actividad del "Courier".

Cuestión 9 del  
Orden del Día:

Nuevo accionar sobre aprovechamiento de  
centros de instrucción de la Región

CLAC/A9-NE/6  
CLAC/A9-NI/4  
CLAC/A9-NI/9

40. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/6, que reflejaba, por medio de un proyecto de Recomendación, la importancia del adiestramiento de los recursos humanos de que disponen las Administraciones de cada Estado miembro, a fin de incrementar el nivel de tratamiento de la aviación civil regional.

41. La mayoría de las delegaciones coincidieron en la importancia que revisten los considerandos de la nota presentada por la Secretaría y la necesidad de alcanzar una optimización en la capacitación de los recursos humanos de los Estados de la Región, haciendo hincapié sin embargo en la falta de recursos económicos de la mayoría de los Estados miembros para el cumplimiento de estos fines.

42. La delegación de Argentina presentó una interesante colaboración conteniendo inquietudes compartidas igualmente por otras delegaciones (CLAC/A9-NI/9), poniendo de manifiesto el importante aporte que en este campo significa el Proyecto Regional del PNUD, del que participan Argentina, Brasil y México, proponiendo algunas modificaciones en el proyecto de Recomendación presentado por Secretaría, con el objeto de esclarecer ciertas inquietudes que surgirían de la nota CLAC/A9-NE/6 respecto a la apreciación de resultados en el campo docente.

43. Con respecto a la esfera de actividad de la asistencia técnica materializada especialmente a través del proyecto RLA/86/031, varias delegaciones, luego de haber escuchado la intervención del funcionario de la OACI encargado de la asistencia técnica, se pronunciaron a favor de la necesidad de incluir dentro de los programas PNUD con alta prioridad, el tratamiento de las cuestiones relativas a la aviación civil a efectos de evitar el riesgo de su postergación frente a otras prioridades.

44. Se recibieron igualmente interesantes ofertas de capacitación de algunos de las Organizaciones observadoras, que fueron agradecidas y tomadas en consideración por la Asamblea.

45. Luego de un intenso debate y como resultado de la armonización del proyecto de Secretaría con el presentado por ciertas delegaciones, la Asamblea acordó aprobar la Recomendación que aparece a continuación:

#### RECOMENDACION A9-1

#### NUEVOS CURSOS DE ACCION SOBRE APROVECHAMIENTO DE CENTROS

#### DE INSTRUCCION Y PERSONAL DOCENTE DE LA REGION

CONSIDERANDO que la formación profesional del personal que trabaja en la administración pública destinada a la Aviación Civil, representa un factor de movilización del desarrollo de la Región y por tanto debe ocupar alta prioridad su tratamiento en la CLAC.

CONSIDERANDO que una de las principales causas que afectan las actividades de capacitación, es la insuficiencia de medios económicos disponibles por los Estados.

CONSIDERANDO que es posible aprovechar la estructura sencilla y eficiente del Proyecto Regional RLA/86/031, por medio de la cual se pueden obtener resultados inmediatos sin necesidad de realizar estudios, consultas, reuniones.

CONSIDERANDO que es conveniente establecer un procedimiento que respalde la mayor participación de técnicos y especialistas de los Estados miembros especialmente tanto de los Centros de Instrucción como de los docentes de la Región.

CONSIDERANDO que el mencionado Proyecto ha adoptado desde su iniciación el criterio de utilizar para las tareas en el área de capacitación gerencial, a especialistas y técnicos de la Región, tanto de los Centros de Instrucción estatales y privados como de profesionales independientes.

CONSIDERANDO que el Proyecto Regional RLA/86/031 está sustentado en todos sus lineamientos en un explícito criterio de fomento de la cooperación regional.

LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) ENCOMIENDA al Comité Ejecutivo que instruya a la Secretaría de la CLAC efectúe contactos con los Institutos públicos y privados de la Región, como así también extrarregionales, y con los Proyectos Regionales, a fin de contemplar las siguientes alternativas:
  - a) Reposición de cursos de Economía del Transporte Aéreo, con aprovechamiento de los institutos de post-grado universitarios estatales o privados del área que incluyan dentro de los programas lectivos a dichos cursos o utilizando el programa desarrollado por el referido Proyecto en el "Estudio para la institucionalización de cursos de nivel gerencial".
  - b) Mantenimiento y ampliación para temas específicos de los cursos de Derecho Aeronáutico y Espacial.
  - c) Fomento y difusión de los cursos sobre áreas técnicas de navegación aérea, coordinando con los programas existentes de asistencia técnica, los cursos de acción que permitan mayor afluencia de participantes.
- 2) ENCOMIENDA a los Estados que traten de mantener, dentro de sus Cifras Indicativas de Planificación - CIP para el PNUD, asignaciones que permitan continuar desarrollando Programas de Asistencia Técnica en lo relativo a Instrucción, dentro del ámbito de la Aviación Civil.
- 3) RECOMIENDA a los Estados miembros que a través de la CLAC y paralelamente, por intermedio de sus Organismos competentes, efectúen las gestiones necesarias para mantener el valioso aporte presupuestario que la Región Latinoamericana está recibiendo de los fondos regionales del PNUD en el área de la Aviación Civil, como un modo de asegurar la continuidad de la asistencia técnica destinada a soportar los esfuerzos conjuntos para permitir la capacitación del personal aeronáutico en las distintas especialidades requeridas.

- 4) RECOMIENDA al Comité Ejecutivo, en coordinación con la OACI a través de sus Oficinas Regionales, recopilar y actualizar la información sobre capacitación e instrucción en los países de la Región, en relación con asuntos aeronáuticos, considerando cursos, programas, costos, etc., para ser difundidos a los integrantes de la CLAC.

Cuestión 10 del  
Orden del Día:

Estado de aprobación de las Resoluciones y  
Recomendaciones de la CLAC

CLAC/A9-NE/7

46. La Asamblea procedió al examen de la nota CLAC/A9-NE/7, con relación al estado de aprobación de las diferentes Resoluciones y Recomendaciones del Organismo Regional, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 3 de su Estatuto, reconociendo la necesidad de efectuar algunas enmiendas en vista de ciertos cambios operados en algunos terrenos, así como las Resoluciones a ser declaradas no vigentes o cumplidas.

47. Asimismo procedió al análisis del proyecto de Resolución presentado en esta misma nota de estudio, con relación al alcance conceptual de las medidas adoptadas en las Asambleas. A propuesta de una de las delegaciones que consideró que ello implicaba la necesidad de revisión de los Estatutos, dicho proyecto no prosperó y sí en cambio motivó que la Asamblea considerase la pertinencia de estudios ulteriores, encomendando dicha tarea al Comité Ejecutivo.

48. En relación a lo expresado en el párrafo 46, la Asamblea adoptó la Resolución que se transcribe seguidamente, presentada de acuerdo a lo dispuesto en ocasión del XXXII Comité Ejecutivo (Buenos Aires, 2 y 3 de agosto de 1990) que indica las Resoluciones a ser declaradas no vigentes:

RESOLUCION A9-1

RESOLUCIONES NO VIGENTES DE LA ASAMBLEA

CONSIDERANDO que las Resoluciones enumeradas en la lista que figura a continuación ya no están en vigor o están cumplidas.

CONSIDERANDO que esta decisión no afectará ningún derecho, obligación o responsabilidad adquiridos y en forma alguna, no anulará ni disminuirá las obligaciones de todo Estado miembro para con la CLAC, dimanante de cualquiera de estas Resoluciones.

LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1) Declarar no vigentes las siguientes Resoluciones:

Resolución A6-2: Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros.

Resolución A6-3: Aplicación de las normas sobre el ruido por el Gobierno de los Estados Unidos a partir del 1° de enero de 1985.

Resolución A7-1: Factores de ajuste tarifario.

2) Declarar cumplidas las siguientes Resoluciones:

Resolución A6-14: Cuadragésimo Aniversario de la OACI.

Resolución A7-4: Homenaje al Sr. I. Ferrari.

Cuestión 11 del  
Orden del Día:

Estado de aprobación de las enmiendas al  
Estatuto de la CLAC (Resoluciones A4-1 y A4-  
3)

CLAC/A9-NE/8

49. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/8, en la cual se presentaba, de acuerdo a lo convenido por el Comité Ejecutivo en su XXXII Reunión (Buenos Aires, 2 y 3 de Agosto de 1990) un proyecto de Recomendación, instando a la pronta aprobación de las Resoluciones A4-1 y A4-3 que introducen importantes enmiendas al Estatuto de la CLAC.

50. La Asamblea tomó nota de la necesidad de que aquellos países que aún no han aprobado las citadas medidas y no tienen objeciones a las mismas, depositen a la brevedad posible los respectivos instrumentos de aprobación en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos. Al respecto varios delegados expresaron que dichas medidas estaban en trámite de aprobación.

51. La Asamblea estuvo de acuerdo con el texto de la Recomendación y después de la aclaración sobre el por qué la medida propuesta sólo se refería a las enmiendas del Estatuto, la Asamblea adoptó la Recomendación que aparece a continuación:

RECOMENDACION A9-2

ESTADO DE APROBACION DE LAS ENMIENDAS AL ESTATUTO

DE LA CLAC (RESOLUCIONES A4-1 Y A4-3)

CONSIDERANDO que las Resoluciones A4-1 y A4-3 se refieren a aspectos sustanciales que tienen relación directa con la obtención de una mayor virtualidad funcional del Organismo Regional.

CONSIDERANDO que no obstante la importancia de ambas medidas y el tiempo transcurrido desde su adopción, resulta poco significativo el número de ratificaciones obtenido para alcanzar una vigencia de alcance regional.

CONSIDERANDO que es de toda conveniencia para los Estados miembros contar con los procedimientos que agilicen debidamente la puesta en marcha de medidas que coadyuven al mejor aprovechamiento del foro regional.

LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) RECOMIENDA a los Estados miembros a ratificar, tan pronto como sea posible, las Resoluciones A4-1 y A4-3, que introducen enmiendas al Estatuto de la CLAC, a cuyos efectos deberán depositar los instrumentos pertinentes en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

Cuestión 12 del  
Orden del Día:

Automatización del Programa de Estadísticas de  
Origen y Destino

CLAC/A9-NE/9

52. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/9 que contenía un proyecto de Resolución sobre la automatización del programa de Estadísticas de Origen y Destino dirigido hacia la obtención de una mayor eficiencia tanto en el suministro de información estadística por parte de los Estados, como en el procesamiento y en la publicación al día de dichos compendios por parte de la Secretaría.

53. Los delegados de la OACI y Paraguay, expresaron que dentro del Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/86/031, "Capacitación Gerencial, Informática y Cooperación Regional en la Aviación Civil", se contemplaba el fomentar el desarrollo y normalización de la informática en las Administraciones de Aviación Civil, instalando sistemas informáticos y capacitando al personal, en no menos de ocho países de la Región, lo cual podía ser perfectamente aprovechado para la implementación de los objetivos de la CLAC en este campo.

54. Después de introducir ciertas enmiendas de acuerdo a lo sugerido por los delegados de Argentina, Brasil y Chile, y con el apoyo de los ahí presentes, la Asamblea decidió adoptar la Resolución que figura a continuación, solicitando a la Secretaría realice el estudio pertinente para la aplicación a nivel regional, en los países que así lo deseen, de dicho programa automatizado:

RESOLUCION A9-2

AUTOMATIZACION DEL PROGRAMA DE ESTADISTICAS

DE ORIGEN Y DESTINO

CONSIDERANDO la importancia que representa un "Programa Estadístico" de alta actualización, a fin de contar con una herramienta verdaderamente útil en la orientación y toma de decisiones de las autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, aeropuertos y otras partes interesadas.

CONSIDERANDO que para que el Programa de Estadísticas de Origen y Destino cumpla con sus objetivos debe estar dirigido hacia:

- a) la obtención de los datos con la mayor rapidez posible;
- b) reducción de la carga de trabajo tanto para los Estados, líneas aéreas y la propia Secretaría de la CLAC;
- c) disminución de la posibilidad de error propio de la labor de transcripción de información;
- d) una mayor posibilidad de análisis.

CONSIDERANDO las ventajas que pueden obtenerse, a un costo relativamente reducido, con la utilización de microcomputadoras y discos flexibles.

LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Que el Organismo Regional siga esforzándose para brindar los datos a los usuarios en el menor tiempo posible, facilitando el acceso de los Estados miembros al Programa Automatizado con el que cuenta actualmente.
- 2) Que la Secretaría de la CLAC, con la asistencia de los Estados, estudie la posibilidad de que el Programa Automatizado de las Estadísticas de Origen y Destino pueda difundirse a nivel regional, facilitando su utilización en aquellos países que así lo deseen.
- 3) Que para llevar a cabo este estudio, la Secretaría realice una encuesta que permita medir la repercusión que este cambio podría tener tanto en aquellos Estados que no cuentan con los recursos suficientes para la compra de equipo, ni para la formación de personal, como en los otros Estados que ya disponen de un programa automatizado con esta finalidad, y en aquellos Estados que teniendo un equipo, no lo utilizan para esta tarea, para lo cual se deberá evaluar la compatibilidad del o de los equipos con los programas.
- 4) Instar a los Estados miembros para que se adopten las medidas necesarias para que en un mediano o largo plazo se refuerce la capacidad de los Estados en el área de la automatización, con la finalidad de mejorar la recopilación, análisis y divulgación del Programa Estadístico del Organismo Regional.
- 5) Solicitar a los Estados que aún tropiezan con dificultades para notificar la información estadística dentro de los plazos fijados, que comprometan sus esfuerzos para cumplir con la consecución de los objetivos de este Programa.

Cuestión 13 del

Orden del Día:

Presupuesto para el bienio 1991-1992. Gastos realizados en el bienio 1989-1990

CLAC/A9-NE/10

55. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/10, que contenía el Presupuesto para el período 1989-1990, los gastos reales de 1989, la estimación de gastos directos al 31 de diciembre del presente año y dos propuestas de presupuesto para el próximo bienio (1991-1992).

56. La Asamblea tomó nota de la declaración del delegado de México quien manifestó que tenía instrucciones expresas de su Gobierno de que el incremento real del presupuesto que se apruebe sea cero, para que no se vean afectadas las cuotas de contribución que paga su país.

57. El Director de la Oficina Regional SAM de la OACI en Lima, ofreció su apoyo para gestionar a la brevedad posible, la asignación de una secretaria con carácter permanente que reemplace a la Srta. Novak. Los Representantes ante el Consejo de la OACI manifestaron que en el seno de este Organismo se había decidido no suspender la asignación de personal a los Organismos Regionales y que por lo tanto también harían lo posible para conseguir este objetivo.

58. El delegado de Argentina manifestó a la Asamblea que era importante resaltar el hecho de que el incremento del presupuesto planteado en la nota de estudio era nominal, pero no real, ya que el índice de inflación había superado largamente el índice de devaluación en el país que es sede de la Secretaría de la CLAC.

59. Después de un largo debate sobre la disminución de algunas partidas en el presupuesto propuesto a la Asamblea, el delegado de Argentina manifestó que las partidas que a su juicio podían modificarse eran "horas extraordinarias", "mobiliario, instalaciones y equipo" y "becas de capacitación", destinadas a participantes en los cursos programados por los centros de instrucción regionales.

60. Tanto el delegado de México como el de Brasil expresaron que estaban de acuerdo con el aumento de la plantilla de personal de la CLAC, incluyendo el puesto de un auxiliar de oficina con el debido respaldo presupuestario, pero de manera temporal, solicitando que se otorgue la potestad al Comité Ejecutivo para que si en algún momento consideraba necesario, hiciera la transferencia de fondos de esta partida al rubro de "consultores".

61. En lo que se refiere al monto adicional (US\$ 35,000) que se precisa para los viajes del personal de la Secretaría de la CLAC, el delegado de México presentó a consideración de la Asamblea, la propuesta de que los Estados que fueran sede de alguna reunión de la Comisión, contemplaran dentro de sus respectivos presupuestos un monto adicional para los pasajes que precisara dicho personal, ó en su defecto a través de sus Administraciones realizaran las gestiones necesarias para que proporcionen los pasajes libres de cargo.

62. Habida cuenta de los cambios ocurridos en el seno del transporte aéreo regional, los delegados de Argentina, Ecuador y Uruguay se pronunciaron a favor de que se contemplara la posibilidad de que esta partida se incremente en dicho monto.

63. Ante la moción que formuló el delegado de México, los delegados de Brasil, Costa Rica y Venezuela apoyaron dicha propuesta, no así los delegados de Argentina, Chile y Ecuador quienes manifestaron su reserva ya que existían limitaciones de orden administrativo y jurídico en sus respectivas administraciones que les impedía dar su anuencia en ese aspecto. El delegado de Venezuela propuso a título de colaboración que las reuniones de la CLAC se realizaran en Lima, ya que de esa manera se evitarían gastos en este rubro.

64. Después de un breve debate, el delegado de Argentina recordó a la Asamblea, que se había aprobado un nutrido programa de trabajo para el próximo bienio y que los Estados debían tener en cuenta ésta consideración al aprobar el presupuesto para no entorpecer la marcha del Organismo Regional. Por ello, ampliando su propuesta inicial, formuló la moción de incorporar el monto de los US\$ 35,000 dentro del presupuesto para el próximo bienio, bajo la consideración de que el superávit de dicha partida se transfiriera al siguiente ejercicio.

65. El delegado de Brasil manifestó su reserva ante el planteamiento anterior, ya que el aumento que había sufrido en el porcentaje de contribución, asociado con un incremento de esta naturaleza en el presupuesto significaba alrededor del 70% adicional de la cuota que había pagado para el presente ejercicio.

66. El delegado de México, tratando de fusionar las dos propuestas, la de su Administración y la que había presentado el delegado de Argentina, presentó la moción que se incluyeran los US\$ 35,000 y una recomendación al Comité Ejecutivo para que bajo el principio de un control efectivo de los gastos, procure lograr de los Estados que se ofrezcan como sede de los diferentes eventos, su colaboración para la facilitación del traslado del personal de la Secretaría. Al respecto los delegados de Cuba, República Dominicana y Uruguay ofrecieron ser sede de alguna reunión de la CLAC, manifestando que en la medida de sus posibilidades colaborarían en el traslado de dicho personal.

67. La Asamblea sometió a votación la moción presentada por el delegado de Argentina en las condiciones expuestas en los párrafos 64 y 66 anteriores, y ante el consenso y con las reservas formuladas por el delegado de Brasil, decidió aprobar el presupuesto de la CLAC para el bienio 1991-1992, tal como aparece en el Adjunto C.

Cuestión 14 del  
Orden del Día:

Pago de contribuciones a la OACI para sufragar  
los gastos de la CLAC

CLAC/A9-NE/11

68. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/11, en la cual se presentaban dos proyectos de Resolución. El primero de ellos sobre el cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras con el Organismo Regional y el segundo sobre la reformulación de los principios de la Resolución A6-2 que se refiere al prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados y la propuesta de la escala de porcentajes de contribución para el período 1991-1992.

69. La Asamblea tuvo oportunidad de examinar la situación de pago de las cuotas que adeudan los Estados de la Región correspondientes al período 1982-1990.

70. La Asamblea reconoció la necesidad de que dentro del marco normativo de la CLAC, se adopte una Resolución que contemple el reconocimiento por parte de los Estados de su compromiso financiero con la Comisión, debido a lo cual, después de introducir algunas enmiendas, adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCION A9-3

CUMPLIMIENTO DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE SUS

OBLIGACIONES FINANCIERAS PARA CON EL ORGANISMO REGIONAL

CONSIDERANDO el retraso en el pago de las cuotas de ciertos Estados miembros.

CONSIDERANDO que para asegurar la marcha del Organismo Regional es necesario que los Estados cumplan con sus obligaciones financieras.

LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Instar a los Estados miembros a que cancelen sus compromisos financieros pendientes con la Organización y reconozcan la necesidad de pagar sus cuotas al inicio del año correspondiente.

