



CLAC/10

**COMISION LATINOAMERICANA
DE AVIACION CIVIL**

DECIMA ASAMBLEA ORDINARIA
(Cancun, 09 al 13 de Noviembre de 1992)

INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA

I N D I C E

	<u>Página</u>
Apertura de la Décima Asamblea de la CLAC por el Presidente	1
Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1991-1992	2
Adopción del Orden del Día	3
Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités	4
Mecanismo de negociación regional	4
<u>Resolución A10-1</u>	
Mecanismo de negociación regional	5
Acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo	6
<u>Resolución A10-2</u>	
Acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo	7
Participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente	9
<u>Recomendación A10-1</u>	
Participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente	9
Conveniencia de ratificación del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de su detección	10

Resolución A10-3

Conveniencia de ratificación del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de su detección	10
Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea	11

Resolución A10-4

Cooperación y asistencia mutua en la prevención de tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo	13
---	----

Recomendación A10-2

Participación de los servicios de tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas	15
---	----

Recomendación A10-3

Extensión a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular de las medidas de prevención y control del narcotráfico contenidas en la Recomendación A8-1	16
--	----

Recomendación A10-4

Acciones legales y operativas sobre tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores, elementos químicos esenciales y delitos conexos, utilizando como medio para dicho fin a la aviación general	17
--	----

Conclusión

Eventuales fórmulas internacionales de penalización del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores y elementos químicos esenciales utilizando como medio para dichos fines a la aviación general	18
Prácticas comerciales depredatorias por parte de líneas aéreas extrarregionales	18
Cuestión relativa a la aproximación con países anglo y francoparlantes del Caribe	20

Conclusión

Política de aproximación con países anglo y francoparlantes del Caribe	21
Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para impedir doble tributación	21

Recomendación A10-5

Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para eliminar la doble tributación	22
Regulación del servicio "courier" por vía aérea . . .	22

Recomendación A10-6

Sobre el servicio "courier"	23
Cartilla sobre derechos del usuario del transporte aéreo	26

Recomendación A10-7

Cartilla sobre los derechos del usuario del transporte aéreo	27
--	----

Activación del programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas en los aeropuertos 34

Recomendación A10-8

Activación del programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas en los aeropuertos 34

Congestión aeroportuaria. Necesidad de coordinación con las autoridades competentes 35

Recomendación A10-9

Congestión aeroportuaria - Necesidad de coordinación con las autoridades competentes 36

Interpretación sobre los alcances del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC. Definición de los términos Conclusión, Resolución y Recomendación 38

Resolución A10-5

Interpretación del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC 38

Conveniencia de ampliación de la base de datos disponible en la Secretaría de la CLAC, a fin de poder brindar servicios adicionales a los Estados miembros del Organismo Regional 39

Perfeccionamiento de la capacitación profesional de los Estados miembros de la CLAC 40

Ratificación de las medidas adoptadas en las Asambleas de la CLAC 41

Resolución A10-6

Ratificación de las medidas adoptadas en las Asambleas de la CLAC 41

	<u>Página</u>
Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea	42
<u>Resolución A10-7</u>	
Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea	42
Evolución del programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC	43
Presupuesto para el bienio 1993-1994. Gastos realizados en el bienio 1991-1992	43
Pago de contribuciones de los Estados miembros de la CLAC. Escala de cuotas	45
<u>Resolución A10-8</u>	
Prorrateso de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros correspondientes al bienio 1993-1994	46
Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1994	49
Mejoramiento de comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros	49
<u>Recomendación A10-10</u>	
Mejoramiento de comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros	50
Pronta ratificación de los Protocolos de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículos 50a) y 56	51
<u>Resolución A10-9</u>	
Pronta ratificación de los Protocolos de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículos 50a) y 56	52

	<u>Página</u>
Inmunidad antimonopólica en el campo tarifario	53
Futura evolución del transporte aéreo y de su Reglamentación	53
<u>Resolución A10-10</u>	
Futura evolución del transporte aéreo y su Re- glamentación	54
Esquema de Categorías Jurídicas como guía orien- tadora en la elaboración de nuevas legislaciones aeronáuticas en la Región o en las modificacio- nes de dichos cuerpos normativos	55
Presentación esquemática y orgánica de Categorías Jurídicas a ser considerada como guía orientadora en las modificaciones de la norma aeronáutica	55
Actividades del Grupo Regional CAR/SAM de Planifi- cación y Ejecución de Navegación Aérea (GREPECAS)	59
Programa de reuniones y seminarios para el año 1993 - Oficina Sudamericana	59
Participación de la CLAC en el 29° Período de Se- siones de la Asamblea de la OACI	60
La cooperación técnica de la OACI en la Región Latinoamericana	60
Conclusiones de las XXII Jornadas del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espa- cio y de la Aviación Comercial	60
Lugar y fecha de la Undécima Asamblea de la CLAC	61
Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC	61
Clausura de la Décima Asamblea	61

ADJUNTOS

- A. Programa de actividades aprobado por la Décima Asamblea de la CLAC
- B. Programa de Reuniones de la CLAC, primer Semestre 1993
- C. Presupuesto de gastos directos de la CLAC 1993-1994

APENDICES

- 1. Lista de Participantes
- 2. Relación de notas de estudio y notas informativas
- 3. Orden del Día
- 4. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1991-1992
- 5. Discurso pronunciado por el Brigadier Mayor Alberto Alegría, Presidente de la CLAC, en el acto de apertura de la Décima Asamblea del Organismo Regional
- 6. Discurso pronunciado por el Señor Subsecretario de Transporte de México, C.P. Gustavo Patiño Guerrero, en el acto de apertura de la Décima Asamblea de la CLAC
- 7. Discurso pronunciado por el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, en el acto de apertura de la Décima Asamblea de la CLAC
- 8. Acta de la Primera Sesión Plenaria
- 9. Acta de la Segunda Sesión Plenaria
- 10. Discurso pronunciado por el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, en el Acto de Clausura de la Décima Asamblea de la CLAC
- 11. Discurso pronunciado por el Presidente saliente de la CLAC, Brigadier Mayor Alberto Alegría, en el Acto de Clausura de la Décima Asamblea del Organismo Regional

12. Discurso pronunciado por el Presidente entrante de la CLAC, Brigadier del Aire Renato Claudio Costa Pereira, en el Acto de Clausura de la Décima Asamblea del Organismo Regional
13. Discurso pronunciado por el Director General de Aeronáutica Civil de México, Capitán Enrique Zapata Buttner, en el Acto de Clausura de la Décima Asamblea de la CLAC

TEMAS CONSIDERADOS DURANTE LA
DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DIA N°	MEDIDAS ADOPTADAS			NOTAS ESTUDIO O INFORMATIVAS
	RESOLUCION	RECOMENDAC.	CONCLUSION	
4				CLAC/A10-NE/2
5				CLAC/A10-NE/3
6				CLAC/A10-NE/4 CLAC/A10-NI/1
7	A10-1			CLAC/A10-NE/5
8	A10-2			CLAC/A10-NE/6
9		A10-1		CLAC/A10-NE/7
10	A10-3			CLAC/A10-NE/8
11	A10-4			CLAC/A10-NE/9
11		A10-2		CLAC/A10-NE/10
11		A10-3		CLAC/A10-NE/11
11		A10-4		CLAC/A10-NI/9
			Conclusión	
12				CLAC/A10-NE/12
13			Conclusión	CLAC/A10-NE/13 CLAC/A10-NI/11
14		A10-5		CLAC/A10-NE/14
15		A10-6		CLAC/A10-NE/15
16		A10-7		CLAC/A10-NE/16 CLAC/A10-NI/10
17		A10-8		CLAC/A10-NE/17
18		A10-9		CLAC/A10-NE/18
19	A10-5			CLAC/A10-NE/19
20				CLAC/A10-NE/20
21				CLAC/A10-NE/21 CLAC/A10-NI/6

ORDEN DEL DIA N°	MEDIDAS ADOPTADAS			NOTAS ESTUDIO O INFORMATIVAS
	RESOLUCION	RECOMENDAC.	CONCLUSION	
22	A10-6			CLAC/A10-NE/22
22	A10-7			CLAC/A10-NE/29
22				CLAC/A10-NE/30
23				CLAC/A10-NE/23
24	A10-8			CLAC/A10-NE/24
25				CLAC/A10-NE/25
26		A10-10		CLAC/A10-NE/26
27	A10-9			CLAC/A10-NE/27
27				CLAC/A10-NE/28
27	A10-10			CLAC/A10-NE/31
27				CLAC/A10-NI/3
27				CLAC/A10-NI/4
27				CLAC/A10-NI/5
27				CLAC/A10-NI/7
27				CLAC/A10-NI/8
27				CLAC/A10-NI/12

DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Cancún, México, del 9 al 13 de noviembre de 1992)

I N F O R M E

Cuestión 1 del
Orden del Día:

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

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Discurso de bienvenida a cargo del Sub-
secretario de Transporte de la Secretaría de
Comunicaciones y Transportes de México

Cuestión 3 del
Orden del Día:

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

1. La Décima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por su Presidente, Brigadier Mayor Alberto Alegría, Comandante de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, en el Salón Chichen-Itzá del OMNI Cancún Hotel y Villas, localidad de Cancún, Quintana Roo (México), el día 9 de noviembre de 1992 a las 15:30 horas.