2. Encomendar al Comité Ejecutivo que por los medios que juzgue más conveniente, a través de la Secretaría, celebre arreglos con los Estados miembros que aún tienen pendientes de pago cuotas y/o saldos acumulados de períodos anteriores, debiendo poner a su vez en conocimiento de la próxima Asamblea los arreglos y acuerdos concertados.
  3. Que la Secretaría de la CLAC siga preparando en forma regular estados trimestrales del pago de las contribuciones, para su distribución entre los Estados miembros, indicando las cuotas adeudadas y los saldos pendientes de pago, invitando a los Estados deudores a cubrir los atrasos.
71. Después de examinar los fundamentos presentados por la Secretaría, en lo que se refiere a la reformulación de los principios de la Resolución A6-2, se inició un intercambio de opiniones que terminó con la declaración del delegado de Brasil.
72. El mencionado delegado en un gesto de buena voluntad y alto espíritu de cooperación, expresó que no se opondría al incremento del porcentaje de contribución que correspondía a su país, pero deseaba dejar constancia que en opinión de su Administración, una excesiva dependencia de cualquier foro regional o internacional de uno o dos Estados es un factor de fragilidad política y financiera que se debería tratar de evitar.
73. En consecuencia, la Asamblea decidió adoptar la Resolución que se presenta a continuación:

RESOLUCION A9-4

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

- CONSIDERANDO que la Resolución A6-2 establece los principios que deben aplicarse en la determinación de la escala de cuotas.
- CONSIDERANDO que en la Octava Asamblea de la CLAC, se solicitó el estudio de otra metodología que dé como resultado una repartición más justa y equitativa.

CONSIDERANDO que durante la Trigésima Reunión del Comité Ejecutivo, al presentarse el estudio realizado por la Secretaría de la CLAC, se reconoció que la equidad distributiva que debe primar en toda escala de esta naturaleza se encuentra implícita en la metodología del cálculo de las cuotas de la OACI, ya que dicha escala se basa en la medida de lo posible en la capacidad de pago real de los Estados contratantes y en su contribución al desarrollo que cada Estado hace a la aviación civil.

CONSIDERANDO que tal como se demostró en el estudio mencionado, los porcentajes máximo y mínimo vigentes, habían causado una distorsión entre la capacidad de pago de los Estados miembros y su cuota de contribución.

#### LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

##### RESUELVE

- 1) Que la escala de porcentaje de contribución para el prorrateo de los gastos de la Comisión se determinen bajo los siguientes principios:
  - a) Modificar el porcentaje máximo y mínimo actualmente vigente, fijando el primero en un 25% y el segundo en un 1.8% respecto del total de los gastos directos de la CLAC.
  - b) Los Estados miembros de la CLAC no comprendidos en los márgenes de este rango continuarán pagando sus cuotas en forma proporcional al porcentaje con que contribuyen al presupuesto de la OACI.
  - c) La escala de porcentaje de contribución aprobada no se ajustará para incluir las contribuciones de nuevos Estados miembros que ingresen al Organismo Regional durante el intervalo que transcurre entre dos Asambleas. Se identificarán a los nuevos Estados dentro de la Escala de contribuciones con el porcentaje que les corresponde pagar, y las cuotas de estos nuevos Estados se recibirán además de la escala del 100%.

2. De acuerdo a los principios enunciados en esta Resolución, fijar la siguiente escala de porcentaje de contribución para el bienio 1991-1992:

ESCALA DE PORCENTAJE DE CONTRIBUCION

ESTADOS MIEMBROS	1991		1992	
	OACI (%)	CLAC (%)	OACI (%)	CLAC (%)
ARGENTINA	0.58	11.65	0.65	12.75
BOLIVIA	0.06	1.80	0.06	1.80
BRASIL	1.57	25.00	1.57	25.00
CHILE	0.13	2.61	0.13	2.55
COLOMBIA	0.22	4.42	0.22	4.32
COSTA RICA	0.06	1.80	0.06	1.80
CUBA	0.11	2.20	0.11	2.16
ECUADOR	0.07	1.80	0.07	1.80
EL SALVADOR	0.06	1.80	0.06	1.80
GUATEMALA	0.06	1.80	0.06	1.80
HONDURAS	0.06	1.80	0.06	1.80
JAMAICA	0.06	1.80	0.06	1.80
MEXICO	1.04	20.88	1.03	20.21
NICARAGUA	0.06	1.80	0.06	1.80
PANAMA	0.06	1.80	0.06	1.80
PARAGUAY	0.06	1.80	0.06	1.80
PERU	0.08	1.80	0.08	1.80
REP. DOMINICANA	0.06	1.80	0.06	1.80
URUGUAY	0.06	1.80	0.06	1.80
VENEZUELA	0.49	9.84	0.49	9.61
TOTAL	4.95	100.00	5.01	100.00

3. Queda establecido que a partir de la adopción de la presente Resolución, el aumento en el porcentaje de contribución de un Estado comparado con el del año anterior no podrá exceder el 10% del mismo y su diferencia será distribuida entre los Estados miembros restantes aplicando los mismos principios.
4. Que mediante la presente Resolución quedan refundidos los actuales principios de la CLAC en materia de contribuciones dejando sin efecto la Resolución A6-2.

Cuestión 15 del  
Orden del Día:

Programa de trabajo de la CLAC para el período  
del 1º de enero de 1991 al 31 de diciembre de  
1992

CLAC/A9-NE/12

74. La Asamblea examinó la nota CLAC/A9-NE/12, que presentaba un proyecto del programa de actividades del Organismo Regional para el bienio 1991-1992, que agrupa los temas en dos categorías de acuerdo a la prioridad en su tratamiento.

75. Asimismo la Asamblea procedió al estudio del programa de reuniones de la CLAC correspondiente al próximo bienio. A propósito de ello, cabe resaltar que la Asamblea incorporó con alto rango de tratamiento la problemática de estudio contenida en el documento CLAC/A9-NE/13 como uno de los elementos de juicio a ser tenidos en cuenta por los grupos de estudio que trabajen en esta esfera.

76. Por otra parte es dable destacar que a pedido de aclaración del observador por OACI, Sr. Paulo Imre Hegedus respecto de los alcances sobre el tópico incluido en la Prioridad "B" punto 2.7 "Estudio sobre repercusiones de las interferencias en el sistema de comunicaciones aeronáuticas en el campo de la seguridad de Aviación Civil Regional", el delegado de la Argentina, a cuya iniciativa fue incorporado dicho asunto, destacó que su enfoque no sería de orden técnico, sí de decisión política, que debiera adoptar el más alto rango de Autoridades de Aviación Civil representadas en el foro de la CLAC, lo cual motivó la oferta de recursos profesionales de que dispone la Oficina Regional de la OACI en Lima.

77. Luego de un detenido análisis, en el que se introdujeron algunas enmiendas a la propuesta original, la Asamblea adoptó los programas de actividades y de reuniones que habrá de aplicarse en el próximo bienio y que aparecen en los Adjuntos A y B respectivamente.

Cuestión 16 del  
Orden del Día:

Otros asuntos

- a) Liberalización progresiva del transporte  
aéreo en la Región (nota presentada por  
Chile)

CLAC/A9-NE/13

78. La Asamblea procedió al examen de la nota CLAC/A9-NE/13, presentada por la delegación de Chile, referente a la importancia de la liberalización progresiva del transporte aéreo en

la Región y la necesidad de su estudio, así como el proyecto de Resolución que en tal sentido se planteaba.

79. Además se procedió a analizar el proyecto de Recomendación contenido en la misma nota, referente a las facilidades para los servicios exclusivos de carga.

80. Corresponde señalar que el tratamiento del tema mereció un análisis realizado en Sesión a puerta cerrada.

81. En el intenso y rico debate que se desarrolló durante el transcurso de la Sesión pública, la misma Presidencia enfatizó sobre la entidad que representa la búsqueda de un proceso realista de integración dentro de una concepción de mercado común dentro de la Región, tarea ésta que recordó estaba siendo encarada por los Presidentes de ciertos Estados miembros, a lo cual respondía la filosofía del documento chileno.

82. En el mismo orden de ideas, la Presidencia subrayó la gravitación que para la consecución de tales fines representa el otorgamiento de facilidades a los servicios de carga pura que inyectaría un factor movilizante en el intercambio comercial de la Región.

83. El intercambio de ideas en torno a tan interesantes temas, en el que participaron tanto los representantes de los Estados miembros como delegados de entidades observadoras, en las que se destacó la de España, que en forma conceptuosa felicitó a la delegación chilena, puso de resalto la necesidad y utilidad de encarar estudios que contemplen la inquietud de flexibilización entre otros elementos para ser abordados con altísima prioridad en el programa de trabajo que se asignará al Comité.

b) Exhortación a los Estados miembros a la pronta ratificación de la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional al aumento del número de miembros en la Comisión de Aeronavegación

84. En cuanto a este tema, la Asamblea estimó pertinente que cada Estado miembro de la CLAC active las gestiones para una pronta ratificación del Protocolo de Enmienda al Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional referente al aumento del número de miembros en la Comisión de Aeronavegación y con claro sentido de obtener una participación significativa de expertos en el seno del citado Órgano de la OACI.

- c) Progresos alcanzados sobre política de aproximación con los países anglo y francoparlantes (nota presentada por la Presidencia)

CLAC/A9-NE/14

85. Seguidamente, la Asamblea procedió al análisis de la nota CLAC/A9-NE/14 presentada por la Presidencia, sobre los progresos alcanzados con relación a la política de aproximación con los países anglo y francoparlantes y en tal sentido hubo el valioso aporte tanto del delegado del Reino de los Países Bajos como de Trinidad y Tabago, el primero de los cuales destacó el interés de una participación contributiva de Aruba y Curacao en juntas de Directores de Aviación Civil del área del Caribe que fue desarrollado por el segundo de los nombrados, quien subrayó la necesidad de retomar las convenientes reuniones de Directores de Aviación Civil cuya primera se realizó en la ciudad de México en el año 1988. Al respecto, tanto las delegaciones de Cuba como de República Dominicana apoyaron esta idea y solicitaron se dote de suficientes medios a la Oficina Regional de la OACI en México para atender cabalmente dicha misión.

- d) Nota del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial a la Novena Asamblea de la CLAC

CLAC/A9-NI/5

- e) Declaración de apertura (nota presentada por España)

CLAC/A9-NI/6

- f) Inmunidad antimonopólica para las Conferencias de Coordinación Tarifaria de la IATA (notas presentadas por AITAL y IATA)

CLAC/A9-NI/7

CLAC/A9-NI/8

86. Por otra parte, tanto los observadores de AITAL como de IATA presentaron el problema relativo sobre la preservación de la inmunidad antimonopólica de la coordinación tarifaria de IATA, abundando en argumentaciones que figuran en el texto de las notas CLAC/A9-NI/7 y CLAC/A9-NI/8.

87. En el mismo orden de ideas el observador por CEAC indicó que dicho tema constituía el elemento central del acuerdo de entendimiento MOU concertado con los Estados Unidos, sugiriendo la obtención de apoyo para salvaguardar tan señalado elemento de desenvolvimiento de transporte aéreo.

88. Tres delegaciones apoyaron las notas informativas y consecuentemente, luego de un intercambio de opiniones, la Asamblea convino en indicar al Comité Ejecutivo que dirija una nota al Departamento de Transporte de los Estados Unidos recomendando la renovación de la inmunidad antimonopólica a la actividad de coordinación tarifaria de la IATA, para poder conservar la estructura multilateral que permita la continuación del desarrollo del transporte aéreo internacional como un todo integral en beneficio de los usuarios.

Cuestión 17 del

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

89. El delegado de México aceptó la sugerencia formulada por el delegado de Brasil y ofreció la ciudad de México como sede de la Décima Asamblea de la CLAC, fijándose como fecha estimativa el mes de noviembre de 1992, propuesta que contó con el beneplácito de los participantes.

Cuestión 18 del

Orden del Día Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC

90. A propuesta de los delegados de Cuba, Honduras, Uruguay y Venezuela y con el apoyo de varios delegados, la Plenaria eligió por aclamación a los siguientes países para constituir el Comité Ejecutivo:

Presidente	:	Argentina
Vicepresidente 1°	:	México
Vicepresidente 2°	:	República Dominicana
Vicepresidente 3°	:	Bolivia
Vicepresidente 4°	:	Costa Rica

Cuestión 19 del

Orden del Día: Clausura de la Novena Asamblea

91. A invitación del Presidente saliente, el Brigadier Alberto Alegría, Comandante de Regiones Aéreas de Argentina, asumió la Presidencia de la CLAC. Tanto el Presidente saliente como el entrante, pronunciaron sendos discursos. La Novena Asamblea de la CLAC fue clausurada oficialmente por el Presidente de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem, quien al propio tiempo de expresar su complacencia por la realización de tal Reunión en la ciudad de Buenos Aires, destacó los esfuerzos que vienen desplegando los Estados integrantes de la CLAC desde la creación del Organismo hace 17 años, en pos del desarrollo de la Aviación Civil en la Región. Los textos de los discursos respectivos figuran en los Apéndices 10, 11 y 12. El acta correspondiente a la Segunda Sesión Plenaria aparece en el Apéndice 9.

PROGRAMA DE ACTIVIDADES APROBADO POR LA

NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

(para el período comprendido entre el 1° de Enero  
de 1991 y el 31 de Diciembre de 1992)

DE CARACTER PERMANENTE

1. Situación del transporte aéreo internacional en la Región Latinoamericana.
2. Estadísticas del transporte aéreo, con preferencia el Programa de Estadísticas de Origen y Destino.
3. Perfeccionamiento de la capacitación profesional de los Estados y líneas aéreas en el campo del transporte aéreo.
4. Aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.
5. Compilación de acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo.
6. Compilación de legislación aeronáutica regional y extraregional de interés para el área latinoamericana.
7. Apoyo de los Estados miembros a las actividades del Comité Jurídico de la OACI.
8. Apoyo a las labores de las Oficinas Regionales de la OACI en materia de:
  - a) Facilitación.
  - b) Seguridad.
  - c) Navegación aérea; sistemas futuros de navegación aérea.
  - d) Transporte de mercancías peligrosas.
  - e) Asistencia técnica en lo relacionado con la difusión de cursos de capacitación profesional.

PRIORIDAD "A"

- 1.1 Reajuste de criterios y políticas de transporte aéreo frente al proceso mundial de liberalización de la industria.
- 1.2 Nuevos sistemas sobre distribución de capacidad de tráfico aéreo.
- 1.3 Régimen sobre flexibilización de derechos de tráfico, especialmente de quintas libertades intrarregionales.
- 1.4 Prácticas comerciales (SRC, integridad tarifaria, agencias de ventas de pasajes, leyes de competencia comercial). Realización de taller o seminario.
- 1.5. Análisis de las condiciones básicas de los procesos de privatización de las líneas aéreas de la Región en función de su repercusión en la misma.
- 1.6 Seguimiento de las decisiones adoptadas en las rondas de negociación del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio - GATT.
- 1.7 Seguimiento de adopción de normas restrictivas operacionales de aeronaves no homologadas según el Capítulo 3 del Anexo 16.
- 1.8 Estudio de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC para la Décima Asamblea.
- 1.9 Congestión aeroportuaria. Necesidad de coordinación con las autoridades competentes.
- 1.10 Seguimiento de los estudios sobre tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas con utilización de los servicios de transporte aéreo.

PRIORIDAD "B"

- 2.1 Estudio sobre los aspectos públicos y privados que ofrece el servicio "courier".
- 2.2 Estudio sobre revitalización de los Comités de Facilitación con necesaria compatibilización de cursos de acción e intercambio de experiencias, tendientes al cabal cumplimiento de los Anexos 9 y 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

- 2.3 Fórmulas prácticas tendientes a la simplificación y reducción de impuestos y gravámenes sobre transporte aéreo. Posible elaboración de acuerdo regional.
- 2.4 Coordinación de acciones de acercamiento con los países anglo y francoparlantes del Caribe.
- 2.5 Estudios sobre metodología de cálculo en la variación de niveles de costos. Especialmente deberá examinarse gravitación del costo de combustible, adoptando medidas a nivel regional para nivelar precios.
- 2.6 Determinar la posibilidad de establecer estudios sobre Proyectos de Código Aeronáutico Común para la Región y desarrollar un proyecto en caso de ser factible.
- 2.7 Estudio sobre repercusiones de las interferencias en el sistema de comunicaciones aeronáuticas en el campo de la seguridad de la Aviación Civil regional.
- 2.8 Factibilidad de la utilización del pasaporte de lectura mecánica a nivel regional.
- 2.9 Activación del Programa de Facilitación para el desplazamiento de discapacitados y edad avanzada a nivel regional.
- 2.10 Participación de las Autoridades de Aviación Civil en los programas de protección al medio ambiente.

PROGRAMA DE REUNIONES  
DE LA CLAC PARA 1991-1992

AÑO 1991

- Una o dos Reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una o dos Reuniones de los Grupos de Expertos.
- Una Reunión Informal de las delegaciones que participarán en la Conferencia Diplomática de Montreal, sobre Convenio Internacional de Identificación de Explosivos Plásticos.
- Una Reunión Informal de las delegaciones que participarán en la IV Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI.

AÑO 1992

- Una o dos Reuniones del Comité Ejecutivo.
- Una o dos Reuniones de los Grupos de Expertos.
- Décima Asamblea de la CLAC.
- Reunión Informal de las delegaciones que participarán en el 29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

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

(en dólares EUA)

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTO BIENIO 1991-1992 (1)	DISTRIBUCION ANUAL	
			1991 (2)	1992 (3)
6105/				
180.000	REUNIONES	30000	14000	16000
	PERSONAL DE PLANTILLA			
211.100	Sueldos y Salarios*	64000	32000	32000
214.000	Horas Extraordinarias	1000	400	600
	AYUDA TEMPORAL			
399.600	Sueldos y Salarios	300	0	300
216.000	CONSULTORES	4000	2000	2000
310.000	AGASAJOS	1400	700	700
321.000	COMUNICACIONES	7000	3000	4000
322.000	FRANQUEO POSTAL	2000	1000	1000
341.000	GASTOS DE IMPRESIONES	7000	3000	4000
342.000				
334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO	2500	1250	1250
335.000	DE EQUIPO			
351.000	GASTOS DE VIAJES	41000	19000	22000
391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	6000	3000	3000
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	6000	3000	3000
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES	4000	2000	2000
419.000	Y EQUIPO			
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	3500	1750	1750
511.000	BECAS DE CAPACITACION	7000	3500	3500
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	4000	2000	2000
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREVISTOS			
	TOTAL GASTO	190700	91600	99100
841.960	AJUSTE OBLIGACIONES A.A.			
	TOTAL	190700	91600	99100

\* Esta partida se reparte entre 1 Asistente de Estadísticas (42%), 1 Secretaria (30%), 1 Auxiliar de Oficina (28%) 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

Brig. Alberto Alegría Delegado Jefe	Comandante de Regio- nes Aéreas
Brig. Jorge Hernán Giménez Delegado	Jefe de Estado Mayor del Comando Regiones Aéreas
Dr. Manuel Alberto Gamboa Delegado	Director Nacional de Transporte Aéreo Co- mercial
Sr. Gustavo Doniza Delegado	Subdirector Nacional de Transporte Aéreo Comercial
Sr. Dante Besaccia Delegado	Director de Tránsito Aéreo
Dr. Oscar Pérez Delegado	Area Política Aérea, DNTAC
Dra. Nora Rizzo Delegado	Asesora Area Política Aérea
Agr. Carlos Wehrendt Delegado	Coordinador Area Pla- nificación
Dra. Liliana Bernacchi Delegada	Asesora Area Política y Legales DNTAC

BOLIVIA

Crnl. Emilio Antelo Pereira Delegado Jefe	Director General de Aeronáutica Civil
Dr. Pablo Frerkling Delegado	Asesor General Sub- secretaría Aeronáuti- ca Civil
Sr. Carlos Lucio Sáenz Delegado	Jefe Dpto. Operacio- nes DGAC
Sr. Maclovio Sánchez Lozada Observador	Gerente General de Lloyd Aéreo Boliviano en Argentina
Sr. Erwin Maldonado Rojas Observador	Jefe Relaciones In- ternacionales

BRASIL

Sr. Paulo Assis Delegado Jefe	Director de Planea- miento DAC
Crnl. Cauby Pinheiro Junior Delegado	Delegado de Brasil ante el Consejo de la OACI
Crnl. Mayron Dos Santos Pereira Delegado	Agregado Aeronáutico de la Embajada de Brasil
Sra. Bárbara Mussi Delegada	Subjefe División de Transportes y Comuni- caciones Min. RR.EE.
Sr. Pedro Carvalho Asesor	Asistencia de la Pre- sidencia de VARIG

CHILE

Arq. Juan Pablo Langlois Vicuña Delegado Jefe	Secretario General Junta de Aeronáutica Civil
Sr. Luis Lennon Peime Delegado	Jefe Dpto. Asuntos Aeronáuticos Ministe- rio de RR.EE.
Dr. Guillermo Novoa Delegado	Asesor Legal Junta de Aeronáutica Civil
Crnl. Pablo Canals Delegado	Fiscal de la DGAC
Crnl. Héctor Monje Delegado	Director de Planifi- cación DGAC

COSTA RICA

Ing. Alvaro Escalante Montealegre Delegado Jefe	Director General de Aviación Civil
Lic. Ernesto Gutiérrez Sandi Delegado	Vicepresidente Conse- jo Técnico Aviación Civil
Sr. Rafael Padilla A. Delegado	Jefe de Regulación y Control DGAC
Cmte. Ricardo Madrigal Delegado	Director Consejo Téc- nico de Aviación Ci- vil
Sr. José Alberto Cálcena Observador	Representante LACSA

CUBA

Gral. Rogelio Acevedo Gonzáles Delegado Jefe	Presidente IACC
Lic. Alfredo Núñez Sarmiento Delegado	Jefe Despacho Presi- dencia IACC
Lic. Rosario Barceló Alvarez Delegado	Asesora Jurídica IACC
Lic. Joaquín Rodríguez Rodríguez Delegado	Vice-jefe Dirección RR.II., IACC

CUBA (cont.)

Lic. Ifraín Sánchez Ferrer Delegado	Funcionario Ministerio RR.EE.
Sr. Alfredo Monteagudo Cintra Observador	Representante de Cubana en Argentina

ECUADOR

Crnl. Fernando Martínez de la Vega Delegado Jefe	Director General de Aviación Civil
Dr. Carlos Sáenz Merizalde Delegado	Asesor de Política Aeronáutica DGAC
Sr. Oswaldo Acosta Delegado	Jefe División Operaciones DGAC
Sr. Marco Ospina Delegado	Jefe División Transporte Aéreo

GUATEMALA

Sr. Francisco Ochoa Delegado	Jefe Dpto. Planificación DGAC
Dr. Salvador Molina Robles	Asesor legal DGAC

HONDURAS

Tte.Cnel. Rafael Córdova Delegado Jefe	Director Aeronáutica Civil
---	----------------------------

MEXICO

Cap. Francisco Ballina Tavares Delegado Jefe	Director Técnico y de Supervisión DGAC
Ing. Jorge Pérez y Bouras Delegado	Representante Permanente de México ante el Consejo OACI
Lic. Delia Castellanos S. Delegada	Jefe Dpto. de Documentación y OACI, DGAC

PANAMA

Dr. Armando Muñoz  
Delegado

Miembro de la Embaja-  
da de Panamá en  
Argentina

PARAGUAY

Crnl. Héctor Adriano Ocampos Díaz  
Delegado Jefe

Director de Aeronáu-  
tica Civil

Dr. Augusto Fuster  
Delegado

Miembro del Consejo  
Administración DINAC

Sr. Arnaldo Ramón Costa  
Delegado

Secretario de Aero-  
nautica Civil

Sr. Ovidio Ovando  
Delegado

Jefe Relaciones In-  
ternacionales de  
Aeronautica Civil

PERU

Gral. Luis Bouroncle Loayza  
Delegado Jefe

Director General de  
Transporte Aéreo

Cap. Mariano Centeno Pantoja  
Delegado

Asesor Legal Fuerza  
Aérea Peruana

Dr. Abraham Ramírez Lituma  
Delegado

Catedrático Principal  
de la Fuerza Aérea  
Peruana

REPUBLICA DOMINICANA

Sr. Luis A. Flores Mota  
Delegado Jefe

Subdirector General  
de Aeronautica Civil

Crnl. George Rodríguez Almonte  
Delegado

Representante de la  
FAD ante la Junta de  
Aeronautica Civil

Lic. José Luis Abraham  
Delegado

Miembro Junta Aero-  
nautica Civil

Ing. Luis P. Rodríguez Ariza  
Delegado

Secretario Junta de  
Aeronautica Civil

URUGUAY

Crnl. Félix Antonio Tornoni Fros Delegado Jefe	Subdirector General de Aviación Civil
Dr. Yamandú Sobrero Guichón Delegado	Asesor Jurídico DGAC
Dr. Alvaro Bauzá Araujo Delegado	Asesor Jurídico Min. Transp. y Obras Públ.

VENEZUELA

Dra. Gilda Cróquer Delegada Jefe	Directora de Trans- porte Aéreo
Dr. Carlos Fraíno Lander Delegado Jefe Alterno	Jefe División Trans- porte Aéreo y Comuni- caciones Ministerio RR.EE.
Lic. Elena Fernández Delegada	Jefa División Avia- ción Comercial, Mi- nisterio Transportes y Comunicaciones
Sr. Edgard Díaz Delegado	Jefe de Informática DGSTA
Sr. Lawrence Lizárraga Delegado	Gerente Asuntos de la Industria, VIASA
Sr. Tony Lutz Observador	Asistente a la Pre- sidencia AVENSA

OBSERVADORES

ESTADOS NO MIEMBROS Y TERRITORIOS DEPENDIENTES

ALEMANIA FEDERAL

Dr. Roland Kliesow	Ministro Consejero, miembro Embajada de la República Federal de Alemania en Argentina
Dr. Raphael Von Heereman	Ministerio de Trans- portes. Gerente Rela- ciones Internaciona- les Lufthansa

CHECOSLOVAQUIA

Ing. Otta Vodicka	Representante de Che- coslovaquia ante el Consejo de la OACI
-------------------	--

ESPAÑA

Sr. Carlos Martín Plasencia	Director General de Aviación Civil
Ing. Luis Dans Ricoy	Director Comercial DGAC

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

Sr. Thomas T. Martin	Representante Regio- nal de la FAA para América Central y el Caribe
Sr. Raymond Ybarra	Representante FAA

FRANCIA

Sr. Alain Veillard	Dirección General de Aviación Civil encar- gado de Asuntos Mul- tilaterales
Sr. Max Gayrard	Asesor

REINO DE LOS PAISES BAJOS

Sr. Alexander C. H. Van Schelle	Representante del Reino de los Países Bajos ante el Consejo de la OACI
---------------------------------	--

TRINIDAD Y TABAGO

Sr. Mike Nancoo	Representante de Trinidad y Tabago ante el Consejo de la OACI
-----------------	---

ORGANIZACIONES

AEROLINEAS SANTA FE S.A. (AEROFE)

Sr. Cosme Rafael Villasuso	Presidente Directorio
----------------------------	-----------------------

AEROLINEAS ARGENTINAS

Ing. Jorge Rodríguez Nogueras	Jefe Política Aérea
Ing. Leopoldo Mayer	Gerente de Planeamiento
Ing. Carlos Ramón Cammi	Asesor Planeamiento
Dr. Adrián Speranza	Asesor Planeamiento
Dra. Mariana Ríos	Asesora

AERONICA

Dr. Sergio Buitrago	Asesor legal
---------------------	--------------

ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO LATINOAMERICANO (AITAL)

Sr. Francisco Mächler	Asesor
-----------------------	--------

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL (ALADA)

Dr.	Mario Folchi	Presidente
Dr.	Eduardo Basualdo Moine	Consejero por Argentina
Dr.	Jorge Alvarez	Consejero por Venezuela
Dr.	Pablo Maisonnave	Miembro Plenario
Dr.	Emilio Elias Romualdi	Miembro Plenario
Dra.	María Teresa Tibau	Miembro Plenario

COMISION INTERAMERICANA DE JURISTAS EXPERTOS EN DERECHO AEREO Y ESPACIAL (CIJEDAE)

Dr.	Julián Palacin Fernández	Presidente
Dra.	Graciela María Rastelli	Miembro

CORPORACION CENTROAMERICANA DE SERVICIOS A LA NAVEGACION AEREA (COCESNA)

Cnel.	Fernando A. Castillo	Gerente General
-------	----------------------	-----------------

COMANDO DE INSTRUCCION DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

Dra.	María del Carmen Tibau Lastra	Asesora
------	-------------------------------	---------

CEAC

Sr.	Edward Hudson	Secretario General
-----	---------------	--------------------

IAMTI

Sr.	Ricardo Heighes	Director Senior Programas de Gerencia Aviación Civil (español)
-----	-----------------	--

IATA

Sr.	Adil Goussarov	Director Regional para América Latina
-----	----------------	---------------------------------------

FEDERACION INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (IFALPA)

Cap. Luis Miguel Hernández Vicepresidente  
Regional CAR/oeste

INSTITUTO NACIONAL DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL (INDAE)

Brig. Jorge Damianovich Director  
Dr. Héctor A. Perucchi Director Investigaciones Científicas  
Dr. Jorge Francisco Bianchi Secretario  
Dr. Carlos Agostinelli Profesor INDAE

INSTITUTO DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL Y DE LAS TELECOMUNICACIONES DE CORDOBA

Dr. Manuel Augusto Ferrer Director  
Dr. Pedro Delich Miembro  
Dra. María de las Mercedes Esquivel Miembro  
Dra. Susana Mabel González Miembro  
Dra. Ruth Lipovesky Miembro

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Dr. Enrique Mapelli López Presidente  
Dr. Eduardo T. Cosentino Miembro  
Dra. Haydeé Susana Talavera Miembro

INSTITUTO DE TRANSPORTE AEREO (ITA)

Com. Diego A. Kenny Director

LINEAS AEREAS PARAGUAYAS

Sr. Arsenio Cardozo Dpto. de Asesoría  
Jurídica

OACI

Dr.	Assad Kotaite	Presidente del Consejo
Sr.	Paulo Imre Hegedus	Director Oficina Regional SAM
Sr.	Enrique Pérez Castro	Director Oficina Regional NACC
Ing.	Abelardo Sánchez Gutiérrez	Jefe Operaciones las Américas Dirección Asistencia Técnica

ORGANIZACION IBEROAMERICANA DE PILOTOS (OIP)

Com.	Eduardo José Cavalli	Presidente
------	----------------------	------------

~ PLUNA

Sr.	Washington Neme	Presidente
Dr.	Fernando Belhot	Asesor Aeronáutico de la Presidencia

PNUD

Sr.	Ignacio Pérez Salgado	Representante PNUD en Argentina
-----	-----------------------	---------------------------------

REGION AEREA CENTRO EZEIZA

Sr.	Carlos Palacio Aliaga	Jefe Dpto. Tránsito Aéreo
-----	-----------------------	---------------------------

SENADO DE LA NACION

Ing.	Emilio A. Ibarra	Secretario Comisión de Transporte
Dr.	Juan Carlos D'Abate	Asesor Letrado Comisión de Transporte

~ STAF (Serv. de Transportes Aéreos Fueguinos S.A.)

Sr.	Luis Lupori	Vicepresidente
Sr.	José Chalen	Asesor

SWISSAIR

Sr. Rudolf Glanemann

Gerente General para  
Argentina, Uruguay y  
Paraguay

VASP

Sr. José Carlos Martinelli

Asesor Presidente

NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

LISTA 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/A9- NE/1	4	Orden del Día Provisional	Com. Ejecutivo
NE/2	3	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1989-1990	Presidente de la CLAC
NE/3	6	Informe del estado de cumplimiento de los temas correspondientes al programa de trabajo de la CLAC	Com. Ejecutivo
NE/4	7	Posición de los Estados miembros en relación con las normas restrictivas operacionales sobre ruido a ser sustentada en el 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI	Com. Ejecutivo
NE/5	8	Servicios "Courier" por vía aérea.	Com. Ejecutivo
NE/6	9	Nuevo accionar sobre aprovechamiento de centros de instrucción de la Región.	Com. Ejecutivo
NE/7	10	Estado de aprobación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.	Com. Ejecutivo

<u>Ref.</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/8	11	Estado de aprobación de las enmiendas al Estatuto de la CLAC (Resoluciones A4-1 y A4-3)	Com. Ejecutivo
NE/9	12	Automatización del Programa de Estadísticas de Origen y Destino	Com. Ejecutivo
NE/10	13	Presupuesto para el bienio 1991-1992. Gastos realizados en el bienio 1989-1990	Com. Ejecutivo
NE/11	14	Pago de contribuciones a la OACI para sufragar los gastos de la CLAC	Com. Ejecutivo
NE/12	15	Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1991 al 31 de diciembre de 1992	Com. Ejecutivo
NE/13	16	Liberalización progresiva del transporte aéreo en la Región	Chile
NE/14	16	Progresos alcanzados sobre política aproximación con los países anglo y franco-parlantes	Presidente de la CLAC
NE/15	7	Posición de los Estados miembros en relación con las normas restrictivas operacionales sobre ruido a ser sustentada en el 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI	AITAL

<u>Ref.</u>	<u>Cuestión del Orden del Día</u>	<u>Título</u>	<u>Presentada por</u>
NE/17	6,7,8,9, 10,15,16	Informe del Comité I	Presidente del Comité I
NE/18	11,12,13, 14	Informe del Comité II	Presidente del Comité II

B. NOTAS INFORMATIVAS

CLAC/A9- NI/1	5	Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) elección de sus Presidentes y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités	Secretaría
NI/2	5	Comités de Trabajo. Asignación de temas	Secretaría
NI/3		Lista de Participantes	Secretaría
NI/4	9	Nuevo accionar sobre aprovechamiento de centros de instrucción de la Región	IAMTI
NI/5	16	Ratificación de alineamiento con labor OACI en lucha para erradicar transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea	Inst. Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial
NI/6	16	Declaración de Apertura	España
NI/7	16	Inmunidad antimonopólica para las Conferencias de Coordinación Tarifaria de IATA	AITAL
NI/8	16	Conferencias de Coordinación Tarifaria de la IATA	IATA

NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Novena Asamblea de la CLAC a cargo del Presidente.
2. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite.
3. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1989-1990.
4. Adopción del Orden del Día.
5. Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II), elección de sus Presidentes y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.
6. Informe del estado de cumplimiento de los temas correspondientes al programa de trabajo de la CLAC.
7. Posición de los Estados miembros en relación con las normas restrictivas operacionales sobre ruido a ser sustentada en el 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI.
8. Servicios "Courier" por vía aérea.
9. Nuevo accionar sobre aprovechamiento de centros de instrucción de la Región.
10. Estado de aprobación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.
11. Estado de aprobación de las enmiendas al Estatuto de la CLAC (Resoluciones A4-1 y A4-3).
12. Automatización del Programa de Estadísticas de Origen y Destino.
13. Presupuesto para el bienio 1991-1992. Gastos realizados en el bienio 1989-1990.
14. Pago de contribuciones a la OACI para sufragar los gastos de la CLAC.

15. Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de Enero de 1991 al 31 de Diciembre de 1992.
16. Otros asuntos.
  - a) Liberalización progresiva del transporte aéreo en la Región.
  - b) Exhortación a los Estados miembros a la pronta ratificación de la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional al aumento del número de miembros en la Comisión de Aeronavegación.
  - c) Progresos alcanzados sobre política de aproximación con los países anglo y francoparlantes.
  - d) Nota del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial a la Novena Asamblea de la CLAC.
  - e) Declaración de apertura de España.
  - f) Inmunidad antimonopólica para las Conferencias de Coordinación Tarifaria de la IATA.
17. Lugar y fecha de la Décima Asamblea de la CLAC.
18. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
19. Clausura de la Novena Asamblea.

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC  
DURANTE EL BIENIO 1989-1990

El desarrollo general del tráfico en el período 1989-1990  
(Adjuntos 1 al 4)

1. En 1989 las líneas aéreas matriculadas en los 20 Estados miembros de la CLAC transportaron 10.067 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, un 11.1% más que en 1988, demostrando un mayor dinamismo que el tráfico mundial en su conjunto que creció a una tasa de 5.6% en el mismo período. El tráfico regular internacional representó el 63.1% del total, habiéndose transportado durante 1989, 6.353 millones de toneladas-kilómetros, es decir que el incremento en este sector fue de 11.2%, también superior al producido a nivel mundial que alcanzó el 9%.

2. Es importante señalar, que la participación de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC en 1989, respecto al total mundial de los servicios aéreos regulares totales e internacionales se mantuvo prácticamente igual que en el bienio anterior, siendo de 4.5% y 5.1% respectivamente.

3. Por otro lado, si comparamos el índice de crecimiento de las operaciones totales de carga con el período 1986-1987 (9.9% frente a un 5%) y con la tasa mundial (7.4%), observamos que el incremento durante estos dos años fue importante, a pesar de las dificultades económicas por las que atraviesa la Región. Asimismo, el tráfico de carga regular internacional creció en un 9%, mientras que el aumento a nivel mundial alcanzó el 9.5%.

4. Cabe resaltar, que más del 70% del volúmen total de tráfico de pasajeros, carga y correo transportado por estas líneas aéreas en sus operaciones totales corresponden a los transportistas de cuatro países, Argentina, Brasil, México y Venezuela. Si nos referimos 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 1989 en las operaciones totales e internacionales fueron de 58.5% y 59.4% respectivamente, coeficientes menores que los obtenidos a nivel mundial que fueron de 60.9% y 63.5%.

6. En lo que concierne al tráfico de pasajeros-kilómetros en los servicios internacionales, el incremento en 1989 fue del 16.1% frente a un aumento del 8.9% a nivel mundial. Los asientos-kilómetros disponibles aumentaron en un 9.5% con lo cual las líneas aéreas de los Estados de la CLAC obtuvieron un notable incremento en el factor de ocupación (del 63% alcanzado en 1988 pasaron a un 67% en 1989).

Tráfico intralatinoamericano (Adjuntos 5 y 6)

7. En 1989 el tráfico de pasajeros tomado en una sola dirección entre 89 pares de ciudades de los Estados de la CLAC creció en un 7.8% respecto a 1988. Este índice resulta alentador si tenemos en cuenta que en los tres bienios anteriores la tasa de crecimiento fue negativa.

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, tal como puede observarse en el Adjunto 6, lo cual produce capacidad ociosa durante varios meses del año y exige de las compañías aéreas y de las agencias mucha imaginación en las técnicas comerciales para equilibrar dichos períodos.

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

9. Frente a los índices de incremento de más del 10% que se obtuvieron en los bienios anteriores, el tráfico de pasajeros en 1989, entre los Estados de la CLAC (exceptuando México) y los Estados Unidos, creció tan sólo en un 4.4% con respecto a 1988. Los países que mostraron una tendencia negativa en dicho tráfico son Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay y las tasas de crecimiento más significativas las obtuvieron Costa Rica, Guatemala y Perú.

10. Asimismo debe mencionarse que en cuanto al tráfico por nacionalidad, en 1989 se observa una disminución en los nacionales de los Estados Unidos en 11 de los 20 países que conforman el Organismo Regional, traduciéndose en una menor participación de éstos en el tráfico total.

11. En lo que se refiere a México el tráfico en 1989, creció en un 4.9% con respecto al año anterior, incremento mayor que el alcanzado en 1988 que fue del 2.1%. Por otro lado, disminuyó 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 72% al 69%.

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 los años 1987 y 1988 esta estructura cambió pasando a tener las líneas aéreas norteamericanas la hegemonía. Pero en 1989 nuevamente los transportadores de la Región han recuperado el terreno perdido llevando el 52.1% del tráfico total entre ambos hemisferios.

13. Históricamente en el caso de México, las líneas aéreas de los Estados Unidos siempre llevaron la mayor parte del tráfico, sin embargo en 1988 tanto líneas aéreas latinoamericanas como norteamericanas equipararon su participación.

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

14. El tráfico entre Sudamérica y Europa para un total de 44 pares de ciudades experimentó un incremento de 2.5% en 1989 con respecto al año anterior.