2. El Presidente de la CLAC se dirigió a los participantes de la Décima Asamblea, haciendo hincapié a la fructífera labor cumplida por el Organismo Regional propiciando el desarrollo de la actividad aeronáutica en la Región, como se puede advertir en el número de Resoluciones y Recomendaciones adoptadas en las Asambleas anteriores y que han servido para guiar a los Estados miembros hacia el desarrollo de un transporte aéreo seguro y ordenado, dentro de los preceptos de equilibrio de las partes que lo componen. Exhortó asimismo que para afrontar los retos del futuro, la CLAC tendrá un papel importante que jugar, para lo cual convocó a los Estados miembros a participar activamente en el seno de la Comisión. Las palabras pronunciadas por el Presidente de la CLAC aparecen en el Apéndice 5 de este informe.

3. Seguidamente, el Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, C. P. Gustavo Patiño Guerrero, en nombre del Gobierno de México, pronunció las palabras de bienvenida a los participantes en la Décima Asamblea del Organismo Regional, destacando la importancia que representan los organismos multilaterales como la CLAC para conducir los trabajos de la aviación civil internacional en temas de relevante importancia para la Región, como lo representan la variada gama de

asuntos que serían tratados en ocasión de este evento, ofreciendo asimismo la oportunidad de estrechar los lazos de fraternidad y amistad entre los Estados. El discurso de bienvenida pronunciado por la autoridad del país anfitrión, se reproduce en el Apéndice 6 de este informe.

4. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea, presentando un enfoque sobre la realidad que atraviesa la industria del transporte aéreo. En tal sentido, se refirió principalmente a los factores involucrados dentro del nuevo reto que asume la organización en la aplicación del plan estratégico de la aviación civil internacional, que involucra aspectos técnicos de navegación aérea, jurídicos, económicos, políticos e institucionales que van a demandar un mayor compromiso por parte de los países miembros. Recalcó que esta nueva orientación de los Estados participantes redundará en beneficio de la comunidad internacional, especialmente en oportunidad de celebrarse el cincuentenario del Convenio de Chicago, coincidente con la convocatoria de una Conferencia Mundial de Transporte Aéreo y la Undécima Asamblea de la CLAC en el año 1994. El discurso pronunciado por el Presidente del Consejo de la OACI, se presenta en el Apéndice 7 de este informe.

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades
de la CLAC durante el bienio 1991-1992

CLAC/A10-NE/2

5. El Presidente de la CLAC tomó la palabra para proceder a la lectura de su informe sobre las actividades del Organismo Regional durante el bienio 1991-1992 (Apéndice 4), con el apoyo de proyecciones de los cuadros presentados, dando inicio de esta manera a la Primera Sesión Plenaria y a las sesiones de trabajo propiamente dichas, que tuvieron lugar en los Salones Chichen-Itzá y del Sol, del OMNI Cancún Hotel y Villas.

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

7. Participaron en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros: Alemania, Arabia Saudita, Aruba, Bélgica, Canadá, Checoslovaquia, España, Francia, Haití, India, Pakistán y Trinidad y Tabago, así como las siguientes líneas aéreas y organizaciones: ACACIA (Asociación Costarricense de Agencias de Carga Internacional), Aeroméxico, Aerocancún, Aerolíneas Argentinas, AITAL (Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano), ALADA (Asociación Latinoamericana de Derecho

Aéreo), CEAC (Comisión Europea de Aviación Civil), Constructor Brasil, COTAL (Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina), IAMTI/IIFGA (Instituto Internacional de Formación en Gestión Aeronáutica Civil), IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), IBAC (Instituto Internacional de Aviación Empresarial), IIDAÉAC (Instituto Iberoamericano de Derecho Aéreo y del Espacio y de la Aviación Comercial), OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), TAESA (Transportes Aéreos Empresariales S.A.) y Varig.

8. 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 de este informe.

9. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), asistió a los actos de inauguración y clausura de la Asamblea, así como a las sesiones de trabajo del Comité I. El Sr. Vladimir Zubkov, Director de la Oficina de Transporte Aéreo de la sede de la OACI en Montreal, así como el Sr. Paulo Imre Hegedus, Director de la Oficina Regional SAM de la OACI en Lima y el Sr. Abelardo Sánchez, Jefe de la Sección de Actividades de las Misiones - Las Américas de la OACI en Montreal, asistieron a las deliberaciones de la Asamblea. El Sr. Enrique Pérez Castro, Director de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, también asistió a las deliberaciones de la Asamblea y asesoró a la Secretaría durante las sesiones de trabajo del Comité II. La Dra. Marina Donato, Secretaria de la CLAC, se desempeñó como Secretaria de la Asamblea, asistida por el Sr. Alfonso Fonseca, Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, la Sra. Zoraida Díaz de Ferrari, Asistente de Estadísticas de la Secretaría de la CLAC, la Srta. Ursula Danuser, Secretaria Administrativa de la Secretaría de la CLAC y del personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de México. Los locales, equipos, suministros, servicios generales y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno de México.

Cuestión 5 del

Orden del Día: Adopción del Orden del Día

CLAC/A10-NE/1

CLAC/A10-NE/3

10. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A10-NE/1, aprobándolo por unanimidad en la forma que aparece en el Apéndice 3.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

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

CLAC/A10-NE/4

CLAC/A10-NI/1

11. A propuesta del Presidente, la Asamblea aprobó por unanimidad el establecimiento de dos Comités (I y II) para examinar las diferentes cuestiones a ser tratadas. En tal sentido, al Comité I le fueron asignadas las cuestiones 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 25 y 27 del Orden del Día, mientras que el Comité II trataría las cuestiones 12, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24 y 26, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A10-NE/4. La Asamblea decidió que las cuestiones 4, 5, 6, 28, 29 y 30 fueran examinadas directamente por la Plenaria.

12. La Asamblea eligió al Brig. Gral. Fernando Martínez de la Vega, Director General de Aviación Civil del Ecuador, jefe de la delegación de su país, como Presidente del Comité I y al Lic. Leopoldo Arturo Palmieri Ingram, Viceministro de Transportes de Guatemala y jefe de la delegación de su país, como Presidente del Comité II. La Dra. Marina Donato, Secretaria de la CLAC, actuó como Secretaria del Comité I, mientras que el Sr. Alfonso Fonseca, Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, se desempeñó como Secretario del Comité II. Las presentaciones de las cuestiones 23 y 24 del Orden del Día, tratadas en el seno del Comité II, estuvieron a cargo de la Sra. Zoraida Díaz de Ferrari, Asistente de Estadísticas de la Secretaría de la CLAC. El Acta correspondiente a la Primera Sesión Plenaria, aparece en el Apéndice 8.

Cuestión 7 del
Orden del Día:

Mecanismo de negociación regional

CLAC/A10-NE/5

13. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/5 relativa a la posibilidad de contar con un mecanismo de negociación regional como herramienta de procedimiento para enfrentar con mayor gravitación la negociación de aspectos aerocomerciales de interés común en la Región latinoamericana frente al entorno mundial desregulado.

14. El proyecto de Resolución en este sentido, puesto a consideración de la Asamblea, no alcanzó consenso, toda vez que las opiniones se encontraban divididas. Unas delegaciones, argumentaban que en vista de la futura convocatoria de una Conferencia Mundial de Transporte Aéreo a nivel de la OACI, como resultado del Coloquio

Internacional sobre el Futuro del Transporte Aéreo que fuera celebrado durante el mes de abril próximo pasado también bajo el auspicio de la Organización Internacional, las acciones a ser adoptadas por la CLAC debían exhibir un nivel de prudencia y quedar a las resultas de las orientaciones políticas derivadas de dicho evento mundial, lo cual llevó a sugerir la eliminación de dicho tema de la Agenda a ser tratada durante esta Décima Asamblea.