15. La tendencia advertida en 1986/1987, de equiparar la participación de las líneas aéreas latinoamericanas con las europeas en dicho tráfico, se ha fortalecido en este bienio, ya que en 1989 las líneas aéreas de la Región pasaron a tener la prevalencia en el tráfico total. Sin embargo, si bien ésta observación es válida para un análisis global, todavía existen marcados desequilibrios con respecto a Lima y Santiago. Cabe resaltar el importante incremento en la participación de Argentina y Brasil, que constituyen los únicos puntos en Sudamérica con una balanza favorable en este rubro.

#### Conclusiones sobre el desarrollo del tráfico

16. Los resultados del tráfico por origen y destino que hemos examinado nos revelan que en 1989, el tráfico dentro de Latinoamérica creció a un ritmo importante y alentador, sobretodo si tenemos en cuenta que en los últimos dos bienios los índices de crecimiento fueron negativos. Ello podría estar indicándonos el inicio de una recuperación hacia los niveles de tráfico alcanzados a principios de la década de los ochenta. Bajo los mismos términos el tráfico realizado con los Estados Unidos, creció a un ritmo menor que en los dos bienios anteriores, pero mantuvo un índice de incremento positivo. Asimismo el tráfico de pasajeros desde nuestra Región hacia Europa (Adjuntos 5 y 9) realizado por las líneas aéreas de bandera de los Estados de la CLAC y las extrarregionales se incrementó, a diferencia de lo acontecido en el período anterior en el cual sufrió una merma del 7%.

17. Si nos referimos al tráfico internacional y doméstico transportado exclusivamente por las líneas aéreas matriculadas en los Estados miembros de la CLAC, sin diferenciar regiones, nos encontramos con un crecimiento más importante que el obtenido a nivel mundial. Ello nos indica que en nuestra Región aún se puede pensar en un mercado potencial del transporte aéreo susceptible de explotar a pesar de todas las dificultades en el ámbito económico, político y social que sufre Latinoamérica.

18. Al respecto, en la CEPAL se acuñó el término de "década perdida" para ilustrar la magnitud del retroceso en materia de desarrollo en esta parte del continente. Si aplicamos tan sólo el indicador global de la evolución del producto bruto por habitante, dicho término se queda corto ya que a finales de 1989 no se había logrado alcanzar el nivel registrado hace diez años. Por lo tanto los países de la Región inician el decenio de 1990 con el peso de la inercia recesiva de los años ochenta y con una serie de insuficiencias importantes, pero también con un aprendizaje doloroso que puede capitalizarse para recuperar la senda del crecimiento, a través del esfuerzo sostenido y mancomunado de los países que integran la Región y la franca cooperación de parte de la comunidad internacional. Ello se aplica también al transporte aéreo, de ahí que nuestro Foro Regional constituya la vía más idónea para nuclear dichos esfuerzos.

Renovación de las flotas (Adjunto 12)

19. El número de aeronaves a reacción de 34 líneas aéreas regulares de los Estados de la Región que cumplen servicios internacionales asciende a 387, de los cuales 56 son aviones de fuselaje ancho, es decir el 14.5%, porcentaje que disminuyó con respecto al que se tenía desde 1986.

20. Entre los aviones que se adquirieron durante este bienio están un Boeing 767-200ER de la compañía Avianca, otro adquirido por Lan Chile y tres Boeing 767 adquiridos por la Varig. Ahora son cuatro las líneas aéreas de los Estados de la CLAC, las que han incorporado a sus flotas aviones de avanzada tecnología como son los Boeing 767 (Avianca, Lan Chile, TACA y Viasa).

21. En cuanto al problema del ruido de las aeronaves, esta Asamblea tendrá oportunidad de examinar los criterios y directrices que en esta materia sustentarán los Estados de la CLAC en ocasión del 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

22. Según estudios de AITAL, de las 352 aeronaves que constituyen la flota de las líneas aéreas que pertenecen a esta Asociación el 79% no cumple con lo estipulado en el Capítulo 3 del Anexo 16.

Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas (Adjunto 13)

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

23. Los datos financieros preliminares correspondientes a 1989, indican que 25 líneas aéreas latinoamericanas que cumplen servicios regulares internacionales obtuvieron US\$ 5,762.1 millones de dólares de ingresos de explotación y US\$ 5,703.3 millones de dólares de gastos de explotación, lo que arrojó un beneficio global de explotación de US\$ 58.8 millones de dólares, es decir el 1% respecto del total de ingresos de explotación, mientras que a nivel mundial las líneas aéreas consideradas en conjunto por la OACI arrojaron un beneficio del orden del 4.7%.

24. Respecto a los resultados netos de explotación en el mismo período (después de considerar otras partidas ajenas a la explotación e impuestos), 19 líneas aéreas de un total de 22 obtuvieron resultados positivos. Sin embargo el análisis global se ve limitado al no contar con los datos de los resultados netos de una de las líneas aéreas con mayor incidencia en el transporte aéreo latinoamericano. Es así que tanto en los años 1987 y 1988, los resultados netos expresados en porcentaje del total de ingresos fueron negativos (-8.8% y -6.2% respectivamente) debido en gran medida a la pérdida significativa que había tenido dicho transportador.

25. Por otro lado, cabe destacar la estructura de concentración en el transporte aéreo latinoamericano ya que son tres las líneas aéreas las que en conjunto representan el 51% de los ingresos totales de explotación de las líneas aéreas regionales.

26. En conclusión, el análisis individual de los resultados netos de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC para 1989, arroja en su mayoría resultados positivos y por lo tanto alentadores. Ello nos muestra, que a pesar de la crisis generalizada en América Latina, el transporte aéreo sigue evidenciándose como un importante factor movilizador de la economía regional.

Actividades desarrolladas por la CLAC

A. Reuniones de la CLAC

27. Las reuniones celebradas por la CLAC durante el bienio 1989-1990 figuran en el Adjunto 14. Por otra parte, deben considerarse incluidas aquellas reuniones vinculadas con la OACI y otras entidades, todo lo cual ha permitido el mantenimiento de la política de cooperación con la acción que en el ámbito internacional y regional desarrollan otros organismos.

B. Asuntos principales examinados por la CLAC en 1989 y 1990

28. En cuanto a las tareas permanentes, debe recordarse que la Secretaría ha continuado desarrollándolas en consonancia con el Programa de Actividades aprobado por la Octava Asamblea.

29. En lo concerniente a las tareas específicas del Comité Ejecutivo, cabe resaltar como logro la incursión en los estudios sobre la modalidad "courier" con claro sentido sobre la necesidad de conciliar las diferentes facetas que ofrece dicha actividad aún carente de un marco jurídico propio, a cuya materialización se han comprometido esfuerzos conjuntos con la Unión Postal de las Américas y España.

30. Asimismo las actividades de la CLAC estuvieron orientadas a la elaboración de una posición ecléctica que a la par de reflejar los intereses de las líneas aéreas de la Región con magras economías para enfrentar la renovación de equipos, acompañe razonablemente la política de protección del medio ambiente en procura de una adecuada compatibilización de ambas pretensiones en ocasión del próximo 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

31. Además de ello se ha continuado en el seguimiento de las repercusiones de las políticas liberalizadoras del transporte aéreo y la injerencia de los organismos de intercambio de servicios en las actividades de transporte aéreo, consiguiéndose una gradual toma de conciencia en la coparticipación con las autoridades con competencia en comercio exterior en todo lo relativo a las negociaciones en el seno del GATT-GNS.

32. Debe señalarse un escaso progreso en lo tocante a la flexibilización en la administración de derechos de tráfico, como así también en materia de establecimiento de bases de una estrategia multilateral de negociación tarifaria interregional, temas éstos sobre los cuales operan aspectos de trascendental interés en el área y que debieran continuar concitando el interés de la CLAC.

33. Lo propio corresponde sostener en lo concerniente a una mayor difusión de las directrices que en el orden mundial han emanado y se están estudiando a nivel del Organismo Internacional en cuanto al código de conducta de los SRC y las implicancias de la aplicación con vocación extraterritorial de las leyes sobre competencia comercial.

34. En torno al grado de receptabilidad de las medidas preventivas sobre tráfico ilícito de drogas con utilización de los servicios de transporte aéreo regular, debe manifestarse que las mismas vienen aplicándose en las principales empresas de transporte aéreo del área, en consonancia con el espíritu de la Recomendación A8-1. No obstante, es mucho lo que resta por hacer en aras a la contribución efectiva en la lucha internacional para la erradicación de un lacerante ilícito contra la humanidad.

35. Ya ingresando al plano de participación en los eventos internacionales, es el caso señalar que la CLAC ha seguido con su presencia activa las principales conferencias internacionales que tuvieron lugar en la Sede de la OACI, como ser el 27° Período de Sesiones de la Asamblea de dicho Organismo. En tal orden de ideas es dable recordar que merced a la participación de los Estados miembros de la CLAC, fue preparada la base de elaboración de la resolución tutelar del servicio regular de transporte aéreo.

36. A efectos de alcanzar mejores niveles de capacitación profesional de quienes tienen la responsabilidad del quehacer aeronáutico, la CLAC continuó en la tarea de difusión de cursos, seminarios y talleres, ofreciendo en la pequeña dosis de sus posibilidades presupuestarias, el aporte de becas, tal es el caso de las otorgadas a algunos becarios que han asistido al Seminario de la OACI sobre SRC llevado a cabo en México (4 y 5 de julio de 1989).

37. En la misma línea de propósito, sigue el Organismo Regional a través de la Secretaría implementando el programa de coordinación de actividades académicas con el Instituto Internacional de Formación en Gestión Aeronáutica Civil (IAMTI) de Canadá, el que sigue proporcionando becas usufructuadas por funcionarios pertenecientes a la Región Latinoamericana.

38. Por su parte, a través de la Secretaría, la CLAC ha participado en actividades académicas de institutos universitarios y de entidades vinculadas con la aviación civil, en una intervinculación fructífera para el beneficio del área.

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

39. El presupuesto aprobado por la Octava Asamblea se ha aplicado sin dificultad importante y ha resultado acorde con las necesidades reales, salvo en el caso de dos partidas.

40. Para atender las necesidades de este bienio se habían destinado US\$ 142,000, de los cuales se han gastado US\$ 134,449, resultando en una economía de US\$ 7,551 (ver Adjunto 15).

41. Cabe recordar que el Comité Ejecutivo en su Trigésimo Primera Reunión, aprobó la reasignación de partidas con la finalidad de aprovechar mejor los recursos, de manera tal que se cubriera en parte el déficit de la partida "sueldos y salarios" provocado por el alto índice de inflación del país que es sede del Organismo Regional (en 1989 la tasa de inflación alcanzó la cifra de 2,775.03%) y a la tasa de devaluación que creció a un menor ritmo (alrededor del 600% en el mismo período), lo cual trajo como consecuencia que acorde con la política salarial que aplica la OACI, se paguen bonificaciones por costo de vida al personal de Secretaría de la CLAC. Esta situación se siguió manteniendo durante del primer semestre del presente año, de tal modo que en el mes de julio la inflación acumulada fue de 1,154% y anualizada 4,649%.

42. Con respecto al rubro "mobiliario, instalaciones y equipo", se compró una nueva impresora, otra computadora personal IBM, 50Z y una computadora portátil LAPTOP, así como también el mobiliario necesario para dicho equipo.

43. En la nota de estudio CLAC/A9-NE/10, la Asamblea podrá apreciar las razones que justifican la propuesta del nuevo presupuesto para el próximo bienio 1991-1992, sobretodo si tenemos en cuenta que la situación económica del país que es la sede de la Secretaría de la CLAC, atraviesa por un período de transición resultado de la aplicación de medidas económicas que tardarán en dar sus frutos.

#### Relaciones con la OACI

44. En este punto es dable señalar que desde su constitución (1973), la CLAC ha mantenido con la OACI un excelente nivel de relaciones, todo lo cual coadyuva no solamente a la superación de las dificultades propias de un momento histórico plétórico en sustanciales transformaciones, sino también a la necesaria inserción en el plano internacional, en un ambiente de búsqueda y logro de consenso.

45. En consonancia con ello, se ha venido trabajando siguiendo los lineamientos que marca el Organismo Internacional, sin duplicación de esfuerzos y sí llevando a cabo una auténtica labor de cooperación contributiva.

46. Como es sabido el marco de referencia lo representa el Modus-Vivendi concertado entre la CLAC y la OACI el 28 de noviembre de 1978, con vigencia desde el 1° de enero de 1979.

47. En su virtud, el Organismo Internacional presta a la CLAC 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.

48. No obstante la política de restricción de gastos que afecta a esta última, es de esperar que ella no comprometa el desenvolvimiento administrativo de la CLAC, cuyas previsiones presupuestarias se encuentran cuidadosamente establecidas en función de parámetros razonables.

49. Dentro de dicho temperamento, la CLAC se preocupa por ajustar los procedimientos de reintegro de gastos directos del Organismo Regional a la OACI que es la que anticipa los mismos, solidarizándose con la crítica situación financiera de la Organización y en este sentido convoca a que cada Estado miembro comprometa sus esfuerzos para cancelar sus contribuciones.

#### Relaciones con otros Organismos

50. Las relaciones entre la CLAC y los otros Organismos mencionados en el Artículo 7 del Estatuto (ALADA, ALADI, ALTAC, CAFAC, CEAC, CEPAL, COTAL, COCESNA, IFALPA, ITA, Junta del Acuerdo de Cartagena, OEA, OMT, PNUD, SELA, etc.), se han revitalizado con un valioso aporte académico por parte de ciertas entidades.

51. La CLAC ha continuado en el intercambio de información y apoyo con IATA y AITAL, permitiendo una complementación adecuada en los respectivos programas de trabajo.

52. Digno de mención es la estrecha colaboración alcanzada con UPAE.

#### Convocatoria a la Novena Asamblea

53. Como ya es de tradición, la Vicepresidencia Primera de la CLAC propone la sede de la próxima Asamblea. En este caso correspondió a la República Argentina su turno.

54. Es nuestro deseo hacer llegar el profundo reconocimiento al Gobierno Argentino por haber asumido la responsabilidad de la organización correspondiente a la Novena Asamblea.

55. También en dicho país tuvo lugar la Trigésimo Segunda Reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, 2 y 3 de agosto de 1990), habiéndose aprobado el Orden del Día Provisional de la Novena Asamblea.

56. El tratamiento de los asuntos que serán abordados en la Asamblea, sería conforme a la siguiente asignación:

Comité I : Cuestiones 6, 7, 8, 9, 10, 15, 16

Comité II: Cuestiones 11, 12, 13, 14

Plenaria : Cuestiones 3, 4, 5

Conclusiones

57. Como piezas de la gran patria latinoamericana debemos ser concientes del enorme desafío que representa hacer frente a cambios sustantivos en nuestros pueblos para superar viejos problemas que vienen minando desde larga data nuestro legítimo derecho al desarrollo.

58. La aviación latinoamericana no escapa al sinnúmero de acontecimientos históricos de la era presente, por ello deberá erigirse como nunca en el vehículo idóneo para materializar la gran empresa de revertir las tendencias recesivas de los últimos tiempos en beneficio de la comunidad de pueblos latinoamericanos.

59. Entendemos que éstos no son tiempos de preocupación, sí de un conciente ocuparse en encontrar fórmulas de corte pragmático dentro de un real marco cooperativo integracionista sobre bases de una mayor solidaridad.

60. Ese esfuerzo representa asumir la responsabilidad con el futuro e insertar a la aviación civil de la Región en el entorno internacional dentro de condiciones más equitativas.

61. Una vez más debe reconocerse a la CLAC como el foro institucional donde se sigan plasmando iniciativas de interés para América Latina y permitir que los Estados miembros se beneficien del debate profundo de ideas de ópticas diversas, pero orientadas hacia una real transformación de la industria del transporte aéreo regional.

62. De ahí que durante el pasado bienio se ha venido trabajando en pos de la modernización del modo aéreo procurando sentar las bases de un mayor fortalecimiento del mismo.

63. Al terminar este informe deseo expresar al Gobierno Argentino en nombre de todos y cada uno de los participantes, delegados y observadores de esta Novena Asamblea, nuestro reconocimiento por la hospitalidad brindada y por la organización; una vez más, Buenos Aires ha estado a la altura de la circunstancias.

64. Nos cabe por último exhortar a los Estados miembros del Organismo Regional a cerrar filas en un trabajo mancomunado para dejar atrás ineficiencias y buscar caminos aptos hacia el despegue de América Latina.

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES  
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC  
AÑO 1989 (SERVICIOS REGULARES)

Apéndice 4  
Adjunto 1

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-knts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-knts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	201	1,019	59.4%	3.9%	4.3%
Bolivia	8	99	71.7%	1.2%	7.6%
Brasil	1,148	3,642	57.4%	17.6%	17.6%
Chile	330	586	60.4%	35.7%	26.0%
Colombia	395	842	65.0%	-2.0%	3.2%
Costa Rica	33	134	77.5%	-1.2%	10.7%
Cuba	22	219	72.5%	-20.9%	-3.1%
Ecuador	68	187	68.2%	-7.1%	5.6%
El Salvador	2	102	76.1%	-67.7%	10.9%
Guatemala	23	38	57.6%	96.6%	40.7%
Honduras	2	63	62.4%	-4.3%	3.3%
Jamaica	16	196	61.1%	-20.9%	-0.5%
México	114	1,473	51.8%	-5.8%	7.5%
Nicaragua	2	9	47.4%	50.0%	-10.0%
Panamá	14	59	70.2%	2.1%	-3.3%
Paraguay	4	57	55.3%	-44.3%	-34.5%
Perú	33	215	59.9%	-36.7%	-22.7%
República Dominicana	0	34	56.7%	-100.0%	21.4%
Uruguay	9	45	75.0%	291.7%	0.0%
Venezuela	229	1,048	57.0%	7.3%	25.7%
TOTAL	2,654.9	10,067	58.5%	9.9%	11.1%
TOTAL MUNDIAL	57,318.2	223,939	60.9%	7.4%	5.6%

\* Pasajeros, carga y correo

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1988 - 1989 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1989/1988	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	Pasj-kmts	Asnts-kmts
							efectuados	disponibles
Argentina	8,838	9,253	14,255	14,924	62%	62%	4.7%	4.7%
Bolivia	955	1,032	1,492	1,564	64%	66%	8.1%	4.8%
Brasil	23,712	27,854	37,638	40,368	63%	69%	17.5%	7.3%
Chile	2,442	2,807	4,003	4,318	61%	65%	14.9%	7.9%
Colombia	4,308	4,537	6,628	6,980	65%	65%	5.3%	5.3%
Costa Rica	786	914	1,248	1,385	63%	66%	16.3%	11.0%
Cuba	2,120	2,017	2,684	2,726	79%	74%	-4.9%	1.6%
Ecuador	1,051	1,209	1,877	1,860	56%	65%	15.0%	-0.9%
El Salvador	838	983	1,397	1,585	60%	62%	17.3%	13.5%
Guatemala	165	164	284	322	58%	51%	-0.6%	13.0%
Honduras	466	476	863	821	54%	58%	2.1%	-4.9%
Jamaica	1,941	1,982	2,813	3,003	69%	66%	2.1%	6.8%
México	14,946	16,059	22,307	24,706	67%	65%	7.4%	10.8%
Nicaragua	92	77	151	160	61%	48%	-16.3%	6.4%
Panamá	511	491	896	805	57%	61%	-3.9%	-10.2%
Paraguay	891	591	1,392	857	64%	69%	-33.7%	-38.5%
Perú	2,498	2,048	3,569	3,057	70%	67%	-18.0%	-14.3%
República Dominicana	263	381	393	605	67%	63%	44.9%	54.1%
Uruguay	468	491	641	622	73%	79%	4.9%	-3.1%
Venezuela	6,907	9,357	13,814	17,013	50%	55%	35.5%	23.2%
TOTAL	74,198	82,723	118,344	127,679	63%	65%	11.5%	7.9%
TOTAL MUNDIAL	1,705,619	1,786,036	2,508,263	2,626,524	68%	68%	4.7%	4.7%

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES  
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC  
AÑO 1989 (SERVICIOS REGULARES)