15. Otras delegaciones, por su lado, se expresaron a favor del mantenimiento de una decisión a nivel de Resolución, lo que permitiría a la Región contar con una adecuada herramienta de negociación y mejor situación en el enfoque de temas de interés común.

16. En este punto de las deliberaciones, intervino el Presidente del Consejo de la OACI, quien sugirió se recogiese la idea central de seguimiento de asuntos de interés regional por parte del Comité Ejecutivo, refiriéndose a la labor que en el seno del Organismo Internacional se estaba llevando a la práctica a través de un panel de expertos, incluido un representante de América Latina, con el propósito de ofrecer las reglas de juego que corresponderá aplicar a la industria del transporte aéreo internacional, en ocasión de la futura Conferencia Mundial.

17. La Asamblea receptó las propuestas y aconsejó se encomendase a la Secretaría la redacción de la medida que se juzgase más oportuna para conciliar las dos corrientes de ideas, que tanto podría materializarse a través de un proyecto de Resolución con ajustes de redacción como de una Conclusión de la Asamblea.

18. En este sentido, a través de Secretaría se presentó un proyecto de Resolución, el mismo que, luego de un intercambio de opiniones entre los participantes, quedó aprobado tal como se transcribe a continuación:

RESOLUCION A10-1

MECANISMO DE NEGOCIACION REGIONAL

CONSIDERANDO que los escenarios mundiales en los que se desenvuelve actualmente el transporte aéreo, responden a conceptos de globalización y de explotación mancomunada de los elementos esenciales del modo aéreo;

CONSIDERANDO que dichos comportamientos tienen repercusión en el transporte aéreo de América Latina, afectando los procesos de un sostenido y ordenado desarrollo del mismo;

CONSIDERANDO que en las actuales circunstancias resulta imperioso el fortalecimiento de medidas de cooperación y colaboración entre los Estados miembros en asuntos de interés común en el campo aerocomercial;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Encomendar al Comité Ejecutivo a:
 - a) Efectuar el seguimiento de los asuntos de interés común, tales como ruido, oferta, tarifas, acceso al mercado, leyes de competencia comercial, Sistemas de Reserva por Computadoras, a efectos de articular las bases de eventuales negociaciones.
 - b) Examinar la posibilidad de un sistema de negociación conjunto.
- 2) Instar a los Estados miembros a una máxima participación en la tarea encomendada al Comité Ejecutivo.

Cuestión 8 del
Orden del Día:

Acciones políticas tendientes a la flexibi-
lización del transporte aéreo

CLAC/A10-NE/6

19. Seguidamente, la Asamblea analizó la nota CLAC/A10-NE/6 y el proyecto de Resolución sobre acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo intralatinoamericano.

20. Tal proyecto de Resolución contó con el apoyo general de la Asamblea, con la salvedad de algunas consideraciones formuladas por ciertas delegaciones en lo pertinente a la administración flexibilizada de los derechos de tráfico, motivo por el cual se efectuaron algunas alternativas de enmienda que aludiesen a la aplicación de la reciprocidad y a la adscripción de un esquema de sana competencia.

21. Hechas las modificaciones del caso, la Resolución en cuestión quedó aprobada tal como figura a continuación:

RESOLUCION A10-2

ACCIONES POLITICAS TENDIENTES A LA
FLEXIBILIZACION DEL TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que uno de los objetivos prioritarios de la CLAC es alcanzar el desenvolvimiento del transporte aéreo intra-regional;

CONSIDERANDO que la actual situación aeropolítica de América Latina no estimula condiciones favorables para la concreción de dicho propósito;

CONSIDERANDO que es necesario establecer un proceso gradual de flexibilización a fin de determinar los lineamientos aeropolíticos del sector aerocomercial dentro de un esquema de sana competencia;

CONSIDERANDO que la mayor participación de los transportadores aéreos de América Latina en los derechos de tráfico del área, representará un importante factor de fortalecimiento de dicho mercado y de los transportadores aéreos de la Región;

CONSIDERANDO que a los efectos de coadyuvar al proceso de flexibilización es necesario el intercambio de información sobre aplicación de leyes de competencia comercial;

CONSIDERANDO que en los procesos de privatización que se están realizando en la Región, es importante mantener el criterio que el control efectivo de las líneas aéreas continúe en manos de los propios nacionales;

CONSIDERANDO que deberá exhortarse a los Estados miembros al cabal cumplimiento de los términos de la Resolución A1-8, a la luz de lo determinado asimismo en el Artículo 83 del Convenio de Chicago de 1944, en cuanto al suministro permanente de información relativa a las negociaciones multilaterales y bilaterales;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Exhortar a los Estados miembros, en sus acuerdos bilaterales y multilaterales y conforme con sus políticas internas, a la adopción de un proceso gradual de flexibilización de su transporte aéreo, con aplicación de los siguientes cursos de acción:

- Facilitar el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertades intra-regionales en favor de los transportadores aéreos de la Región sobre bases de reciprocidad, dentro de un esquema de sana competencia;
 - Mejorar el sistema de facilitación del transporte aéreo;
 - Agilizar procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios;
 - Establecer condiciones favorables para la explotación de los servicios aéreos de fletamentos de pasajeros con fines turísticos en puntos no servidos por líneas aéreas regulares;
- 2) Instar a los Estados miembros al intercambio de información sobre procedimientos judiciales y administrativos aplicados en torno a la práctica de competencia comercial.
 - 3) Invitar a los Estados miembros a la adopción de reglas relativas a los SRC, en base a las directrices de la OACI.
 - 4) Invitar a los Estados miembros al estudio del marco jurídico y de sus legislaciones que afecten al desarrollo ordenado y eficiente del transporte aéreo de la Región, particularmente en lo tocante entre otros asuntos, a la legislación aduanera y fiscal, precios de combustible, transparencia de mercado, normativa y condiciones laborales.
 - 5) Exhortar a los Estados miembros a comprometer esfuerzos frente a los procesos de privatización que se están realizando en la Región, para mantener el criterio de que el control efectivo de las líneas aéreas continúe en manos de los propios nacionales.
 - 6) Instar a los Estados miembros al cabal cumplimiento de la Resolución A1-8 en el sentido de comunicar en forma permanente a la Secretaría todo tipo de negociación bilateral y multilateral.

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Participación de las autoridades aeronáuticas
en los programas de control del medio ambiente

CLAC/A10-NE/7

22. La preocupación por preservar las condiciones más favorables para los ecosistemas naturales, llevó al tratamiento de un proyecto de Recomendación en el que se invita a los Estados al impulso de la participación del sector de la aviación civil en los organismos encargados de la protección del medio ambiente.

23. En tal sentido, luego de un interesante intercambio de opiniones, que motivó la inclusión de ligeros cambios, la Recomendación en cuestión quedó aprobada por la Asamblea tal como aparece a continuación:

RECOMENDACION A10-1

PARTICIPACION DE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS

EN LOS PROGRAMAS DE CONTROL DEL MEDIO AMBIENTE

CONSIDERANDO que las actividades humanas están alterando la calidad de vida y clima del planeta;

CONSIDERANDO que la contaminación ambiental y las consecuencias del cambio climático global tendrán un impacto muy significativo sobre las sociedades humanas y los ecosistemas naturales;

CONSIDERANDO que ambos factores constituyen un problema común de la humanidad;

CONSIDERANDO que a nivel nacional, regional y mundial se están estudiando y promoviendo actividades y medidas teniendo en cuenta las dimensiones económicas y sociales del problema;

CONSIDERANDO que los organismos aeronáuticos cuentan con personal idóneo en la materia;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

- 1) Se dé participación a las administraciones aeronáuticas en los organismos gubernamentales encargados del control del medio ambiente, a fin de que brinden su asesoramiento científico y técnico.

- 2) Señalen a sus administraciones aeroportuarias la necesidad de realizar estudios adecuados sobre el impacto ecológico de los aeropuertos (Doc. OACI 9184/902 - Partes 1 y 2).
- 3) Se efectúen las coordinaciones necesarias a efectos de reglamentar el uso de los terrenos en los alrededores de los aeropuertos.
- 4) Se adopten medidas con el fin de atenuar los efectos que la actividad aérea puede ocasionar contribuyendo a la contaminación ambiental.
- 5) Se traten de crear las condiciones que permitan lograr un equilibrio entre las necesidades del desarrollo de la actividad aérea y la protección de la calidad de vida.

Cuestión 10 del
Orden del Día:

Conveniencia de ratificación del Convenio
sobre la marcación de explosivos plásticos
para los fines de su detección

CLAC/A10-NE/8

24. La presentación de la necesidad de ratificar en el más breve tiempo el Convenio sobre marcación de explosivos plásticos para su detección, firmado en Montreal el 1º de marzo de 1991, despertó un alto grado de interés.

25. En consecuencia, la Asamblea aprobó por unanimidad el proyecto de Resolución, tal como aparece a continuación, que contiene la exhortación a la ratificación y de manera puntual, la convocatoria a cada Estado miembro, al cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Convenio, de amplio espectro, con particular énfasis en los cursos de acción de cooperación técnica:

RESOLUCION A10-3

CONVENIENCIA DE RATIFICACION DEL

CONVENIO SOBRE LA MARCACION DE EXPLOSIVOS PLASTICOS

PARA LOS FINES DE SU DETECCION

CONSIDERANDO que el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de su detección elaborado en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo en la ciudad de Montreal entre el 12 de febrero al 1º de marzo de 1991, complementa la acción internacional en la lucha contra los actos de terrorismo, que conculcan la seguridad mundial;

CONSIDERANDO que la ratificación del nuevo instrumento jurídico internacional, contribuirá de un modo positivo a desalentar la comisión de ilícitos que entre otros medios utilizan a la aviación como objetivo de tales deleznable propósitos;

CONSIDERANDO que para la puesta en marcha de las previsiones contenidas en dicho Convenio, se encuentra prevista la cooperación técnica a países de escasas disponibilidades.

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Instar a los Estados miembros a:

- 1) Ratificar a la brevedad el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos.
- 2) Colaborar con la OACI en la adopción de medidas para facilitar su aplicación (Art. IX).
- 3) Establecer normas e instrumentar las medidas y acciones tendientes al cumplimiento de lo establecido en este Convenio, en lo que se refiere a la marcación de explosivos (Art. II, III y IV).
- 4) Coordinar con la OACI los aspectos de cooperación técnica que permitan desarrollar actividades de detección.
- 5) Intercambiar información relativa a las posibilidades de coordinación mutua.

Cuestión 11 del
Orden del Día:

Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea

- a) Cooperación y asistencia mutua en la prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales y multilaterales sobre transporte aéreo

- b) Participación de los servicios de tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas

CLAC/A10-NE/10

- c) Proyecto de Recomendación extendiendo los alcances de la Recomendación A8-1 a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regulares

CLAC/A10-NE/11

- d) Necesidad de contar con convenios internacionales para combatir el narcotráfico por vía aérea. Necesidad de contar con legislaciones nacionales que tipifiquen delitos aeronáuticos relacionados al narcotráfico (Perú)

CLAC/A10-NI/9

26. Acto seguido, la Asamblea abordó un repertorio orientado a completar la labor ya desarrollada en el pasado por la CLAC en el terreno de adopción de compromiso en la lucha contra el flagelo del narcotráfico, incluida una propuesta presentada por la delegación peruana sobre dicho asunto.

27. Luego de un interesante intercambio de opiniones, salvo algunas enmiendas de carácter formal, fueron adoptadas las distintas medidas referentes a la inclusión de cláusulas en Convenios bilaterales y multilaterales sobre control y prevención, la participación de los ATS en la lucha con especial referencia a la identificación de vuelos furtivos y pistas clandestinas, la extensión a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regulares de la Recomendación A8-1.

28. Finalmente, la tipificación del delito del narcotráfico por vía aérea, los programas de coordinación de acciones en dicha campaña como asimismo exhortación a que se estudien las posibles fórmulas de penalización internacional, a través de la representación latinoamericana acreditada en el Consejo de la OACI, fue fruto del examen de la propuesta peruana presentada con apoyo audiovisual y orientada prioritariamente a preservar a la aviación general en su utilización indebida. Ello motivó la preparación de un proyecto de Recomendación y una Conclusión de la Asamblea a efectos de canalizar dichas inquietudes. Las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusión en cuestión, aprobadas por la Asamblea, aparecen a continuación:

RESOLUCION A10-4

COOPERACION Y ASISTENCIA MUTUA EN LA PREVENCION DE TRAFICO
ILICITO DE DROGAS Y SUSTANCIAS PSICOTROPICAS POR VIA AEREA
A TRAVES DE LAS NEGOCIACIONES BILATERALES O MULTILATERALES
SOBRE TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que es de responsabilidad de la CLAC comprometer esfuerzos para sumarlos a los programas internacionales de lucha por la erradicación del tráfico ilícito de drogas;

CONSIDERANDO que es un deber de la comunidad de América Latina ratificar el marco legal internacional del Convenio Unico de 1961 sobre estupefacientes o dicho Convenio enmendado por el Protocolo de 1972 y el Convenio sobre sustancias psicotrópicas de 1971, como así el Convenio contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988 y de 1991 como así también de toda otra norma internacional relativa al problema;

CONSIDERANDO que es necesario asimismo supervisar y controlar el tráfico de precursores y productos químicos esenciales, por ser estos elementos básicos en la elaboración de la droga;

CONSIDERANDO que es necesario intensificar la cooperación y la coordinación regional, a los efectos de evitar el tráfico ilícito de drogas, sus precursores y productos químicos esenciales con la utilización del modo aéreo, con la aplicación de la legislación internacional y nacional pertinente como asimismo con la implementación de programas de seguridad e interdicción del mencionado tráfico;

CONSIDERANDO que la inserción de cláusulas relativas a dicha problemática en los acuerdos bilaterales o multilaterales que sobre transporte aéreo internacional lleven a cabo los Estados miembros del Organismo Regional, constituye una de las herramientas con viabilidad y virtualidad en la estrategia de erradicación del grave ilícito;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Exhortar a todos los Estados miembros que ratifiquen a la brevedad, el Convenio Unico de 1961 sobre estupefacientes o dicho Convenio enmendado por el Protocolo de 1972 y el Convenio sobre sustancias psicotrópicas de 1971, como asimismo el Convenio contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988 y de 1991 como así también de toda otra norma internacional sobre dicha materia.
- 2) Invitar a los Estados miembros productores de precursores y elementos químicos esenciales a ejercer mayor control sobre su producción y comercialización.
- 3) Invitar a los Estados miembros que en las negociaciones que concierten entre sí lo mismo que respecto de terceros países, se incluyan previsiones en los acuerdos sobre transporte aéreo, relativas al compromiso de colaboración y asistencia mutua en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores y productos químicos esenciales a cuyos efectos debiera tenerse en cuenta el siguiente texto orientativo:

"Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de prevención y control establecidas por la(s) otra(s) Parte(s) a efectos de evitar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, sus precursores y productos químicos esenciales.

Dichas consultas tendrán por objeto confrontar el nivel de eficacia en los procedimientos aplicados en el territorio de cada Parte Contratante, en procura de su mejoramiento.

Cada Parte reafirma su compromiso de actuar según las disposiciones del Convenio Unico de 1961 sobre estupefacientes o dicho Convenio enmendado por el Protocolo de 1972 y el Convenio sobre sustancias psicotrópicas de 1971, como así el Convenio contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988 y de 1991 como así también de toda otra norma internacional relativa al problema.

Cada Parte exigirá que los explotadores de las aeronaves de su matrícula actúen de conformidad con las previsiones sobre prevención de narcotráfico establecidas por la OACI y la CLAC.

Cada Parte prestará la mayor ayuda posible a la Parte que lo solicite con el objeto de impedir la comisión del ilícito otorgando preferente atención a cualquier requerimiento relativo a la adopción de medidas especiales de inspección y seguridad para sus aeronaves, tripulantes, pasajeros y carga, con el fin de evitar incidentes o la comisión del delito internacional de tráfico ilícito de drogas.

Las Partes se comprometen a brindar las facilidades disponibles para poner término a tales incidentes o ilícitos en forma expedita y segura."