Apéndice 4  
Adjunto 3

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	173	704	63.7%	8.1%	14.8%
Bolivia	7	71	72.4%	4.8%	12.7%
Brasil	708	1,852	58.2%	11.0%	16.1%
Chile	314	492	62.0%	38.1%	29.1%
Colombia	359	590	65.8%	-0.6%	2.6%
Costa Rica	33	134	77.9%	-1.2%	11.7%
Cuba	21	187	72.8%	-21.2%	-5.1%
Ecuador	60	158	68.1%	-8.5%	6.0%
El Salvador	2	102	76.1%	-67.7%	10.9%
Guatemala	23	38	57.6%	96.6%	46.2%
Honduras	2	61	62.9%	-4.3%	1.7%
Jamaica	16	195	62.7%	-20.5%	-0.5%
México	65	740	50.1%	-6.2%	-2.0%
Nicaragua	1	7	41.2%	16.7%	-30.0%
Panamá	14	59	70.2%	2.1%	-3.3%
Paraguay	3	55	55.6%	-51.6%	-35.3%
Perú	21	109	52.4%	-5.3%	6.9%
República Dominicana	0	34	56.7%	-100.0%	21.4%
Uruguay	9	45	75.0%	291.7%	0.0%
Venezuela	227	720	53.5%	7.7%	29.0%
<b>TOTAL</b>	<b>2,059.6</b>	<b>6,353</b>	<b>59.4%</b>	<b>9.0%</b>	<b>11.2%</b>
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	<b>45,020.7</b>	<b>123,481</b>	<b>64.0%</b>	<b>9.5%</b>	<b>9.0%</b>

\* Pasajeros, carga y correo

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1988 - 1989 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1989/1988	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	Pasj-kmts	Asnts-kmts
							efectuados	disponibles
Argentina	4,944	5,814	7,606	8,678	65%	67%	17.6%	14.1%
Bolivia	615	706	1,025	1,103	60%	64%	14.8%	7.6%
Brasil	9,790	11,648	15,062	16,406	65%	71%	19.0%	8.9%
Chile	1,683	1,970	2,550	2,814	66%	70%	17.1%	10.4%
Colombia	2,163	2,321	3,228	3,364	67%	69%	7.3%	4.2%
Costa Rica	780	908	1,238	1,376	63%	66%	16.4%	11.1%
Cuba	1,756	1,616	2,251	2,244	78%	72%	-8.0%	-0.3%
Ecuador	831	979	1,539	1,506	54%	65%	17.8%	-2.1%
El Salvador	838	983	1,397	1,585	60%	62%	17.3%	13.5%
Guatemala	162	163	279	320	58%	51%	0.6%	14.4%
Honduras	452	461	822	781	55%	59%	2.0%	-4.9%
Jamaica	1,931	1,969	2,759	2,896	70%	68%	2.0%	5.0%
México	7,957	7,702	11,207	12,837	71%	60%	-3.2%	14.5%
Nicaragua	92	64	151	149	61%	43%	-30.4%	-1.3%
Panamá	511	491	896	805	57%	61%	-3.9%	-10.2%
Paraguay	873	571	1,364	828	64%	69%	-34.6%	-39.3%
Perú	880	996	1,443	1,633	61%	61%	13.2%	13.2%
República Dominicana	263	381	393	605	67%	63%	44.9%	54.1%
Uruguay	468	491	641	622	73%	79%	4.9%	-3.1%
Venezuela	3,693	7,002	9,007	10,451	41%	67%	89.6%	16.0%
TOTAL	40,682	47,236	64,858	71,001	63%	67%	16.1%	9.5%
TOTAL MUNDIAL	761,992	829,953	1,120,576	1,202,830	68 %	69 %	8.9%	7.3%

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO  
DENTRO DE LATINOAMERICA

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

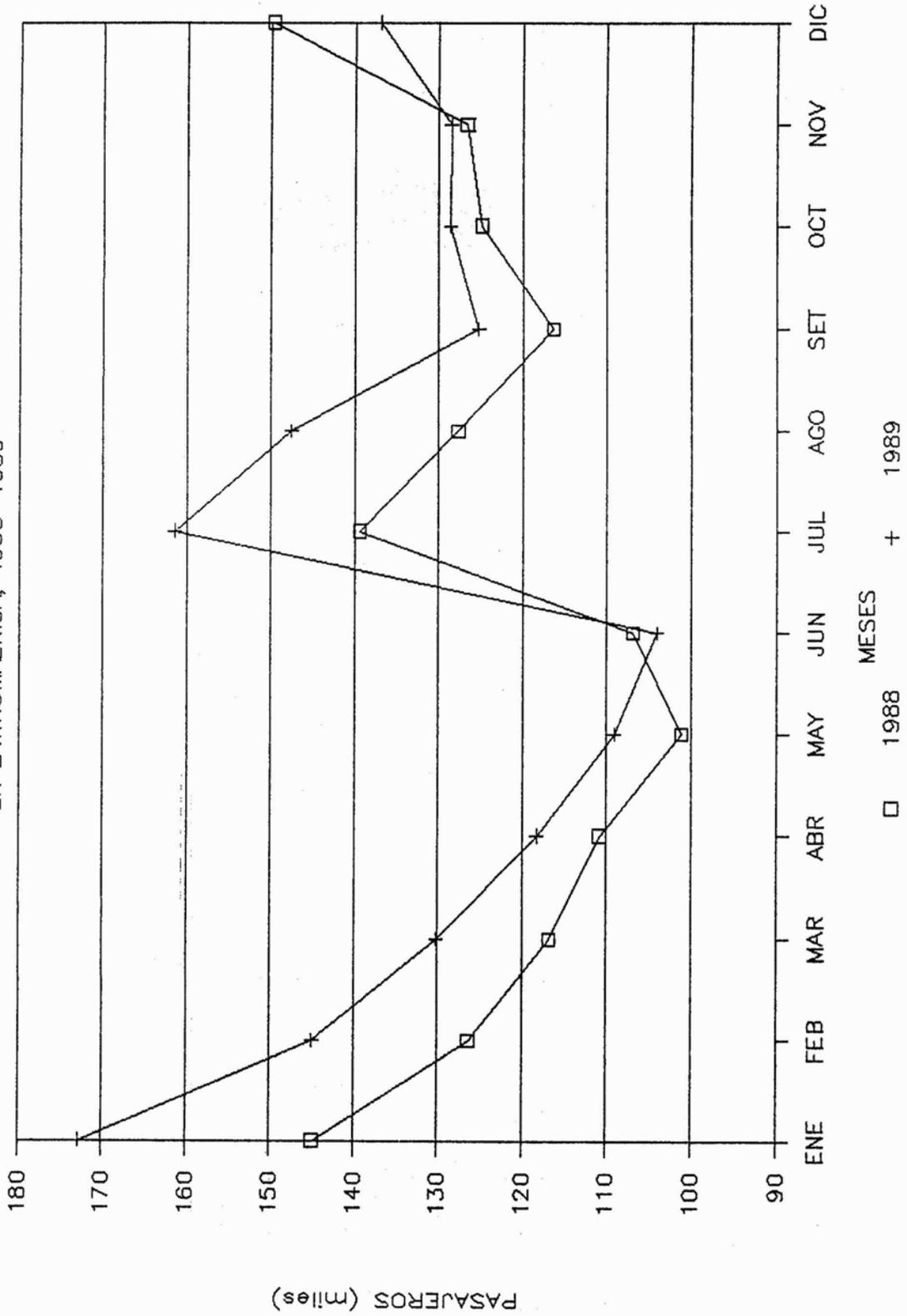
CIUDADES	1988 Pasajeros (N°)	1989 Pasajeros (N°)	Variación 1988-1989 (%)
ASUNCION (5)	57393	61670	7.5
BUENOS AIRES (16)	683671	800086	17.0
CARACAS (8)	109655	109956	0.3
GUAYAQUIL (6)	31029	29283	-5.6
LA PAZ (3)	18914	19817	4.8
LIMA (8)	123361	123437	0.1
MONTEVIDEO (3)	48841	49452	1.3
PANAMA (16)	178051	154904	-13.0
QUITO (4)	31203	31581	1.2
RIO DE JANEIRO (3)	44429	49668	11.8
SANTA CRUZ (2)	8462	8992	6.3
SANTIAGO (12)	140014	147629	5.4
SAO PAULO (2)	14562	19252	32.2
TARIJA (1)	2250	2005	-10.9
TOTAL (89)	1491835	1607732	7.8

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

Fuente: CLAC

# ESTACIONALIDAD DEL TRAFICO

EN LATINOAMERICA, 1988-1989



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 1988

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 1987	%
Argentina	57,002	41.3%	81,120	58.7%	138,122	13.4%	42.5%
Bolivia	31,147	87.2%	4,583	12.8%	35,730	12.3%	39.1%
Brasil	245,069	56.3%	190,439	43.7%	435,508	11.0%	39.4%
Chile	60,361	60.8%	38,972	39.2%	99,333	14.3%	40.9%
Colombia	175,902	62.6%	105,078	37.4%	280,980	6.6%	48.3%
Costa Rica	100,561	60.7%	65,064	39.3%	165,625	3.9%	60.2%
Ecuador	74,182	47.9%	80,788	52.1%	154,970	5.0%	58.2%
El Salvador	117,927	72.6%	44,415	27.4%	162,342	34.3%	57.5%
Guatemala	67,532	33.3%	135,051	66.7%	202,583	25.7%	50.4%
Honduras	111,636	78.3%	30,937	21.7%	142,573	19.0%	55.5%
Jamaica	529,977	65.2%	283,322	34.8%	813,299	-2.4%	71.3%
Nicaragua	14,901	100.0%	0	0.0%	14,901	33.6%	31.9%
Panamá	28,935	19.1%	122,705	80.9%	151,640	-7.2%	53.8%
Paraguay	22,147	89.8%	2,511	10.2%	24,658	19.0%	44.2%
Perú	86,789	53.8%	74,413	46.2%	161,202	76.7%	52.3%
República Dominicana	183,226	20.7%	701,910	79.3%	885,136	11.3%	78.3%
Uruguay	206	9.0%	2,072	91.0%	2,278	833.6%	42.0%
Venezuela	190,775	48.5%	202,336	51.5%	393,111	21.7%	47.9%
TOTAL	2,098,275	49.2%	2,165,716	50.8%	4,263,991	10.9%	59.3%
México	1,720,701	50.1%	1,710,443	49.9%	3,431,144	2.1%	72.0%

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 1989

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 1988	%
Argentina	76,665	51.0%	73,673	49.0%	150,338	8.8%	41.9%
Bolivia	35,838	92.9%	2,730	7.1%	38,568	7.9%	35.4%
Brasil	267,970	56.3%	207,594	43.7%	475,564	9.2%	37.2%
Chile	72,538	70.8%	29,971	29.2%	102,509	3.2%	43.0%
Colombia	201,662	71.3%	81,316	28.7%	282,978	0.7%	48.3%
Costa Rica	111,264	54.7%	92,080	45.3%	203,344	22.8%	59.7%
Ecuador	101,972	60.6%	66,300	39.4%	168,272	8.6%	57.9%
El Salvador	133,487	73.9%	47,058	26.1%	180,545	11.2%	61.1%
Guatemala	94,008	37.0%	160,285	63.0%	254,293	25.5%	51.1%
Honduras	125,896	90.0%	13,958	10.0%	139,854	-1.9%	52.7%
Jamaica	527,946	65.4%	278,949	34.6%	806,895	-0.8%	69.3%
Nicaragua	11,221	100.0%	0	0.0%	11,221	-24.7%	40.2%
Panamá	27,771	25.2%	82,304	74.8%	110,075	-27.4%	50.3%
Paraguay	21,224	91.8%	1,895	8.2%	23,119	-6.2%	49.1%
Perú	103,057	55.7%	81,823	44.3%	184,880	14.7%	45.6%
República Dominicana	209,273	23.0%	699,707	77.0%	908,980	2.7%	75.5%
Uruguay	4	100.0%	0	0.0%	4	-99.8%	50.0%
Venezuela	198,779	48.4%	211,980	51.6%	410,759	4.5%	42.7%
TOTAL	2,320,575	52.1%	2,131,623	47.9%	4,452,198	4.4%	57.1%
México	1,615,354	44.9%	1,985,616	55.1%	3,600,970	4.9%	69.0%

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA

EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO  
ENTRE SUD-AMERICA Y EUROPA

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES		1988 Pasajeros (N°)	1989 Pasajeros (N°)	Variación 1988-1989 (%)
BOGOTA	(8)	81493	74457	-8.6
BUENOS AIRES	(6)	167014	182541	9.3
CARACAS	(8)	178690	172854	-3.3
LIMA	(4)	34611	27136	-21.6
RIO DE JANEIRO	(8)	318336	340062	6.8
SANTIAGO	(10)	47013	50730	7.9
TOTAL	(44)	827157	847780	2.5

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 SUD-AMERICA Y EUROPA

(TRAFICO TOMADO EN UNA SOLA DIRECCION, S-N)

FEBRERO 1988

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (8)	2402	48.7	2528	51.2	4930	100
BUENOS AIRES (6)	5865	58.2	4200	41.7	10065	100
CARACAS (9)	6197	49.3	6369	50.6	12566	100
LIMA (5)	409	16.7	2036	83.2	2445	100
RIO DE JANEIRO (9)	12338	53.3	10799	46.6	23137	100
SANTIAGO (9)	1307	31.2	2873	68.7	4180	100
TOTAL	28518	49.7	28805	50.2	57323	100

JULIO 88

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (8)	2289	37.1	3873	62.8	6162	100
BUENOS AIRES (6)	7851	55.6	6253	44.3	14104	100
CARACAS (9)	9344	42.1	12845	57.8	22189	100
LIMA (5)	522	14.1	3170	85.8	3692	100
RIO DE JANEIRO (9)	18223	57.7	13348	42.2	31571	100
SANTIAGO (9)	971	27.2	2595	72.7	3566	100
	39200	48.2	42084	51.7	81284	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 SUD-AMERICA Y EUROPA

(TRAFICO TOMADO EN UNA SOLA DIRECCION, S-N)

FEBRERO 1989

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (8)	2355	48.6	2483	51.3	4838	100
BUENOS AIRES (6)	8140	61.1	5176	38.8	13316	100
CARACAS (9)	6400	47.7	7017	52.2	13417	100
LIMA (5)	296	12.3	2099	87.6	2395	100
RIO DE JANEIRO (9)	15690	61.7	9722	38.2	25412	100
SANTIAGO (9)	1378	33.8	2692	66.1	4070	100
TOTAL	34259	53.9	29189	46.0	63448	100

JULIO 89

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (8)	2465	36.9	4198	63.0	6663	100
BUENOS AIRES (6)	7847	54.4	6554	45.5	14401	100
CARACAS (9)	8803	42.2	12039	57.7	20842	100
LIMA (5)	426	13.1	2819	86.8	3245	100
RIO DE JANEIRO (9)	23532	64.5	12902	35.4	36434	100
SANTIAGO (9)	1040	27.5	2740	72.4	3780	100
	44113	51.6	41252	48.3	85365	100

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

Fuente: CLAC

FLOTAS A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS

(Lineas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)

AEROLINEAS ARGENTINAS

Boeing 747-200B	6
Boeing 727-200	8
Boeing 707	1
Boeing 737-200	10
Boeing 737-200C	2
Fokker F-28-1000	3
Fokker F-28-4000	1
Total	31

AEROMEXICO

Douglas DC-10-30	3
Douglas DC-10-15	2
Douglas DC-9-32	16
Douglas DC-9-80	8
Total	29

AERONAVES DEL PERU

Douglas DC-8 Cargo	3
Boeing 707	2
Total	5

AERONICA

Boeing 720-100	1
Boeing 707	1
Total	2

AEROPERU

Douglas DC-8-62	5
Boeing 727-100	1
Boeing 727-100C	1
Boeing 727-193	1
Fokker F-28-1000	2
Total	10

AIR JAMAICA

Boeing 747-100	1
Boeing 727-200	4
Airbus A-300 B4-200	3
Total	8

AIR PANAMA

Boeing 727-200	1
Boeing 727-100	1
Total	2

AVENSA

Boeing 727-100	8
Boeing 727-200	8
Total	16

AVIANCA

Boeing 747-200C	1
Boeing 707	4
Boeing 727-200	9
Boeing 727-100	11
Boeing 767-200ER	1
Total	26

AVIATECA

Boeing 727-100	2
Douglas DC-8	1
Boeing 707C	1
Total	4

CDA

Boeing 727	3
Boeing 707-320C	1
Total	4

Apéndice 4  
Adjunto 12

- 2 -

COPA

Boeing 737-100	1
Boeing 737-200	1
	----
Total	2

CRUZEIRO

Airbus A-300	1
Boeing 737-200	6
Boeing 727-100	6
	----
Total	13

CUBANA

Ilyushin IL-62M	11
Ilyushin IL-76	2
Tupolev TU/154	9
Yakovlev YAK-40	8
	----
Total	30

ECUATORIANA

Boeing 707-320B	3
Boeing 707-321 Cargo	1
Douglas DC-10-30	1
	----
Total	5

FAST AIR

Boeing 707-300 Cargo	2
	----
Total	2

FAUCETT

Douglas DC-8 52	5
Boeing 727-247	2
Boeing 737-112	2
	----
Total	9

LLOYD AEREO BOLIVIANO

Boeing 727-100	3
Boeing 727-200	3
Boeing 707C	2
	----
Total	8

LACSA

Boeing 727-100	1
Boeing 727-200	3
Douglas DC-8-55F	1
	----
Total	5

LADECO

Boeing 707-327C	1
Boeing 707-321B	1
Boeing 727-100	6
	----
Total	8

LAN CHILE

Boeing 707-385C	1
Boeing 707-300	3
Boeing 737-200	4
Boeing 767-200-ER	2
	----
Total	10

LAP

Boeing 707-320B	3
Douglas DC-8-63	1
Douglas DC-8-61	1
	----
Total	5

LAV

Douglas DC-9-15	1
Douglas DC-9-30	4
Douglas DC-9-50	8
Douglas DC-9-80 (MD-83)	3
	----
Total	16

LAC

Douglas DC-8 54F	1
Douglas DC-8 33F	1
	----
Total	2

MEXICANA		TAMPA	
Boeing 727-200	38	Boeing 707-320C	1
Douglas DC-10-15	5		-----
Douglas DC-10-10	1	Total	1
	-----		
Total	44	TAN	
PLUNA		Boeing 727-225	1
Boeing 737-200	3	Boeing 737-100	1
Boeing 707-300	2		-----
	-----	Total	2
Total	5	VARIG	
SAETA		Airbus A-300B4	1
Boeing 727-100	2	Boeing 707-320 Cargo	1
	-----	Boeing 727-100	4
Total	2	Boeing 727-100 Cargo	6
SAHSA		Boeing 737-200	11
Boeing 737-200	2	Boeing 737-300	10
Boeing 727-100	1	Boeing 747-200	3
	-----	Boeing 747-300	2
Total	3	Boeing 747-341	3
SAM		Boeing 767-200	6
Boeing 727	6	Boeing 767-300	1
	-----	Douglas DC-10-30	10
Total	6	Douglas DC-10-30 Cargo	2
TACA			-----
Boeing 737-200	3		60
Boeing 737-300	1	VIASA	
Boeing 767-300	1	Airbus A-300	2
	-----	Douglas DC-10-30	5
Total	5		-----
			7