RECOMENDACION A10-2

PARTICIPACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

EN LA PREVENCIÓN Y CONTROL DEL TRAFICO ILICITO DE DROGAS

CONSIDERANDO que es permanente preocupación de los organismos internacionales y de la CLAC el detectar y suprimir el tráfico ilícito de drogas, precursores y elementos químicos esenciales que se realiza mediante el uso de vuelos internacionales furtivos y la operación en pistas clandestinas;

CONSIDERANDO que las dependencias de tránsito aéreo no pueden estar ausentes de la lucha contra el narcotráfico, brindando el apoyo necesario para detectar y suprimir el tráfico;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

a los Estados miembros que adopten las previsiones necesarias para que los servicios de tránsito aéreo a su cargo:

- 1) Alerten al organismo que corresponda de todo tránsito no identificado que trasponga fronteras internacionales ubicadas dentro de la cobertura radar, o que por otros medios tome conocimiento.
- 2) Controlen en forma rigurosa la documentación aeronave/ tripulación en los aeródromos y aeropuertos de jurisdicción coadyuvando mediante el cumplimiento de tareas específicas a su área, a desalentar la operación ilegal en los mismos.
- 3) Apoyen con su información a los organismos que realizan el guiado de las aeronaves preparadas para la identificación y la interceptación de los vuelos mencionados en 1).

- 4) Utilicen su sistema de comunicaciones para colaborar con los organismos competentes que así lo requieran.
- 5) Suministren datos sobre movimientos de aeronaves y demás antecedentes extraídos de los registros ATS a los organismos de seguridad, jurídicos, gubernamentales, etc.
- 6) Controlen mediante los organismos de control de tránsito aéreo los lugares en que no exista cobertura radar y a los efectos de poder detectar toda variación en el vuelo, que pueda relacionarse con otras intenciones que no sean las manifestadas en el plan de vuelo la "performance" de la aeronave, mediante el control de la velocidad real de navegación o tiempo de vuelo entre notificaciones obligatorias que no sean las toleradas por la reglamentación.

RECOMENDACION A10-3

EXTENSION A LA AVIACION GENERAL Y A LOS SERVICIOS DE
TRANSPORTE AEREO NO REGULAR DE LAS MEDIDAS DE PREVENCION Y
CONTROL DEL NARCOTRAFICO CONTENIDAS EN LA RECOMENDACION A8-1

CONSIDERANDO que las medidas de control más estrictas en el transporte aéreo regular han conducido a una mayor utilización de aeronaves de la aviación general y de los servicios de transporte aéreo no regular en el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas;

CONSIDERANDO que la Recomendación A8-1 sobre "Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular", establece una serie de procedimientos preventivos y de control orientados a su aplicación uniforme a los Estados miembros;

CONSIDERANDO que el mayor efecto de dichas medidas es disuasivo y válido por tanto para la aviación general y los servicios de transporte aéreo no regular, representados especialmente con las operaciones realizadas con aeronaves de pequeño porte afectadas al transporte no regular de pasajeros, carga y correo, así como a la aviación general;

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción de precauciones esenciales de control de estupefacientes no debe circunscribirse únicamente al servicio de transporte aéreo regular;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- Invitar a los Estados miembros a extender en lo pertinente a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular la aplicación del Anexo de la Recomendación A8-1 relativo a las medidas de prevención y control del narcotráfico.

RECOMENDACION A10-4

ACCIONES LEGALES Y OPERATIVAS SOBRE TRAFICO ILICITO DE DROGAS Y

SUSTANCIAS PSICOTROPICAS, PRECURSORES, ELEMENTOS QUIMICOS

ESENCIALES Y DELITOS CONEXOS, UTILIZANDO COMO MEDIO PARA DICHO

FIN A LA AVIACION GENERAL

CONSIDERANDO que el tráfico ilícito de drogas, sustancias psicotrópicas, precursores y elementos químicos esenciales y sus delitos conexos que utilizan como medio para dichos fines a la aviación general, violan frecuentemente las disposiciones y procedimientos establecidos por las Administraciones de Aviación Civil, transgrediendo la soberanía de los Estados;

CONSIDERANDO que es necesario tipificar penalmente la figura del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores y elementos químicos esenciales y delitos conexos, que conculca los principios en los que se sustenta la seguridad, eficiencia y regularidad de la aviación civil, cuando ésta es utilizada indebidamente y en oposición a los principios del Convenio sobre aviación civil internacional;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) RECOMIENDA a los Estados miembros:
 - a) Que incorporen a la brevedad posible a sus ordenamientos jurídicos penales, las figuras del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores y elementos químicos esenciales y delitos conexos con utilización de la vía aérea.
 - b) Que coordinen programas y operativos simultáneos y conjuntos con el propósito de contribuir a la erradicación de dichos actos ilícitos en la Región.

- 2) ENCARGA al Comité Ejecutivo estudie los mecanismos apropiados dirigidos a la implantación de políticas concretas conjuntas, con el objeto de evitar la comisión de los mencionados actos ilícitos como expresiones de un uso indebido de la aviación civil.

CONCLUSION

SOBRE EVENTUALES FORMULAS INTERNACIONALES DE
PENALIZACION DEL TRAFICO ILICITO DE DROGAS Y SUSTANCIAS
PSICOTROPICAS, PRECURSORES Y ELEMENTOS QUIMICOS ESENCIALES
UTILIZANDO COMO MEDIO PARA DICHOS FINES A LA AVIACION GENERAL

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC, teniendo en consideración la sentida necesidad de contar con fórmulas internacionales con virtualidad suficiente para penalizar la comisión del tráfico ilícito de drogas, sustancias psicotrópicas, precursores y elementos químicos esenciales, utilizando como medio para dichos fines a la aviación general, decide dar traslado al Consejo de la OACI, a través de los canales diplomáticos correspondientes, a los efectos de que se efectúen los estudios necesarios que alcancen dicho propósito, encarando su encuadramiento como expresión de "uso indebido de la aviación civil internacional", según el Artículo 4 del Convenio de Chicago de 1944.

Cuestión 12 del
Orden del Día:

Prácticas comerciales depredatorias por parte
de líneas aéreas extrarregionales

CLAC/A10-NE/12

29. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/12, en la cual se informa sobre las actividades de la Comisión respecto a prácticas comerciales desleales por parte de algunas líneas aéreas regionales y extrarregionales, que fueron denunciadas por AITAL y algunos Estados.

30. Diferentes delegados y observadores tomaron la palabra para ilustrar a la Asamblea sobre sus respectivos puntos de vista y requerir determinaciones acordes con sus pedidos. De esta manera participaron en las discusiones los delegados de Argentina, Brasil, Ecuador y México y los observadores de AITAL y OACI, quienes disertaron sobre los siguientes tópicos:

- a) Falta de definiciones jurídicas para la identificación y tratamiento de prácticas comerciales desleales en el transporte aéreo, tales como el "dumping" que se aplica en el comercio de bienes.
- b) La composición del problema que no se limita al empleo de tarifas anti-económicas y de otros medios de competencia desleal, sino también al exceso de capacidad ofrecida generada por algunos acuerdos bilaterales de corte neoliberal.
- c) Falta de una acción concreta e integral por parte de algunos Estados, respecto a estas prácticas.
- d) Las prácticas desleales no son exclusivas de las líneas aéreas extrarregionales, también se utilizan por parte de algunas aerolíneas de la Región.
- e) El trabajo que se está efectuando en la OACI para contribuir a la solución de este problema, tales como el Código de Conducta sobre Sistemas de Reserva por Computadora, el Registro Electrónico de Tarifas y la constitución de un Grupo de Expertos sobre Reglamentación de los servicios aéreos internacionales.

31. La Asamblea estuvo de acuerdo con lo propuesto por el Comité Ejecutivo en la nota de estudio, respecto a incluir dentro del Programa de Actividades para los años 1993-1994 la realización del estudio sobre "la competencia comercial" que determine las causas de las prácticas comerciales depredatorias que la originan e identificar pautas para que los Estados puedan adoptar normas nacionales sobre esta cuestión. Dicho estudio, que cuenta con los recursos necesarios dentro del presupuesto para el bienio 1993-1994, deberá tener una alta prioridad en el programa de actividades del mismo período.

32. Igualmente la Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que mantenga una estrecha vigilancia de este asunto, documente los casos particulares y actúe según las circunstancias.

Cuestión 13 del
Orden del Día:

Cuestión relativa a la aproximación con países
anglo y francoparlantes del Caribe

CLAC/A10-NE/13
CLAC/A10-NI/11

33. La cuestión relativa al informe del Presidente de la CLAC sobre la política de aproximación con los países anglo y francoparlantes del Caribe, dio motivo para que los representantes ante el Consejo de la OACI, tanto de Trinidad y Tabago como de México, expresaran la evolución del tema a través de contactos realizados con determinados países del área caribeña en cuestión, que les llevó a advertir un señalado interés en la participación en el seno de la CLAC, inclusive con la aspiración de ingresar dentro de su membresía.

34. Paradigma de ello lo representa el hecho de haberse receptado el interés de la República de Haití, indicando su intención de incorporarse como Estado miembro del Organismo Regional.

35. Se puso de manifiesto por parte de dichos representantes los esfuerzos desplegados para despertar el interés de un fortalecimiento de la actual integración de la CLAC, ponderándose la posibilidad de una eventual modificación estatutaria que incluyese asimismo la referencia al Caribe, para poner de resalto la composición geopolítica a la cual se aspiraba, tal como acontece en el seno de la OACI con la existencia de un Grupo denominado actualmente GRULAC para resaltar la participación caribeña a la par de los Estados sudamericanos y centroamericanos.

36. El Presidente de la CLAC, remarcó que el informe refleja un relato sucinto del desarrollo de los acontecimientos para convocar a los citados países, recordando el factor positivo de un trabajo cohesionado en oportunidad de llevarse a cabo el 29º Período de la Asamblea de la OACI, en la que se puso de manifiesto en los hechos una auténtica colaboración regional abarcando a los países caribeños.

37. La Asamblea tomó con beneplácito nota de la participación de Estados del Caribe en la Décima Asamblea como asimismo convino en la necesidad de exhortar a los Estados de habla no española en el esfuerzo por concurrir y sumarse a los objetivos y misiones de la CLAC.

38. Para reforzar dicho temperamento se acogió la sugerencia del delegado de México, en el sentido de elaborar un proyecto de Conclusión para que se convoque a través de la mediación del Presidente del Consejo de la OACI a esa integración con los países del Caribe, el cual fue aprobado tal como se transcribe a continuación:

CONCLUSION

POLITICA DE APROXIMACION CON PAISES

ANGLO Y FRANCOPARLANTES DEL CARIBE

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC, teniendo en cuenta el señalado interés de incorporar a la membresía del Organismo Regional los países de habla no española correspondientes a la Región del Caribe, ponderando la necesidad creciente de estrechar los lazos de colaboración y cooperación entre las diferentes subregiones que componen la América Latina, ya reflejados en oportunidad de llevarse a cabo eventos de señalada importancia en el Foro de la aviación civil internacional, solicita la mediación del Presidente del Consejo de la OACI a los efectos de poder materializar dicho objetivo.

Cuestión 14 del
Orden del Día:

Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales
sobre transporte aéreo para impedir doble
tributación

CLAC/A10-NE/14

39. La cuestión relativa a la introducción de una cláusula en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para impedir la doble tributación, suscitó las intervenciones tanto de los delegados como de los organismos observadores de AITAL y la IATA, que demostraron la necesidad de adoptar el proyecto de Recomendación acompañado, tal como se reproduce a continuación y con la reserva formulada por la delegación chilena que prefiere el tratamiento de las cuestiones impositivas como hasta el presente se viene haciendo a través de la concertación de acuerdos específicos de corte fiscal en los que van tratados a la par tanto la explotación marítima como la aérea.

40. Cabe señalar que intervino el observador de la OACI para sugerir la referencia de alineamiento con las políticas que sobre el particular viene aplicando dicha entidad internacional.

RECOMENDACION A10-5

CLAUSULA A INTRODUCIR EN ACUERDOS BILATERALES SOBRE
TRANSPORTE AEREO PARA ELIMINAR LA DOBLE TRIBUTACION

CONSIDERANDO que resulta necesario facilitar la explotación de los servicios aéreos de la Región en lo que se refiere a los diversos sistemas de impuestos;

CONSIDERANDO que en tal sentido, la CLAC adoptó a través de sus nueve Asambleas, una política de reducción de la carga impositiva que imponen los Estados a los usuarios del transporte aéreo e incentivar la afectación de dichos fondos a la satisfacción de las necesidades específicas del modo aéreo, con tratamiento independiente de otros modos de transporte;

CONSIDERANDO las dificultades actuales para formalizar un acuerdo multilateral tendiente a evitar la imposición múltiple, por escapar de la competencia específica aeronáutica la cuestión arancelaria, por las diferencias en los métodos comerciales y contables y la legislación comercial, lo que hace aconsejable su negociación sobre bases de bilateralidad;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que en las negociaciones que concierten entre sí, lo mismo que respecto de terceros países, se incluyan previsiones en los acuerdos sobre transporte aéreo relativas al compromiso para evitar la múltiple tributación que afecte al transporte aéreo y a sus ganancias, impuestos a las utilidades así como los impuestos sobre bienes muebles y otros gravámenes sobre las aeronaves, de conformidad con las políticas de la OACI en materia de impuestos que gravan el transporte aéreo internacional.

Cuestión 15 del
Orden del Día:

Regulación del servicio "courier" por vía
aérea

CLAC/A10-NE/15

41. El servicio "courier" y su regulación motivó un interesante intercambio de opiniones centrado principalmente en la asignación de la naturaleza de dicha operación, ya sea como servicio postal o bien de carga expresa comercial, lo que llevó al

delegado argentino, coautor del proyecto de Recomendación, a explicar la evolución experimentada por esta suerte de operación de alto beneficio para el comercio internacional, de correo propiamente dicho para actualmente a revestir el carácter de operación de paquetería expresa comercial.

42. Esta explicación sirvió para remarcar la necesidad de preambular el proyecto en cuestión con la definición de lo que debía ser entendido por "courier" además en un todo conforme con las normas de la UPU de alcance universal y de cuyo convenio son partes la casi totalidad de los Estados miembros.

43. El observador de la OACI intervino para manifestar que contaba con una interesante información estadística de la UPU que ponía a disposición de la Secretaría.

44. Salvo las reservas formuladas por la delegación del Brasil en cuanto a la eliminación del segundo y tercer Considerando de la Recomendación, como asimismo del primer dispositivo y también en lo pertinente al sexto, sustentándolas en el principio de conferir la mayor libertad posible a una operación cuyas características principales son la celeridad del servicio, fue aprobado el proyecto de Recomendación, tal como aparece a continuación:

RECOMENDACION A10-6

SOBRE EL SERVICIO COURIER

CONSIDERANDO que la palabra "Courier", significa correo, estafeta, mensajería;

CONSIDERANDO que se reconoce su naturaleza jurídica como un transporte comercial de piezas postales;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, son parte del Convenio Postal Universal, que regula el transporte de correos, que establece cuales son los objetos de correspondencia y los límites de peso y volumen;

CONSIDERANDO que en el mencionado Convenio se regula asimismo sobre el régimen de responsabilidades y la moneda de cuenta para establecer las tasas y el pago de indemnizaciones;

CONSIDERANDO que el servicio denominado "Courier" ha tenido un gran desarrollo pasando de un servicio postal "puerta a puerta" a un transporte de elementos de naturaleza diferente a la inicial o de ambas en forma simultánea que se reconoce como un servicio expreso;

CONSIDERANDO que esa diferencia se ha manifestado no sólo en lo referente al tipo de elemento a transportar sino también en sus volúmenes y en su operatoria al contar en algunos casos con sus propios medios de transporte aéreo lo cual repercute indudablemente en el ámbito del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que de acuerdo con la índole de los objetos transportados se requerirá mayores o menores controles de los Servicios Aduaneros y de seguridad, existiendo la posibilidad de que se discontinue la prestación del servicio "puerta a puerta" al existir situaciones irregulares;

CONSIDERANDO que resulta de interés tutelar en defensa de los derechos de los usuarios, la celeridad con que debe prestarse el servicio;

CONSIDERANDO que en la prestación del servicio pueden intervenir distintos modos de transporte, pudiéndose distinguir además en cuanto a las formas de contratación, entre transportador de hecho y de derecho, lo que da lugar a distintos sistemas de responsabilidad;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la Región han adoptado en su ámbito interno, los lineamientos del Convenio de las Naciones Unidas sobre "Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías de Ginebra" de 1980, que propicia un sistema de responsabilidad limitado, estableciendo como unidad de cuenta el derecho especial de giro;

CONSIDERANDO que la problemática presentada por servicio "Courier" excede, en algunos aspectos la competencia de las autoridades aeronáuticas reunidas en la CLAC;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

- 1) Que se considere al servicio "Courier" como un servicio postal sujeto a regulaciones específicas.
- 2) Que cuando lo transportado se encuentre fuera de lo normado por la autoridad postal, se considere como carga.