TOTAL GENERAL FLOTAS A REACCION DE 34 LINEAS AEREAS: 387

-----  
TOTAL GENERAL FLOTAS FUSELAJE ANCHO : 56  
-----

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

LINEAS AEREAS	TOTAL DE INGRESOS DE EXPLOTACION		TOTAL DE GASTOS DE EXPLOTACION		RESULTADOS EXPRESADOS EN % DEL TOTAL DE INGRESOS			
	(\$EUA MILLONES)		(\$EUA MILLONES)		DE EXPLOTACION		NETOS	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
AEROLINEAS ARGENTINAS	766.7	719.1	723.9	688.8	5.6	4.2	3.1	3.4
AEROMEXICO	79.4	396.4	77.6	398.1	2.3	-0.4	1.3	0.6
AERONAVES DEL PERU	7.6		7.9		-3.9		0.8	
AERONICA								
AEROPERU	163.9	159.2	208.0	158.9	-26.9	0.2	-27.0	0.1
AIR PANAMA								
ARCA	2.4	2.8	2.4	2.8	0.0	0.0	1.4	1.1
AVENSA	166.6	116.5	155.7	118.4	6.5	-1.6	4.4	5.3
AVIANCA	365.5	380.0	342.9	365.8	6.2	3.7	1.5	0.9
AVIATECA	11.2	8.6	9.3	7.1	17.0	17.4	13.4	14.0
CDA		49.5		45.1				
COPA								
CRUZEIRO	262.2	276.8	276.5	316.7	-5.5	-14.4	-9.2	
CUBANA	206.7	208.0	212.2	214.4	-2.7	-3.1	-1.6	-2.1
ECUATORIANA	77.5	89.7	86.9	89.6	-12.1	0.1	1.2	1.7
FAST AIR	21.4	30.9	19.0	28.7	11.2	7.1	10.7	6.8
FAUCETT								
LAB	99.8	110.3	93.6	107.8	6.2	2.3	10.5	1.2
LAC	15.7	16.3	15.6	15.8	0.6	3.1	49.0	0.4
LACSA	76.9	87.9	76.6	85.8	0.4	2.4	-4.9	-2.6
LADeco	73.1	84.2	73.3	83.1	-0.3	1.3	0.1	9.1
LAN CHILE	183.0	213.1	179.0	210.5	2.2	1.2	2.7	3.0
LAV	117.4	77.1	111.7	76.5	4.9	0.8	5.6	4.4
MEXICANA	747.5	759.6	675.2	740.5	9.7	2.5	18.1	1.5
PLUNA								
SAHSA	36.5	38.8	35.7	38.4	2.2	1.0	0.8	-0.3
SAM	52.1	52.7	53.2	53.6	-2.1	-1.7	1.5	0.4
TACA								
TAMPA	41.8	69.8	36.8	65.2	12.0	6.6	4.5	0.0
TAN	31.3	37.5	30.9	36.3	1.3	3.2	0.6	1.6
VARIG	1405.2	1499.3	1474.4	1483.0	-4.9	1.1	-34.5	
VIASA	406.1	278.0	391.1	272.4	3.7	2.0	3.7	2.0
TOTAL	5417.5	5762.1	5369.4	5703.3	0.9	1.0	-6.2	

FUENTE: OACI Y CLAC

A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC  
DURANTE EL BIENIO 1989-1990

AÑO 1989

1. Cuarta Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos GEPTA/GEJ  
(Río de Janeiro, 28 y 29 de marzo)
2. Seminario Internacional sobre el Futuro del Transporte  
Aéreo en Latinoamérica  
(Río de Janeiro, 30 y 31 de marzo)
3. Vigésimo Novena Reunión del Comité Ejecutivo  
(Río de Janeiro, 22 y 23 de mayo)
4. Reuniones Informales de los delegados de los Estados  
miembros de la CLAC que participan en el 27° Período de  
Sesiones de la Asamblea de la OACI  
(Montreal, 18 de setiembre al 6 de octubre)
5. Trigésima Reunión del Comité Ejecutivo  
(Santiago de Chile, 23 y 24 de noviembre)

AÑO 1990

1. Quinta Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos GEPTA/GEJ  
para la consideración del tema "courier"  
(Santo Domingo, 28 y 29 de mayo)
2. Trigésimo Primera Reunión del Comité Ejecutivo  
(Santo Domingo, 31 de mayo y 1° de junio)
3. Trigésimo Segunda Reunión del Comité Ejecutivo  
(Buenos Aires, 2 y 3 de agosto)
4. Reunión Extraoficial de Autoridades Aeronáuticas previa a  
la Novena Asamblea de la CLAC  
(Buenos Aires, 17 de setiembre)
5. Novena Asamblea de la CLAC  
(Buenos Aires, 17 al 21 de setiembre)

6. Trigésimo Tercera Reunión del Comité Ejecutivo  
(Buenos Aires, 24 de setiembre)
7. Reuniones Informales de los delegados de los Estados miembros de la CLAC que participarán en el 28° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI  
(Montreal, 22 al 26 de octubre)

B. REUNIONES CONVOCADAS POR OACI

AÑO 1989

1. Octava Reunión Departamental de Estadísticas  
(Montreal, 11 al 21 de abril)
2. Seminario sobre Sistemas de Reserva por Computadora  
(México, 4 y 5 de julio)
3. 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI  
(Montreal, 18 de setiembre al 6 de octubre)

AÑO 1990

1. 27° Período de Sesiones del Comité Jurídico  
(Montreal, 27 de marzo al 12 de abril)
2. 28° Período Extraordinario de Sesiones de la Asamblea de la OACI  
(Montreal, 22 al 26 de octubre)

C. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE AERONAUTICA

CIVIL DE CENTROAMERICA Y PANAMA

AÑO 1989

1. 48 Reunión (Ciudad de México, México, 23 de febrero)
2. 49 Reunión (San José, Costa Rica, 2 de mayo)
3. 50 Reunión (Managua, Nicaragua, 9 de agosto)
4. 51 Reunión (Guatemala, Guatemala, 20 de noviembre)

AÑO 1990

1. 52 Reunión (Tegucigalpa, Honduras, 28 de febrero)
2. 53 Reunión (San José, Costa Rica, 19 de abril)
3. 54 Reunión (Ciudad de México, México, 22 de agosto)

D. REUNIONES CONVOCADAS POR AITAL

AÑO 1989

- a) Asambleas:
  1. Novena Asamblea General (Varsovia, 29 de octubre)
- b) Comité Ejecutivo:
  1. 20 Reunión Comité Ejecutivo y Presidentes (Guatemala, 11 y 12 de mayo)
- c) Reuniones especializadas:
  1. Reunión del Grupo encargado de estudiar la Impresión Conjunta de Tiquetes (Santiago, 23 de junio)
  2. Cuarta Reunión Comité Automatización de Líneas Aéreas Latinoamericanas, CALAC (Bogotá, 27 de junio)
  3. Reunión del Grupo Especial de CALAC (Guayaquil, 17 y 18 de agosto)
  4. Reunión sobre el Super Carrier Initiative Agreement (Río de Janeiro, 13 y 14 de setiembre)
  5. Reunión del Grupo de Interés AITAL-GETS (Montevideo, 29 de noviembre)
- d) Cursos y Seminarios:
  1. Curso Básico de Carga (Bogotá, 10 al 14 de abril)
  2. Curso sobre Nuevo Sistema Monetario (Bogotá, 12 al 14 de junio)
  3. Seminario sobre Ahorro de Combustibles (Bogotá, 29 de agosto)

AÑO 1990

- a) Asambleas:
1. Tercera Asamblea General Extraordinaria (Río de Janeiro, 17 de agosto)
  2. Décima Asamblea General Ordinaria (Ginebra, 27 de octubre)
- b) Comité Ejecutivo:
1. 21 Reunión del Comité Ejecutivo y Presidentes (Río de Janeiro, 16 y 17 de agosto)
- c) Reuniones especializadas:
1. Reunión del Grupo de Interés AITAL-GETS (Río de Janeiro, 1° de febrero)
  2. Reunión sobre el Air Carrier Smuggling Prevention Program (Río de Janeiro, 2 de febrero)
  3. Tercera Reunión de Transportadores Centroamericanos (San José, 17 y 18 de mayo)
  4. Segunda Reunión de Directores de Mantenimiento de Empresas AITAL (Montevideo, 11 y 12 de julio)
- d) Cursos y Seminarios:
1. Seminario sobre Yield Management (Bogotá, 6 y 7 de marzo)
  2. Curso sobre Transporte de Mercancías Peligrosas (Bogotá, 26 al 30 de marzo)
  3. Seminario para Instructores (Bogotá, 20 al 24 de agosto)
  4. Curso de Prorrateso de Pasajes y Cargos por Exceso de Equipaje (Bogotá, 27 de agosto al 7 de setiembre)
  5. Seminario especial de Varig sobre Financiación de Aviones (México, 1° de octubre)
  6. Primer Seminario Latinoamericano IATA-AITAL sobre Financiación de Aviones (México, 2 y 3 de octubre)

7. Curso Avanzado de Emisión de Boletos y Aplicación de Tarifas Internacionales (Bogotá, 5 al 16 de noviembre)
8. Segundo Seminario sobre Seguros de Aviación (Río de Janeiro, 20 y 21 de noviembre)

Apéndice 4  
Adjunto 15

PRESUPUESTO 1989-1990 APROBADO POR LA OCTAVA ASAMBLEA\*  
GASTOS REALES 1989 Y ESTIMACION DE GASTOS DIRECTOS 1990 (AL 31/12/90)

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTO 1989-1990 ASIGNACIONES: * (1)	GASTOS REALES 1989 (2)	GASTOS ESTIMADOS 1990 ** (3)	TOTAL GASTOS 1989-1990 (2)+(3) (4)	SALDO DE LO ASIGNADO (1)-(4) (5)
180.000	REUNIONES	29000	12499	12672	25171	3829
	PERSONAL DE PLANTILLA					
211.100	Sueldos y Salarios***	46000	24194	25770	49964	-3964
214.000	Horas Extraordinarias	1500	0	557	557	943
	AYUDA TEMPORAL					
389.600	Sueldos y Salarios	800	0	0		800
216.000	CONSULTORES	7500	3294	4000	7294	206
310.000	AGASAJOS	1400	700	700	1400	
321.000	COMUNICACIONES	8000	2175	4060	6235	1765
322.000	FRANQUEO POSTAL	2000	886	896	1782	218
341.000	GASTOS DE IMPRESIONES	6000	3525	1610	5135	865
342.000						
334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO	2800	1336	1512	2848	-48
335.000	DE EQUIPO					
351.000	GASTOS DE VIAJES	6000	1039	2700	3739	2261
391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	4000	2936	1798	4734	-734
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	6000	2950	3000	5950	50
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES	9000	4999	4000	8999	1
419.000	Y EQUIPO					
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	3000	1303	1435	2738	262
511.000	BECAS DE CAPACITACION	5000	2500	2500	5000	0
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	4000	1095	1808	2903	1097
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREVISTOS					
	TOTAL GASTO	142000	65431	69018	134449	7551
841.960	AJUSTE OBLIGACIONES A.A.	0	-715			
	TOTAL	142000	64716	69018	134449	7551

\* Reasignación aprobada por el Comité Ejecutivo en su XXXI Reunión

\*\* Estimado

\*\*\* 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)

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL ING. ALVARO ESCALANTE MONTEALEGRE  
PRESIDENTE DE LA CLAC, EN EL ACTO DE APERTURA DE  
LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Subsecretario de Relaciones Exteriores de la República Argentina y Representante del Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Dr. Domingo Cavallo
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Comandante de Regiones Aéreas de la República Argentina, Brigadier Alberto Alegría
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Como Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y al propio tiempo como representante de la República de Costa Rica, tengo el privilegio de dirigirme a todos Ustedes para declarar inaugurada la Novena Asamblea del Organismo Regional, saludando a los altos dignatarios que honran con su presencia esta Primera Reunión.

Doy la más cordial bienvenida a todos los que de diferentes rincones de nuestra querida patria de América Latina, de los Estados Unidos, del Canadá y de Europa se encuentran engalanando con su presencia la convocatoria al Plenario del Organismo Regional.

Ya representa un lugar común recordar que América Latina está viviendo la más grave crisis económica y social de los últimos tiempos. A la aviación civil le toca jugar un rol importante en la superación de esta grave y enorme encrucijada.

Son tiempos en los que debe convocarse a la capacidad profesional para efectivizar la producción, planificar la voluntad y organización de las administraciones de aviación civil, para contribuir de una manera realista y consecuentemente efectiva a encauzar la superación del subdesarrollo en el cual está inmerso la casi totalidad de nuestra comunidad latinoamericana.

Cuando se llega a compartir un repertorio de ideas generadoras de acciones, las llamadas "ideas fuerza", estaremos en presencia de la necesaria capacidad que se requiere para corregir, innovar y también acumular más energías para subvertir el proceso actual de estancamiento.

Es con este accionar que vemos el futuro inmediato de la CLAC, alentando nuevas formulaciones que articulen el tan ansiado despegue.

Las cifras del volúmen de tráfico transportado durante el pasado bienio 1989-1990, son realmente alentadoras, puede percibirse frente al anterior bienio un crecimiento significativo, según vamos a poder apreciar en ocasión de presentar nuestro Informe.

Sin embargo, los cambios que se desataron en el contexto mundial y también dentro del entorno de América Latina, nos lleva a reflexionar sobre la necesidad de estructurar con urgencia un elenco de esas ideas fuerza para desatar un progreso sostenido.

¿Qué podemos apreciar en nuestra magra realidad? Las grandes mayorías de nuestra comunidad han perdido bienestar, aumentando la pobreza extrema, desempleo, con las indeseables secuelas de inestabilidad social y política.

El problema de la deuda externa aparece cual fantasma cuya sombra atenaza la tranquilidad de la mayoría significativa de América Latina.

En esta realidad se desenvuelve nuestra industria del transporte aéreo, nuestra aviación civil regional. De ahí que debamos convocarnos a mirar hacia el futuro con nuevas ópticas como elemento capaz de insuflar al modo aéreo de la Región, la virtualidad de movilizar nuestro sistema económico.

En esta hora nona, la justamente Novena Asamblea contiene algunas llaves con las que podamos abrir ciertas posibilidades. Vaya como ejemplo, el importante asunto de la compatibilización de operación con aeronaves no homologadas con el Anexo 16 del Convenio de Chicago, con respecto de las políticas de protección del medio ambiente.

También representa un tema destacado la regulación de la modalidad de servicio del "courier", factor importante de movilización del comercio internacional.

La flexibilización de la administración de derechos de tráfico en los servicios cargueros y la necesidad de estudios para alcanzar una mayor fluidez en el terreno de los servicios de pasajeros, también representan otras posibles salidas de la grave situación de encrucijada ya señalada.

El dotar de una metodología moderna acorde con los tiempos que transcurren al menor coste, también se encuentra presente en la agenda que durante esta semana que hoy se inicia, abordarán los dignos representantes de la aviación civil regional, nos referimos a la automatización del programa estadístico de origen y destino.

No podemos dejar de lado la mención de uno de los temas, quizás el de mayor envergadura por cuanto interesa los cimientos del progreso, el adiestramiento profesional de los funcionarios que integran las filas de la administración pública de la aviación civil. Es este en nuestra opinión el meridiano por el que debe atravesar la clave del desarrollo.

Señores, la magnitud del desafío requiere fórmulas consensuales y fundamentales de concertación, y es en esta línea de pensamiento y de accionar por la que debe discurrir el Organismo Regional de aviación civil.

Deseo por último cerrar mi intervención con la expresión de nuestro reconocimiento dirigido a todos y cada uno de los Estados miembros de la CLAC, a la Organización de Aviación Civil Internacional, tan dignamente representada por el Señor Presidente del Consejo, y al país anfitrión que nos brinda la sede de Buenos Aires, una magnífica oportunidad de materializar nuestros deseos.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL SUBSECRETARIO DE  
RELACIONES EXTERIORES, EN REPRESENTACION DEL  
DR. DOMINGO CAVALLO, MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES  
Y CULTO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, EN EL ACTO DE  
APERTURA DE LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Ing. Alvaro Escalante Montealegre
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Comandante de Regiones Aéreas de la República Argentina, Brigadier Alberto Alegría
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

En mi carácter de Subsecretario de Relaciones Exteriores, es para mí una gran satisfacción expresar al Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil mis felicitaciones por la labor realizada durante su gestión y los resultados obtenidos, producto del empeño puesto en la misma y del mérito de sus cualidades tanto personales, como profesionales.

Asimismo, es para mí un gran honor presidir, en nombre del Gobierno Argentino y especialmente del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, la apertura de esta Novena Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, atento a la importancia que el Gobierno otorga a este Organismo desde la fecha misma de su creación y en el entendimiento de que ha realizado una labor muy eficiente en la consolidación de una estructura adecuada para la discusión y la cooperación entre los países de la Región en el campo de la aviación civil.

El mundo actual, signado por una interdependencia sin precedentes y por crecientes procesos de integración regional, requiere hoy más que nunca el aporte de organismos técnicos que permitan ampliar el poder negociador de los países de América Latina, brindando a su vez la posibilidad de aumentar la cooperación y el intercambio de información entre Estados que comparten idénticas preocupaciones.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil constituye un Foro esencial para la coordinación de posiciones comunes frente a problemas de carácter regional -como lo reflejan las medidas, resoluciones y recomendaciones elaboradas en las áreas de facilitación, tarifas, cooperación técnica, seguridad, estadística, navegación, instrucción de personal, entre otras-, como asimismo frente a temáticas de índole extrarregional que implicarán grandes desafíos en el futuro para América Latina. En este sentido, queremos destacar las negociaciones que se llevan a cabo con el objeto de flexibilizar las probables restricciones a las operaciones de aeronaves que exceden ciertos niveles de ruido que algunos países industrializados podrían imponer.

Por otra parte, y en relación a los temas que se tratarán durante el curso de esta Asamblea, quisiéramos puntualizar el interés argentino por la propuesta presentada en torno al incremento en el número de miembros del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que, a nuestro juicio, preservaría una representación regional equitativa.

Asimismo, el debate sobre la repercusión de las medidas orientadas a la liberalización del transporte de Europa y las que se prevén para una segunda fase, así como el análisis de los sistemas de reserva por computadora, constituirán sin dudas cuestiones relevantes para la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. De la búsqueda de soluciones concertadas en éstos y otros temas, sin duda alguna, dependerá el fortalecimiento de la Comisión.

Señor Presidente, no quisiera finalizar estas palabras sin antes hacer mención de la labor del "Grupo de Trabajo para América Latina y el Caribe" de apoyo a la navegación aérea y del programa que deberá instrumentarse a partir del año venidero. De los resultados de su implementación se apreciará la voluntad común de los miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la consolidación de una firme organización capaz de superar los desafíos que impodrá el mundo futuro.

MUCHAS GRACIAS

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

- Excelentísimo Señor Subsecretario de Relaciones Exteriores de la República Argentina y Representante del Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Dr. Domingo Cavallo
- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Ing. Alvaro Escalante Montealegre
- Excelentísimo Señor Comandante de Regiones Aéreas de la República Argentina, Brigadier Alberto Alegría
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Delegados y Observadores
- Señoras y Señores

Como siempre, resulta para mí un honor dirigirme a esta Novena Asamblea de la CLAC y transmitirles los saludos y mejores deseos de la Organización de Aviación Civil Internacional. He tenido mucho gusto en asistir a todas las Asambleas de la CLAC salvo a la primera, que recuerdo se celebró también en esta bella y cosmopolita ciudad de Buenos Aires. Fue aquí donde, en agosto de 1974, aquella Primera Asamblea ratificó la creación de la Comisión, que de hecho se había constituido un año antes, mediante el establecimiento de un programa de trabajo, fijando así el espíritu y la dirección que guiarían a la CLAC en sus años de formación. Aprovecho esta oportunidad para expresar al pueblo y al Gobierno argentinos mis votos de gratitud y reconocimiento por todas las facilidades que se nos han dado y especialmente por su continuo apoyo a los objetivos de la OACI. El Sr. Walter Binaghi, mi predecesor, quien presidió el Consejo de la OACI durante 19 años con sensatez y visión del futuro, es un eminente ciudadano argentino, y un hijo de esta bella tierra y de la hermosa Región que es América Latina. El nos dejó por legado que la aviación civil es un factor esencial para el desarrollo socioeconómico y la cooperación entre los pueblos y las naciones.

Claro está que el programa de trabajo de la CLAC ha evolucionado en el transcurso de los años para responder a los deseos de sus miembros. Sin embargo, como ocurrió con la OACI en la década de los 40 y de los 50, los primeros años de la CLAC fueron desde el punto de vista institucional, años de iniciación, con muchos retos, gran entusiasmo y la continua sensación de estar abriendo nuevos caminos. No obstante, los organismos maduran con el tiempo y debemos velar siempre por que en nuestra propia evolución orgánica sirvamos fielmente los objetivos de nuestros fundadores, respondiendo siempre a las necesidades de nuestros miembros y valiéndonos de los medios de que éstos disponen.