- 3) Que se reconozca la operación de empresas de transporte expreso que transportan correo y carga con las características de ser "puerta a puerta" y de rapidez en la entrega.
- 4) Que los elementos que se transporten bajo estas condiciones tengan un tratamiento adecuado por parte de las autoridades competentes y se establezcan facilidades aeroportuarias a efectos de preservar las mencionadas características.
- 5) Que las empresas prestatarias efectúen una adecuada identificación de los elementos a efectos de facilitar el control por parte de las autoridades pertinentes con el fin de evitar demoras.
- 6) Que se considere esta actividad en la negociación de los derechos de tráfico como correo o carga, parte de la cual es prestada por servicios expresos, teniendo en cuenta los convenios vigentes y lo normado por la Unión Postal Universal en lo referente a la reciprocidad en materia de transporte de correo por vía aérea.
- 7) Que se coordinen los procedimientos en el tratamiento de los despachos y la recepción de elementos que se transportan bajo las características de un servicio "puerta a puerta" y en los que la rapidez en la entrega al usuario es esencial, por parte de las Autoridades Aeronáuticas, de Aduanas, de Seguridad, de Correos y Sanitarias.
- 8) Que se tutelen los derechos de los usuarios a través de la adopción de un régimen resarcitorio adecuado y de acuerdo con la naturaleza de los envíos, las eventuales demoras que se produzcan y la seguridad en la entrega, el medio utilizado y los convenios en vigencia.

ENCARGA al Comité Ejecutivo que promueva estudios sobre responsabilidades al haber Estados que han adoptado o que se encuentran en proceso de adopción de legislaciones internas que siguen los lineamientos de lo establecido en el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte Multimodal Internacional de Mercaderías, atento a la existencia de disímiles regímenes resarcitorios que eventualmente podrían afectar los derechos de los usuarios que hagan uso de este servicio.

Cuestión 16 del
Orden del Día:

Cartilla sobre derechos del usuario del
transporte aéreo

CLAC/A10-NE/16
CLAC/A10-NI/10

45. La presentación por parte de la Secretaría de la cartilla de los derechos del usuario del transporte aéreo fue objeto de un vivo intercambio de ideas nucleadas en dos posiciones, una mayoritaria a favor de su mantenimiento, la otra más inclinada a considerarla como duplicación de esfuerzos con la tarea que viene desplegando la OACI en el mismo terreno a la par de otros organismos privados internacionales de defensa del usuario.

46. Prevaleció la primera corriente de ideas basada en el esclarecimiento que lejos de significar una duplicación de tareas, la cartilla, tratándose de un texto orientativo para cada Estado, se enmarca en los dispositivos legales internacionales ya en vigor, no creando legislación ya sancionada al respecto y sí llevando en forma simple al usuario el conocimiento del repertorio de derechos y obligaciones ya consagrados en normas internacionales.

47. Fueron recogidas varias sugerencias en orden al ajuste de presentación del texto presentadas por la delegación ecuatoriana y otras de carácter sustantivo para evitar confusión al momento de su aplicación, subsistiendo para un delegado y un observador inquietudes acerca del financiamiento de su divulgación, superadas las mismas por haberse aceptado en el seno de la Asamblea, el temperamento de adjudicarle a la cartilla el carácter de simple guía.

48. Al propio tiempo la Asamblea recogió el temperamento de que la Asamblea encargue al Comité Ejecutivo que siga estudiando la problemática en un todo coordinado con el trabajo que se está encarando en la OACI, entre otras motivaciones por las propuestas presentadas en oportunidad del 29º Período de la Asamblea de dicha entidad internacional en defensa de los intereses de los usuarios, por parte de las delegaciones de Brasil y de Bolivia. A continuación se reproduce el texto aprobado para la Recomendación en cuestión:

RECOMENDACION A10-7

CARTILLA SOBRE LOS DERECHOS DEL USUARIO

DEL TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que entre los fines de la CLAC se encuentra la obtención de un desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo, dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que siendo el usuario del servicio aéreo el principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, su adecuada tutela coadyuvará en buena medida al desenvolvimiento de dicho objetivo;

CONSIDERANDO que el Organismo Regional tiene un repertorio de medidas de protección del usuario que tienen relación con las condiciones del contrato de transporte aéreo, (Resolución A4-5, Resolución A5-4, Recomendación A6-3, Recomendación A6-4, Recomendación A8-7);

CONSIDERANDO que consecuentemente, los Estados miembros de la CLAC deben brindar tanto al pasajero como al cargador los medios de información necesarios para evitar que sus derechos se vean conculcados en el desenvolvimiento del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que a pesar de la existencia de normas y procedimientos instaurados tanto en el plano gubernamental como empresario, los mismos no se encuentran en el nivel de difusión apropiado que permita la cabal defensa de los intereses de los usuarios;

CONSIDERANDO que la confección de una cartilla en la que se vuelquen los derechos principales de los usuarios puede configurar una útil herramienta al servicio de los mismos;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- 1) A los Estados miembros de la CLAC la adopción de la siguiente cartilla, como texto de orientación, que contiene el elenco de derechos de los usuarios de servicios aéreos, a efectos de su difusión por los medios que sean pertinentes.

CARTILLA DE DERECHOS DEL USUARIO DEL SERVICIO AEREO

(Texto de orientación)

Introducción:

El transporte aéreo se basa en un contrato formal entre Usted y el transportador aéreo, aún cuando su primer contacto lo haya efectuado a través de la mediación de un agente; en consecuencia de este contrato se derivan derechos y obligaciones para las dos partes, siendo el agente, en el caso de haberlo, responsable solidariamente con el transportista. Por esta razón, es necesario que Usted conozca los derechos que le asisten y cuáles los procedimientos que debe seguir para defender sus intereses.

Los derechos del usuario del transporte aéreo son los siguientes:

1. Vuelos confirmados:

- a) Si su billete de pasaje está emitido con fecha de salida confirmada y su embarque es denegado por falta de espacio, Usted tiene derecho a ser recompensado y reorientado en el primer vuelo de partida a su destino. La recompensa dependerá de las normas aplicables del lugar en el que se produce lo que en el lenguaje aerocomercial se llama "sobreventa" o bien "overbooking".
- b) Tiene derecho a una comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino, comidas y refrigerio de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo, alojamiento en un hotel del aeropuerto o ciudad cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo sea superior a 4 horas, y transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.

Dicho beneficio le corresponderá únicamente si se presenta con la antelación fijada en el aeropuerto y que además haya cumplido con el requisito de reconfirmar 72 horas antes su embarque.

- c) Lo indicado en el punto b) son los mínimos derechos que tiene el usuario. Dependiendo de la política comercial de la empresa podrá obtener la asignación de otros beneficios complementarios.

- d) Debe Usted tener presente que aún aceptando dichos beneficios, no perderá su derecho conforme con el ordenamiento jurídico internacional aplicable y a la legislación vigente del país en el que se dá la sobreventa.
- e) En el caso de que Usted, a raíz de dicha sobreventa o bien de un retraso atribuible al transportista, perdió una conexión con otro vuelo, tendrá derecho a los beneficios indicados en el punto b).

2. **Transporte de niños, ancianos o discapacitados:**

Si el usuario es un niño de corta edad, inferior a los cinco años o un anciano o discapacitado, tienen el derecho de embarcar preferentemente en primer término con asistencia del personal de cabina de la línea aérea y disponer del asiento con mayor espacio y comodidad, emplazado generalmente adelante de las filas de asientos y separación por clases (primera clase, ejecutiva, económica).

3. **Equipaje que puede transportar:**

- a) Como equipaje de mano Usted tiene derecho a llevar un maletín de mano, un paraguas, un abrigo o impermeable. Debe considerarse como equipaje, a los artículos, efectos y demás pertenencias personales necesarios o apropiados para el vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación con el viaje.
- b) Cuando se trate de un equipaje llamado "facturado", es decir el que va en la bodega de la aeronave, el transportista debe emitir un talón o marbete, para habilitar a su reclamo en el lugar de destino.
- c) Usted debe tener presente que no se admitirá como equipaje todos aquellos artículos que puedan poner en peligro a la aeronave y las personas, incluidos explosivos, gases comprimidos, materiales corrosivos, oxidantes, radioactivos o magnéticos, materiales de fácil combustión, venenosos, sustancias dañinas o irritantes y líquidos que no sean aquellos que lleve en su equipaje de mano para utilizarlos durante el viaje.
- d) Además debe recordar Usted que si lleva consigo o incluye entre su equipaje de mano armas o municiones, éstas deberán ser presentadas al transportista para su inspección previa a la iniciación del viaje. Si el transportista las acepta, podrá exigir su entrega y custodia hasta la llegada suya al edificio del aeropuerto de destino.