Considero que tanto la OACI como la CLAC pueden estar orgullosas de haber superado con éxito esta prueba de regeneración orgánica.

Como Ustedes bien saben, la aviación civil internacional ha estado siempre a la vanguardia de los cambios tecnológicos, como lo demuestran la utilización del equipo moderno de aviónica en las aeronaves y de los sistemas de reserva por computadora para la comercialización, venta y distribución de los servicios de las líneas aéreas. Sin embargo, en la década de los 80, y pienso que ocurrirá cada vez más en los 90, estamos presenciando cambios espectaculares en aspectos de esta actividad que no son propiamente técnicos, tales como el control de las líneas aéreas, convenios y relaciones, nuevos planteamientos en materia de gestión de las líneas aéreas y, el más importante de ellos, en el marco normativo internacional.

La respuesta de los organismos multilaterales, tales como la OACI y la CLAC, a esta evolución es crítica, ya que proporcionamos los principales foros en los cuales los Estados pueden dedicarse a buscar soluciones multilaterales a cuestiones de interés común. Esta Región puede enorgullecerse de haber aspirado siempre a concertar sus opiniones y a resolver multilateralmente las cuestiones de aviación civil.

Hace un año, en el 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, una de las notas presentadas por el Consejo tenía por título "Los retos principales a los que se enfrentará la aviación civil en el próximo decenio". Esta idea, que había sido presentada al Consejo por el Representante de México, Ing. Jorge Pérez y Bouras, contenía la propuesta de desarrollar una estrategia global de prioridades de ejecución, en las esferas económica, técnica y jurídica. En resumen, era una oportunidad para la OACI de reafirmar y vigorizar de nuevo su misión, al tiempo que proporcionaba a los Estados los medios para elaborar sus propias prioridades en materia de aviación civil en una época de dificultades económicas y limitaciones de recursos. La Asamblea

refrendó la idea del Consejo y este órgano está elaborando con mayor detalle la lista de asuntos de importancia estratégica y considerando las medidas que deberían adoptar al respecto la Organización y los Estados contratantes. Se espera que de esta iniciativa surja un proyecto de actividades hasta bien avanzado el Siglo XXI.

Algunas de las cuestiones identificadas en este ejercicio y de las cuales deberán ocuparse la OACI y los Estados, tales como la congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo y los recursos financieros, no se prestan a una solución rápida ni fácil, sino que representarán para el conjunto de la comunidad aeronáutica limitaciones a largo plazo que exigirán ser examinadas con detenimiento e ingenio, así como la adopción de soluciones prácticas y de gran responsabilidad.

A finales de los años 80, la Región seguía enfrentándose con enormes presiones económicas y con ajustes y exigencias estructurales. Los problemas de esta magnitud repercutirán invariablemente en el desarrollo, crecimiento y rendimiento de la aviación civil internacional. Los indicadores estadísticos correspondientes a las líneas aéreas de la Región durante los dos últimos años muestran que, si bien las líneas aéreas siguen ampliando sus operaciones y transportando más pasajeros, los resultados financieros satisfactorios. En 1989, las líneas aéreas de América Latina y el Caribe transportaron, en conjunto, casi 18 millones de pasajeros en servicios regulares internacionales, lo que supone un aumento superior al 6% con respecto al año anterior, y cabe esperar una tasa de crecimiento similar en 1990. Además, las líneas aéreas de la Región transportan casi un 75% del total de pasajeros en los servicios regulares internacionales dentro de América Latina y el Caribe. Sin embargo, a pesar de que el volumen de tráfico fue bastante satisfactorio, la situación financiera de estas líneas aéreas como grupo sigue siendo precaria. En su conjunto alcanzaron un equilibrio financiero en 1988, pero la OACI estima que en 1989 incurrieron en un déficit de explotación cercano a los \$300 millones EUA. Aunque es cierto que existen muchos factores externos que entorpecen la rentabilidad de las líneas aéreas, si los déficits de explotación persisten se convertirán en uno de los principales motivos de preocupación, tanto para los Gobiernos como para las líneas aéreas de la Región, especialmente teniendo en cuenta que esta industria se desarrolla en un ambiente normativo y de explotación cada vez más competitivo.

Me referiré ahora brevemente a algunos acontecimientos que se han producido en la OACI, en la esfera del transporte aéreo, desde la última Asamblea de la CLAC.

El 30 de julio de 1990 entró en vigor la nueva edición del Anexo 9, el cual, si ha de convertirse realmente en el marco efectivo para optimar la ventaja del tiempo que ofrece el transporte aéreo internacional y a la que aspira el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, deberá contar con el mayor cumplimiento posible por parte de los Estados y autoridades aeroportuarias.

Aunque trabajemos continuamente para facilitar el despacho en tierra de pasajeros y carga, debemos también aprovechar las ventajas que nos ofrece la nueva tecnología y, a este respecto, me referiré a la labor de la OACI relativa a los pasaportes de lectura mecánica (PLM).

Se han expedido ya más de 35 millones de PLM y va creciendo la lista de Estados que han adoptado esta nueva tecnología con las especificaciones y textos de orientación de la OACI. En la actualidad la Organización está centrando su atención en los visados de lectura mecánica (VLM) que permitirán el despacho automático de pasajeros, aún cuando sus pasaportes no sean de lectura mecánica.

Permítanme ahora mencionar brevemente algunos acontecimientos normativos de mutuo interés. A finales de 1988 la Organización publicó textos de orientación a fin de que los Estados elaboraran criterios y reglamentos para frenar, a nivel internacional, el posible abuso de los sistemas de reserva por computadora (SRC). El año pasado, la Asamblea de la OACI dio un paso más en este sentido y pidió al Consejo que elaborara un código multilateral de conducta para los SRC y, en última instancia, una cláusula modelo SRC que pudiera incluirse en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo. Los trabajos están avanzando rápidamente con la ayuda de un grupo de estudio que cuenta con dos expertos procedentes de Estados de esta Región. Confío en que las actividades relativas a los SRC les proporcionen una base para elaborar y armonizar sus propias normas de conducta nacionales y, si lo desean, regionales, por lo que respecta a esta importante cuestión normativa.

Con el mismo espíritu y en el mes de junio del año pasado, el Consejo aprobó y publicó nuevos modelos de cláusulas bilaterales sobre tarifas para orientación de los Estados. Estos modelos comprenden distintos planteamientos en materia de tarifas y responden a los rápidos cambios que están experimentándose hoy en día en el ámbito del transporte aéreo.

Por último, en esta esfera normativa, constituyen un acontecimiento de especial importancia para la aviación civil las negociaciones sobre el comercio de servicios que actualmente celebra el Grupo de Negociaciones sobre Servicios (GNS), en el marco de la Ronda Uruguay. Es posible que estas conversaciones abarquen, en cierta forma, a la aviación civil en un acuerdo multilateral sobre comercio de servicios, que se concertará probablemente a fines de este año. El papel de la OACI como organismo interesado ha sido el de seguir de cerca los acontecimientos, elaborar su propio análisis de las repercusiones de las propuestas formuladas por el GNS, asistir a las reuniones de este Grupo en las que se analizaba la cuestión del transporte aéreo y mantener informados a los órganos rectores de la OACI así como a los Estados miembros. Puedo garantizarles que la OACI hará todo cuanto esté en su mano para que los participantes en el GNS adopten sus decisiones con pleno conocimiento y entendimiento de este sector y para que los principios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional no se vean comprometidos.

Recordarán Ustedes que la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica, celebrada en Santiago de Chile en mayo de 1989, examinó y modificó las necesidades de planificación de navegación aérea de los Estados que comprendía la Reunión. Revistió especial importancia la recomendación formulada por la Reunión en la que se pedía la creación de un Grupo de Planificación Regional de gran envergadura cuyas atribuciones se ajustaran a las necesidades de las Regiones CAR y SAM. Tengo el gusto de comunicarles que, en junio del presente año, el Consejo de la OACI aprobó la creación e integración de este Grupo y que se está planeando celebrar su primera Reunión próximamente. Se espera que el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución desempeñe un papel fundamental en los futuros procesos de planificación y ejecución de las Regiones correspondientes y permita un rápido desarrollo del sistema de navegación aérea.

Como sabrán, el Comité especial de la OACI sobre Sistemas de Navegación Aérea del Futuro completó su labor en mayo de 1988. Desde entonces, el Comité FANS (provisional) ha iniciado los trabajos correspondientes a la segunda fase del Proyecto FANS en espera de que se formara un nuevo Comité. Este Comité ya se ha constituido y se reunió por primera vez en los meses de mayo y junio del presente año. Si bien el primer Comité se ocupó de cuestiones técnicas y relativas a sistemas, la segunda fase trata principalmente asuntos relativos a la planificación e implantación de un sistema global de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), concediendo especial importancia a los arreglos institucionales necesarios para apoyar dicho sistema. Además de

estas tareas, se ha pedido también al Comité que ayude en la preparación de una Conferencia de Navegación Aérea que se celebrará en el mes de setiembre de 1991 y cuyo objetivo será el de garantizar la aceptación mundial del concepto del sistema CNS, informando a los Estados sobre las ventajas técnicas, operacionales y económicas de utilizar dicho sistema, así como de la coordinación necesaria para su planificación e implantación.

Con la introducción de nuevas técnicas, la OACI afronta múltiples desafíos en la esfera de la navegación aérea, tales como el Sistema de Navegación Aérea del Futuro (FANS), la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo, el Sistema de Aterrizaje por Microondas (MLS) y el Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS). Las autoridades de aviación civil de América Latina y el Caribe participan en el estudio de todos estos asuntos y sé que la OACI puede contar con el constante apoyo de Ustedes.

La seguridad de la aviación (AVSEC), a la que la OACI está concediendo alta prioridad, es una cuestión de interés mundial y que exige la máxima cooperación entre los Estados a fin de llevar a la práctica medidas preventivas, convenios internacionales, así como políticas y disposiciones de la OACI. A raíz de la resolución del Consejo del 16 de febrero de 1989, se han reestructurado y reforzado las funciones y capacidad de la Organización en materia de seguridad de la aviación. Con objeto de ayudar a los Estados a mejorar su nivel de cumplimiento del Anexo 17, la OACI está implantando el mecanismo de asistencia financiera, técnica y material a los Estados en el campo de la seguridad de la aviación, establecido por la Organización el 1° de enero de 1990. Este mecanismo está destinado a funcionar, a solicitud de los Estados, en cuatro esferas principales, a saber: encuestas y evaluaciones internacionales en materia de seguridad, prestación del asesoramiento adecuado, coordinación de los programas de instrucción y la organización de seminarios de instrucción regionales. Se han enviado misiones técnicas a tres Estados de la Región y está previsto celebrar un seminario de instrucción en un futuro próximo. Además, la OACI ha adoptado medidas positivas para que la Organización sea el principal órgano coordinador de todos los programas de asistencia bilaterales y multilaterales. Reconociendo la importancia del factor humano en las cuestiones de seguridad de la aviación, la OACI ha decidido elaborar un programa de instrucción normalizado que se utilizará a escala mundial.

Somos plenamente conscientes de la alarmante tendencia, registrada en los últimos años, a destruir totalmente aeronaves en vuelo. En diciembre de 1989, la Asamblea General de las Naciones Unidas instó a la OACI a que intensificara su labor

encaminada a la elaboración de un régimen internacional para la colocación de marcas en los explosivos plásticos o en láminas a efectos de su detección. En la esfera jurídica, la OACI ha elaborado un proyecto de convenio sobre la marcación de explosivos para facilitar su detección, al cual se adjunta un anexo técnico relativo a los aditivos adecuados para este propósito. El Consejo ha acordado celebrar una Conferencia Diplomática en Montreal, del 12 de febrero al 1° de marzo de 1991, con miras a adoptar el proyecto de convenio y con la salvedad de que las fechas deberán ser confirmadas teniendo en cuenta las investigaciones y experimentos ulteriores.

Aprovecho esta oportunidad para hacer un llamamiento a los Estados de esta Región que no hayan ratificado aún los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, a fin de que adopten las medidas necesarias lo antes posible para pasar a ser partes en estos Convenios y de que firmen y ratifiquen 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, que ya ha entrado en vigor.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ha aprobado hasta la fecha y para el actual ciclo de 1987-1991, proyectos de aviación civil en la Región por valor de \$27.8 millones EUA, cifra ligeramente superior a la registrada en el ciclo anterior. En vista de las limitaciones presupuestarias del PNUD por lo que respecta a la disponibilidad de fondos, sigue siendo necesario que los Gobiernos financien los proyectos de aviación civil mediante acuerdos de compartición de costes. En este sentido, de los \$27.8 millones EUA a los que he hecho referencia, los Gobiernos participan en la financiación del 77.6% de los costes.

Aunque acabemos de superar la mitad del actual ciclo, tenemos que empezar a planificar el próximo, que se iniciará a principios de enero de 1992. Las propuestas para nuevos proyectos han de presentarse al PNUD durante el resto del año en curso y comienzos de 1991. La OACI presentará algunas propuestas de proyectos regionales, incluido un proyecto sobre seguridad de la aviación para la Región de América Latina y el Caribe.

En febrero del presente año y contando con el firme apoyo del PNUD, la OACI ha puesto en práctica el nuevo programa mundial de instrucción de aviación civil - TRAINAIR. Este programa se ha creado con objeto de que los centros de instrucción de aviación civil del mundo en desarrollo apliquen programas más eficaces que capaciten al personal, cada vez más numeroso, en un mayor número de disciplinas, a fin de que sus sistemas nacionales

de transporte aéreo funcionen con seguridad y eficacia. El programa TRAINAIR alcanza este objetivo valiéndose de una red mundial de participación en los recursos de instrucción que cuenta con la coordinación y el apoyo técnico de la OACI.

TRAINAIR ha recibido últimamente asistencia del PNUD para comenzar a trabajar con los centros de instrucción de aviación civil de las otras tres regiones, pero lamentablemente, debido a las limitaciones financieras a las que me he referido antes, todavía no ha podido aplicarse este programa en América Latina. Sin embargo, se prevé recibir cierta ayuda en el próximo ciclo de financiación que se iniciará en 1992. Celebro su iniciativa de organizar el próximo Seminario Regional TRAINAIR aquí en Buenos Aires, en noviembre del presente año. Este Seminario proporcionará el foro adecuado para expresar su interés por TRAINAIR así como la oportunidad de analizar la forma en que podrían participar algunos de sus centros de instrucción, incluso durante el actual ciclo de financiación. A este respecto, deberían tenerse en cuenta mis anteriores comentarios relativos a la participación de los gobiernos en los costes de los proyectos.

Dentro de pocas semanas, la OACI celebrará un Período de Sesiones Extraordinario de la Asamblea para examinar tres cuestiones importantes, a saber: la propuesta de enmienda del Convenio para aumentar el número de miembros del Consejo, las posibles restricciones a las aeronaves de reacción subsónicas que no satisfacen los requisitos de homologación en cuanto al ruido estipulados en el Anexo 16, y las consignaciones suplementarias para los presupuestos de 1990, 1991 y 1992. No voy a extenderme sobre estos asuntos; el tema del ruido de las aeronaves es, como Ustedes sabrán, continuación de la labor realizada por la Asamblea el pasado año, completada con más trabajos analíticos y propuestas del Consejo. Basta con decir que todas estas cuestiones son muy importantes y afectan directamente a sus Gobiernos y a la OACI. He mantenido contacto con su Comisión, así como con las demás Comisiones Regionales y diversos Estados contratantes, con el propósito de evitar que se tomen medidas unilaterales antes de la próxima Asamblea de la OACI y de llegar a un consenso sobre una solución de alcance mundial. Espero darles la bienvenida en Montreal y que a partir de esta Asamblea Extraordinaria la OACI pueda avanzar en la década de los 90 con mayor liderazgo y teniendo garantizada su capacidad financiera para servir a los Estados miembros.

El 27 de setiembre de 1989 tuve la gran satisfacción de entregar el Premio Edward Warner de la OACI, máximo galardón en el mundo de la aviación civil, a la Sra. Anesia Pinheiro Machado

originaria de Brasil, en reconocimiento a su destacada contribución al desarrollo de la aviación civil en América Latina. La Sra. Machado es la primera mujer que recibe ese premio. Ella personifica el espíritu pionero de la aviación al que me referí al principio de mi discurso. La aviación es una actividad que nos une, que presenta horizontes sin límites e infinidad de desafíos y que está al servicio de toda la humanidad.

La relación mantenida entre la OACI y la CLAC constituye desde hace tiempo un modelo de coherencia y apoyo mutuo. Si bien hay muchas cosas que como organismos desearíamos hacer, es preciso gestionar con prudencia los medios que tenemos a nuestro alcance y ordenar correctamente las prioridades. Nos proponemos seguir coordinando debidamente nuestros esfuerzos para aumentar al máximo sus resultados y continuar manteniendo estrecha cooperación con la CLAC, ya que nuestro objetivo es el de intensificar esta relación, en una época en que resulta esencial concertar los esfuerzos para hacer frente a los retos del Siglo XXI.

MUCHAS GRACIAS

NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(Lunes, 17 de setiembre de 1990, a las 17:00 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

CLAC/A9-OD/2

1. Cuestión 1 del Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1989-1990
2. Cuestión 2 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día
3. Cuestión 3 del Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II), elección de sus Presidentes y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités

RESUMEN DE LOS DEBATES

Cuestión 1 del Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1989-1990

CLAC/A9-NE/2

1. El Presidente leyó su Informe sobre las actividades de la CLAC contenido en la Nota de Estudio CLAC/A9-NE/2. La Asamblea tomó nota del contenido de dicho Informe.

Cuestión 2 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día

CLAC/A9-NE/1

2. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A9-NE/1.

3. La Asamblea incorporó dentro de la Cuestión 16, Otros Asuntos, la Cuestión contenida en la nota de estudio CLAC/A9-NE/13, documento presentado por la delegación de Chile, que contiene dos proyectos de Resolución y Recomendación, como asimismo la propuesta de la delegación de México orientada a la obtención de la pronta ratificación del proyecto de enmienda al Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, que se refiere al incremento de los integrantes de la Comisión de Aeronavegación. De igual forma, se incorporó bajo ésta Cuestión el tema contenido en la nota de estudio CLAC/A9-NE/14 presentada por la Presidencia, con relación a los progresos alcanzados sobre la política de aproximación con los países anglo y francoparlantes, la ratificación de alineamiento del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial con la labor de la OACI en la lucha para erradicar el transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea, puesta de manifiesto por dicho Instituto en la nota CLAC/A9-NI/5, así como una declaración de apertura de España, presentada por este país en la nota CLAC/A9-NI/6. Asimismo fue incorporado dentro de la cuestión 16, Otros Asuntos, el tema de la inmunidad antimonopólica para las Conferencias de Coordinación Tarifaria de la IATA, contenido en los documentos CLAC/A9-NI/7 y CLAC/A9-NI/8 presentados por AITAL y IATA respectivamente.

Cuestión 3 del  
Orden del Día:

Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II), elección de sus Presidentes y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités

CLAC/A9-NI/1  
CLAC/A9-NI/2

4. La Asamblea aprobó por unanimidad una propuesta del Presidente para el establecimiento de dos Comités, de tal manera que las Cuestiones 3, 4 y 5 sean examinadas por la Plenaria, las Cuestiones 6, 7, 8, 9, 10, 15 y 16 sean examinadas por el Comité I, las Cuestiones 11, 12, 13 y 14 sean examinadas por el Comité II y finalmente las Cuestiones 17, 18 y 19 sean examinadas directamente por la Plenaria.

5. Luego el Presidente pidió candidatos para los puestos de Presidentes de los Comités. A propuesta del delegado de Argentina y apoyado por Brasil y otros delegados, la Asamblea eligió por unanimidad al Dr. Carlos Fraíno Lander, delegado de Venezuela, como Presidente del Comité I. A propuesta del delegado de Bolivia y apoyado asimismo por Brasil y otros delegados, la Asamblea eligió por unanimidad al Lic. Ernesto Gutiérrez Sandi, delegado de Costa Rica, como Presidente del Comité II.

6. Por sugerencia planteada por la Secretaría sobre la naturaleza a imprimir a las Sesiones correspondientes a ambos Comités de Trabajo, varios delegados, entre ellos Argentina, Chile y Uruguay, estuvieron contestes en interpretar el Artículo 13 del Reglamento Interno de la CLAC en el sentido de asignar como principio, carácter público a las mismas, con la salvedad para el caso que así lo determine cada Comité, declarar las Sesiones a puerta cerrada para el tratamiento de temas específicos.

NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(Viernes, 21 de setiembre de 1990, a las 09:30 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

CLAC/A9-OD/3

1. Examen del Informe del Comité I
2. Examen del Informe del Comité II
3. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria
4. Cuestión 17 del Orden del Día: Lugar y Fecha de la Décima Asamblea de la CLAC
5. Cuestión 18 del Orden del Día: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A9-NE/17

1. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité I, Sr. Carlos Fraño Lander, de la delegación de Venezuela, que presentara a consideración de la Plenaria, el Informe correspondiente del Comité I. El Presidente del Comité I hizo la presentación del informe pertinente, que se encuentra contenido en la nota CLAC/A9-NE/17.
2. La Plenaria adoptó el Informe del Comité I sin ninguna observación.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A9-NE/18

3. El Presidente de la CLAC, pidió al Presidente del Comité II, Lic. Ernesto Gutiérrez Sandi, de la delegación de Costa Rica, que presentara a consideración de la Plenaria el Informe correspondiente al Comité que presidía. El Presidente del Comité II, hizo la presentación que figura en la nota CLAC/A9-NE/18.
4. El Presidente de dicho Comité, al efectuar la presentación, hizo la aclaración de que el Presupuesto para el bienio 1991-1992 que se presentaba en el Apéndice 3 de dicho informe, había sido aceptado en principio por este órgano de la Asamblea, pero que aún existía la indefinición de la asignación del monto de los US\$ 35,000 correspondiente al rubro "gastos de viajes" para el traslado del personal de la Secretaría de la CLAC, motivo por el cual presentaba este asunto a consideración de la Plenaria.
5. El delegado de Argentina propuso que dicho monto se incorporara dentro del presupuesto para el próximo bienio, bajo la consideración de que el superávit de dicha partida se transfiriera al siguiente ejercicio.
6. El delegado de Brasil manifestó que su Administración se oponía a dicha propuesta, dado que el incremento que había sufrido en el porcentaje de contribución asociado con un incremento de esta naturaleza en el presupuesto, significaba un aumento de alrededor del 70% de la cuota que había pagado para el presente ejercicio.
7. Los delegados de Ecuador y Uruguay apoyaron la moción presentada por Argentina y el delegado de México reiteró lo que había ya expresado al interior del órgano subordinado de la Asamblea, en lo referente a que aquellos Estados que fueran sede de alguna Reunión de la Comisión, contemplaran dentro de sus respectivos presupuestos un monto adicional para los pasajes que precisara dicho personal, o en su defecto a través de sus Administraciones realizaran las gestiones necesarias para que proporcionen los pasajes libres de cargo.
8. El delegado de Venezuela, propuso a título de colaboración, que las reuniones de la CLAC se realizaran en Lima, ya que de esa manera se evitarían los gastos en este rubro.
9. El delegado de Argentina recordó a la Asamblea, que se había aprobado un nutrido Programa de Trabajo para el próximo bienio y que los Estados debían tener en cuenta esta consideración al aprobar el presupuesto para no entorpecer la marcha del Organismo Regional.

10. El delegado de México, tratando de fusionar las dos propuestas, la de su Administración y la que había presentado el delegado de Argentina, presentó la moción que se incluyeran los US\$ 35,000, y una recomendación al Comité Ejecutivo para que bajo el principio de un control efectivo de los gastos, procure lograr de los Estados que se ofrezcan como sede de los diferentes eventos, su colaboración para la facilitación del traslado del personal de la Secretaría. Al respecto los delegados de Cuba, República Dominicana y Uruguay ofrecieron ser sede de alguna reunión de la CLAC, manifestando que en la medida de sus posibilidades colaborarían en el traslado de dicho personal.

11. El delegado de Venezuela expresó su apoyo a lo propuesto por México y pidió a la Asamblea que este asunto se sometiera a votación.

12. El Presidente de la Plenaria sometió a votación dicha moción, siendo apoyada por República Dominicana, Uruguay y otras delegaciones. Sin embargo, la delegación de Brasil expresó sus reservas ante esta decisión.

13. En consecuencia, ante el consenso, la Asamblea acordó la inclusión del monto anteriormente mencionado en la partida "gastos de viajes", bajo las condiciones expuestas en los párrafos anteriores.

14. La Plenaria adoptó el Informe del Comité II con la modificación expresada en el Párrafo 13 del presente Acta.

#### Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

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

#### Cuestión 17 del

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

16. El delegado de México aceptó la sugerencia formulada por el delegado de Brasil y ofreció su país como sede de la Décima Asamblea de la CLAC, fijándose como fecha estimativa el mes de noviembre de 1992, propuesta que contó con el beneplácito de los participantes.

Cuestión 18 del  
Orden del Día:

Elección del Presidente y Vicepresidentes de  
la CLAC

17. A propuesta de los delegados de Brasil, Cuba, Honduras, Uruguay y Venezuela y con el apoyo de varios delegados, la Plenaria eligió por aclamación a los siguientes países para constituir el Comité Ejecutivo:

Presidente	:	Argentina
Vicepresidente 1°	:	México
Vicepresidente 2°	:	República Dominicana
Vicepresidente 3°	:	Bolivia
Vicepresidente 4°	:	Costa Rica

NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTO DE CLAUSURA

(Viernes, 21 de setiembre de 1990, a las 11:30 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

CLAC/A9-OD/4

1. Palabras de despedida del Ing. Alvaro Escalante, Director General de Aviación Civil de Costa Rica
2. Palabras del Brigadier Alberto Alegría, Comandante de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina
3. Palabras del Excelentísimo Señor Presidente de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem
4. Clausura de la Novena Asamblea

1. El Presidente de la CLAC, Ing. Alvaro Escalante Montealegre, pronunció un discurso (Apéndice 11) y acto seguido, el Presidente entrante, Brigadier Alberto Alegría, hizo lo propio (Apéndice 12), cediendo luego la palabra al Excelentísimo Presidente de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem, para la clausura oficial de la Novena Asamblea.

Clausura de la Novena Asamblea

El Presidente de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem, tomó la palabra y clausuró oficialmente los trabajos de la Novena Asamblea de la CLAC (Apéndice 13).

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE SALIENTE

ING. ALVARO ESCALANTE MONTEALEGRE, EN EL ACTO DE CLAUSURA

DE LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Presidente de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem
- Excelentísimo Señor Ministro de Defensa de la República Argentina, Dr. Humberto Antonio Romero
- Excelentísimo Señor Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Mayor José Antonio Julia
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Excelentísimo Señor Comandante de Regiones Aéreas de la República Argentina, Brigadier Alberto Alegría
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Legisladores nacionales
- Señores Delegados y Observadores
- Autoridades civiles y militares
- Señoras y Señores

Hay momentos en la vida tanto personal como de las Instituciones, que alcanzan la relevancia de auténticos hitos.

En esta oportunidad, la segunda en la vida del Organismo Regional, también en esta bella ciudad, la llamada Reina del Plata, que las aspiraciones de nuestra Patria Grande de América Latina, se han expresado y han llegado a materializar en importante medida en aras al desarrollo de la herramienta intervinclante de nuestra comunidad de pueblos, la aviación civil de América Latina.

Dos años han transcurrido desde la Octava Asamblea que tuvo lugar en mi patria de origen, dos años en los cuales no pocos han sido los esfuerzos desplegados para despejar muchas de las dificultades con las que tropieza el mundo del transporte aéreo regional.

El balance es positivo si ponderamos el programa de trabajo del bienio.

La agenda de asuntos abordados en estos apretados cinco días, da buena cuenta de ello; ejemplo lo constituye el inicio de estudios sobre la modalidad de "courier", con claro sentido de alcanzar la compatibilización de las diferentes facetas que ofrece esta nueva actividad necesitada de un marco jurídico propio.

Tocará pues en el bienio que inicia el próximo año, el colocar las bases de un adecuado ordenamiento que al propio tiempo de procurar su desarrollo, reserve que dicha actividad pueda ser utilizada como herramienta del buen desenvolvimiento del comercio, evitando su espúrea utilización en el campo de los ilícitos.

Otro de los temas fundamentales lo ha constituido el tratamiento de la posición a sustentar en la Asamblea Extraordinaria de la OACI, es decir la contribución a una posición de sano equilibrio entre los requerimientos propios de la protección del medio ambiente con los intereses de las líneas aéreas de la Región con magras economías para enfrentar la renovación de equipos. Nos referimos pues al problema de las restricciones operacionales de aeronaves no homologadas en materia de ruido, que de aplicarse en términos breves penalizaría seriamente la misma existencia de muchas de las líneas aéreas de la Región.

La modernización en el tratamiento de la información del programa de estadísticas de origen y destino, ha representado también un logro, fruto de esta Novena Asamblea lo que representa la puesta en marcha de un ambicioso programa que redundará a no dudarlo en la mayor confiabilidad de la información y en la actualización permanente de la misma para un mejor servicio, no sólo de las Administraciones de Aviación Civil, de los transportadores, sino también de otros como el sector turístico, gran potencializador de muchas de las economías regionales.

Pero debe remarcarse de un modo especial la preocupación prioritaria por obtener los mejores niveles de capacitación profesional de quienes tienen en sus manos el manejo de la actividad aeronáutica. La CLAC continuó en la tarea de difusión de cursos, seminarios y talleres, ofreciendo una buena porción de becas para la participación en seminarios.

En la misma línea de propósito, la Novena Asamblea ha adoptado una Resolución de un mejor aprovechamiento de los centros de instrucción que dispone la Región, sin perjuicio de la implementación de algunos cursos que cubrirán las señaladas necesidades de perfeccionamiento de los funcionarios del transporte aéreo.

El tráfico ilícito de drogas con la utilización de los servicios aéreos regulares, sigue ocupando el centro de interés de los veinte Estados miembros y en tal sentido se ha podido apreciar un aceptable grado de receptabilidad de las medidas elaboradas con ocasión de la anterior Asamblea.

La flexibilización de los derechos de tráfico y la tendencia hacia la privatización de las líneas aéreas, son dos importantes tópicos cuyo estudio en el más alto rango de prioridad ha sido incorporado en el programa futuro de trabajo.

El elenco de tópicos no queda agotado en la mención de los que acabamos de indicar. Lejos de ello pone de manifiesto la complejidad de las estructuras actuales que ofrece el modo de transporte portador de la paz y desarrollo de los pueblos del mundo.

Como partes de esta gran patria que es Latinoamérica, debemos cobrar plena conciencia del desafío que debemos enfrentar en un momento de aceleración de la historia de la aviación civil.

Este esfuerzo implica asumir la responsabilidad de modernizar viejas estructuras para insertar la aviación civil de la Región en el entorno internacional dentro de condiciones más equitativas.

Toca el turno una vez más a la CLAC para operar como el gran catalizador de la gran transformación que desde hace ya tiempo se está reclamando del transporte aéreo para que éste pueda cumplir cabalmente el rol de gran dinamizante del progreso de nuestra Región.

Deseo por último evocar aquel ilustre pensador español, José Ortega y Gasset, quien en ese entonces apreciando la potencialidad de la Nación Argentina, exclamaba "... argentinos, a las cosas..." y parafraseándole diríamos, "latinoamericanos, a las cosas", no son tiempos éstos de preocupación sino de ocuparse en encarnar las grandes realizaciones.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE ENTRANTE

BRIGADIER ALBERTO ALEGRIA, EN EL ACTO DE

CLAUSURA DE LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Presidente de la República Argentina, Dr. Carlos Saúl Menem
- Excelentísimo Señor Ministro de Defensa de la República Argentina, Dr. Humberto Antonio Romero
- Excelentísimo Señor Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Mayor José Antonio Julia
- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Ing. Alvaro Escalante Montealegre
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático
- Señores Directores Generales de Aviación Civil de Latinoamérica
- Señores Legisladores nacionales
- Señores Delegados y Observadores
- Autoridades civiles y militares
- Señoras y Señores

Al asumir en nombre de mi país, la Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, deseo expresar el más profundo agradecimiento personal, de la Administración y del país que represento, por esta indiscutible muestra de confianza que la América Latina deposita en nosotros para que durante el próximo bienio guíemos los pasos de este Organismo Regional.

Tan alto honor lo hemos de compartir con las Administraciones Aeronáuticas de México, República Dominicana, Bolivia y Costa Rica, con quienes, por imperio de nuestra voluntad soberana, constituimos a partir de este momento, el nuevo Comité Ejecutivo, en nombre del cual y asumiendo su representación, agradezco la distinción de vuestra elección.

Somos conscientes que como Comité Ejecutivo tomamos el lugar de distinguidas Administraciones que hasta hoy nos acompañaron en el mismo, las que a través de un trabajo responsable y realista nos han presentado un valioso material que ha permitido analizar en esta Asamblea los principales problemas que afronta la actividad aeronáutica de la Región.

El éxito de esta Reunión es el producto final del trabajo sostenido del Comité saliente, al que hoy, en nombre de todas las delegaciones aquí presentes, deseo expresar el agradecimiento de la Comisión por la labor desarrollada.

A nuestro Presidente saliente, el Señor Director General de Aviación Civil de Costa Rica, Ing. Alvaro Escalante, deseo ofrecerle el público reconocimiento de sus colegas de la Comunidad Aeronáutica, reconocimiento que hacemos presente por la eficiencia con que ha cumplido su mandato, por su espíritu comprensivo, por su voluntad conciliadora y su contribución fecunda al trabajo de la Comisión. Por todo ello reciba Usted nuestras sinceras muestras de gratitud.

Quisiera ahora, en momentos en que esta Asamblea toca a su fin, hacer con Ustedes algunas reflexiones que puedan conducirnos a afrontar el trabajo futuro con buenas perspectivas de éxito.

Recientemente hemos dado aprobación a un importante programa de trabajo de la Organización para el próximo bienio, programa de trabajo que es importante por la cantidad y característica de los temas consignados.

La América Latina debe prepararse para afrontar en un futuro cercano las demandas de una actividad aeronáutica creciente, que responderá a nuevos modelos, generando nuevas exigencias conforme evolucionen las características del transporte aéreo internacional. De nuestra capacidad de análisis del presente, dependerá la posibilidad de afrontar con éxito el futuro.

En ese futuro del transporte aéreo, todos los componentes del sistema aeronáutico tendrán que ser actualizados para proveer eficientes apoyos a la navegación, instalaciones aeroportuarias que respondan a las demandas del tráfico, soporte de servicios que faciliten el desplazamiento y trámites de viajeros y carga, así como confiables sistemas de seguridad que impidan la comisión de actos de interferencia ilícita a la aviación civil y que dificulten la explotación del medio aéreo para el condenable transporte ilegal de drogas.

Basta esta simple enunciación para comprender la magnitud y complejidad de la tarea que tenemos por delante, tarea para la cual considero imprescindible contar con el soporte valioso de todas las Administraciones.

Esta es mi propuesta, que se sintetiza en un pedido de máxima participación; participación que tengo la absoluta seguridad obtendré de todos Ustedes, porque soy conocedor de vuestras inquietudes y de la disposición que les anima en la búsqueda de soluciones consensuadas a los problemas que afectan el desarrollo seguro y ordenado de la actividad aeronáutica.

Señoras y señores, distinguidos delegados, una vez más quiero expresarles mi particular agradecimiento por la distinción conferida, y al asumir formalmente la Presidencia de la CLAC, deseo comprometer ante Ustedes lo mejor de mis esfuerzos, conocimientos y experiencia para guiar a esta Organización por el único sendero posible, el de la gloria de la fraternal unidad latinoamericana.

Señor Presidente de la Nación, Usted está presidiendo el acto de clausura de la Asamblea del más alto foro aeronáutico de la Región y es testigo de la distinción que le ha sido conferida a nuestro país; invito a Usted en su calidad de Presidente y en su muy especial condición de hombre del aire, a dar por clausurada oficialmente la Novena Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE DE LA  
REPUBLICA ARGENTINA, DR. CARLOS SAUL MENEM, EN EL ACTO  
DE CLAUSURA DE LA NOVENA ASAMBLEA DE LA CLAC

Hermanos argentinos y latinoamericanos:

En primer término quiero saludarlos por la realización de esta importante Asamblea Latinoamericana de Aviación Civil y agradecer asimismo que nuestro país haya sido designado sede de estas deliberaciones y para ejercer la Presidencia de esta Comisión en el próximo bienio.

Me resulta además sumamente grato poder compartir con todos los pueblos hermanos de Latinoamérica integrantes de esta Comisión, el esfuerzo que vienen realizando desde hace 17 años en pos del mejoramiento técnico y de coordinación de la aeronavegación civil en la Región.

Coincido plenamente con la tarea que impulsa este Organismo, que se ha convertido en el más alto foro aeronáutico, indispensable marco para considerar los problemas que afectan a la actividad en su conjunto.

Y digo esto porque, en un siglo dominado por los adelantos tecnológicos y las comunicaciones con cualquier punto del planeta, la aeronavegación civil representa uno de los pilares fundamentales de cualquier intercambio.

Claro que -y ustedes lo saben mucho mejor que yo- el desarrollo de esta actividad ha generado dificultades.

Las ciudades que hoy habitamos cualquiera de nosotros ya no son las ciudades "abiertas" que existían cuando el flujo de la aviación civil era mucho menor.

Y así como cambiaron las condiciones técnicas de los aviones que hoy surcan los cielos del mundo, cambiaron también proporcionalmente las condiciones de seguridad de las ciudades y sus aeropuertos.

Sé que Ustedes consideran en esta Asamblea, entre otros temas fundamentales, medidas tendientes a neutralizar los problemas del ruido, hoy un auténtico flagelo en muchos aeropuertos del mundo.

El Gobierno que presido, coincidiendo con esta serie de medidas que impulsa la Comisión, entiende indispensable el traslado del Aeroparque Jorge Newbery a Ezeiza, como una contribución a tener una ciudad más sana, menos ruidosa y más segura.

Esta adecuación a los tiempos que vivimos aparece, sin duda, como un paso imprescindible para el futuro de esta relevante actividad, no sólo condicionada por temas de calidad de vida y seguridad, sino también por una adecuada evolución y actualización tecnológica, que ubique a la aeronavegación civil de la Región dentro de las pautas de modernización vigentes en el resto del mundo.

Esta evolución tecnológica, deberá ser puesta en marcha en base a criterios uniformes que representen los intereses individuales dentro del marco de los intereses del conjunto.

Debo decirles también que, además de mi pasión personal por los aviones, como gobernante le asigno una importancia fundamental a la actividad aeronáutica en todas sus manifestaciones.

Por lo cual vuelvo a saludar la realización de estas deliberaciones en Buenos Aires. Esta Asamblea es el síntoma claro y elocuente de la preocupación constante de esta Comisión por resolver los distintos temas que afectan a la aviación civil en el continente. Y, asimismo, proyectar esta actividad al primer plano mundial, propiciando nuevos acuerdos con los Estados de la Región, el mejoramiento tecnológico y la ampliación de los servicios.

Quiero comunicarles, además, el firme compromiso del Estado Nacional de apoyar -a través de los Organismos correspondientes- el fortalecimiento de la OACI y de la CLAC, con el propósito de promover el desarrollo ordenado y seguro de la actividad aeronáutica.

Para mi Gobierno, la comunicación no solamente es una cuestión de Estado, sino también es una cuestión de vida.

Por eso, mi personal aprecio por este encuentro.

Y permítanme, hermanas y hermanos, una bella metáfora para celebrar este acontecimiento. Quiero recordar junto a todos Ustedes, aquella sabia definición de un gran pensador argentino, Raúl Scalabrini Ortiz, que un día señaló para siempre "Argentina tiene que ser un país con raíces y alas. Firme y arraigado en su tradición y con la creatividad, la audacia y la inteligencia necesarias, para despegar rumbo al futuro."

MUCHISIMAS GRACIAS