- e) Sepa Usted que no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, documentos comerciales, pasaportes y otros documentos de identificación o muestras, ya que el transportador aéreo no se responsabiliza por ellos.
- f) Asimismo Usted deberá tener en cuenta que su equipaje debe estar empaquetado en maletas o contenedores similares que garanticen el transporte seguro con un tratamiento ordinario.

4. **Franquicia de equipaje:**

- a) En cuanto a su equipaje, también deberá conocer que tiene derecho al transporte gratuito no excediendo las limitaciones que el transportista coloca como franquicia en peso o bien en volumen.
- b) Si su equipaje se excede del límite de franquicia a la tasa y en la forma que indiquen los reglamentos del transportista, Usted deberá pagar un recargo. En ciertos países de América Latina, la práctica aplicada consiste en un recargo por exceso de equipaje equivalente al 1 por ciento de la tarifa económica normal de ida para cada tramo del viaje por cada kilogramo de exceso, pero éste criterio puede variar de conformidad con la reglamentación que aplique la línea aérea.
- c) Usted puede declarar un valor por su equipaje que va a bodega, en exceso de lo que las normas internacionales, o bien nacionales establezcan, corriendo a su cargo los gastos correspondientes.

5. **Pérdida de equipaje e indemnizaciones:**

- a) En el supuesto de pérdida o daño de su equipaje facturado, debe Usted saber que deberá informar inmediatamente este incidente al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de viaje), exigiendo de éste la entrega de un formulario en el que debe indicar el contenido y la descripción de los artículos y una estimación de su valor. La ausencia de su protesta, le traerá como consecuencia la pérdida de su derecho a reclamar judicialmente los daños ocasionados por tal pérdida o daño a su equipaje.

- b) Usted podrá exigir el pago de 250 francos oro o su equivalente por kilogramo en dólares estadounidenses, o moneda local, y en el caso de daños al equipaje no facturado, 5,000.00 francos franceses o su equivalente en dólares estadounidenses o moneda local, cuando su vuelo ha sido internacional. En el caso de vuelos nacionales las cifras serán las determinadas por la legislación local.

6. **Seguridad:**

En el momento de su embarque, deberá Usted colaborar con las medidas de seguridad imperantes en casi todos los aeropuertos. Esto no significa que Usted deba aceptar un trato desconsiderado de las autoridades aduaneras, policiales, o de otra índole, pudiendo en este caso exigir que en oportunidad de efectuarse la revisión de su equipaje no se haga en recintos privados y con la presencia de más de una autoridad con competencia en el aeropuerto.

7. **Transporte de animales:**

- a) Si Usted quiere transportar a su mascota, perro, gato, pájaros y demás animales domésticos, deberá disponerlos convenientemente enjaulados y acompañados de los certificados de sanidad y vacunación, con sus permisos de entrada y cualesquier otro documento exigido por el país de destino o de tránsito.
- b) En estos supuestos, la franquicia de equipaje no incluye el peso de los animalitos domésticos acompañados ni tampoco el peso de sus jaulas y alimentos, sino que éstos se pagan a la tasa aplicable por exceso de equipaje.
- c) Claro está que quedan exentos de tales recaudos, los perros lazarillos, tanto como su comida y jaulas, que se transportan gratis, además de la franquicia normal de equipaje de acuerdo con los reglamentos del transportista.

8. **Extravío de pasajes:**

Si Usted extravía su billete de pasaje o porción del mismo, tiene derecho al reembolso si acredita suficientemente las pruebas del extravío y siempre que con anterioridad no haya utilizado el billete extraviado o porción, ni se haya efectuado reembolso o sustitución del mismo, libre de costo.

9. **Reembolsos:**

Si el transportista no le proporciona el transporte comprometido en el contrato o en el caso de cambios voluntarios de su parte, tendrá derecho a exigir un reembolso de la cantidad que corresponda al billete o porción del mismo no utilizado.

10. **Comidas a bordo:**

Usted tiene derecho a que le sirvan a bordo las comidas, cuyas condiciones de higiene y salubridad quedan a cargo del transportista, teniendo Usted el derecho de reclamar por daños corporales cuya causa y ocasión sean su transporte por la línea aérea.

11. **Seguros del usuario:**

a) La responsabilidad del transportador por cada pasajero en el viaje internacional se limita a la suma de 125.000.00 francos franceses o su equivalente en dólares estadounidenses o moneda local, o bien de 250.000.00 francos franceses o su equivalente de dólares estadounidenses o moneda local, según el Estado de destino sea signatario del Convenio de Varsovia o del Protocolo de La Haya respectivamente.

b) Si el viaje fuese hacia, desde o con un punto de parada convenida en los Estados Unidos de Norteamérica, la responsabilidad del transportador por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal se establece en la suma de US\$ 75.000.00 dólares estadounidenses, incluidos los honorarios y costas jurídicas, salvo que en el reclamo se haya previsto el pago por separado de los honorarios y costas; en éste supuesto el límite de responsabilidad será de US\$ 58.000.00 dólares estadounidenses, excluidos dichos costos.

12. **Transporte de mercadería:**

a) Si Usted hubiese elegido al transporte aéreo para envío de su mercadería, también al momento de hacerlo formalizará ya sea con el transportista o con el agente de carga un contrato, cuya documentación recibe el nombre de carta de porte aéreo o guía aérea.

- b) Si su mercadería llega averiada o se extravió, debe Usted formular por escrito en la misma guía aérea o en carta por separada dirigida al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de carga), una protesta inmediatamente o al más breve plazo, generalmente no sobrepasando siete días de la supuesta llegada de la mercadería al lugar del destino, de lo contrario perderá el derecho a reclamar por dicho daño.
- c) En caso de daño, avería o pérdida de la mercadería, Usted podrá exigir una indemnización de 250 francos oro o su equivalente por cada kilogramo transportado, salvo que Usted haya efectuado una declaración de valor, en cuyo caso, dicha limitación se desplazará en favor de ésta última estimación.

13. Cumplimiento de leyes:

Usted deberá cumplir con todas las leyes, reglamentos, órdenes, exigencias y requisitos de viaje de los países desde, sobre y hacia los cuales vuela, así como las reglas e instrucciones del transportista, especialmente las emitidas por el Comandante de la aeronave durante la ejecución del vuelo en materia de disciplina a bordo, para que pueda disfrutar de su viaje sin ningún inconveniente, o enviar su mercadería sin tropiezos.

Fuentes:

- Convenio sobre la Unificación de Ciertas Reglas en materia de transporte aéreo suscripto en Varsovia en 1929.
- Protocolo Adicional de La Haya de 1955.
- Convenio de Guadalajara de 1961.
- Acuerdo interempresario de Montreal (CAB) de 1966.
- Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo (Recomendaciones CLAC A6-3, Reembolsos; A6-2, Validez de las tarifas; A6-4, Compensaciones por retrasos en los vuelos y en la entrega del equipaje; A6-9, Recargos y Resolución A5-3, Franquicias y recargos en materia de equipaje. Prácticas recomendadas de IATA).

Cuestión 17 del
Orden del Día:

Activación del programa de facilitación para
el desplazamiento de personas de edad avanzada
y de las físicamente incapacitadas en los
aeropuertos

CLAC/A10-NE/17

49. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/17, que contenía un proyecto de Recomendación sobre la activación a nivel regional del programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas en los aeropuertos.

50. La Asamblea tomó nota que en la mayoría de los Estados de la Región, existen aeropuertos en proceso de ampliación o construcción en los cuales deberían de incluirse las instalaciones físicas necesarias para el desplazamiento de las personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas.

51. Igualmente, la Asamblea observó que existen varios documentos de la OACI sobre esta cuestión, tales como el Anexo 9 y el Manual de Planificación de Aeropuertos, que deberían ser consultados al proyectarse este tipo de instalaciones.

52. En vista de lo anterior la Asamblea adoptó la Recomendación que se transcribe a continuación:

RECOMENDACION A10-8

ACTIVACION DEL PROGRAMA DE FACILITACION PARA EL DESPLAZAMIENTO DE
PERSONAS DE EDAD AVANZADA Y DE LAS FISICAMENTE INCAPACITADAS
EN LOS AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que la Recomendación A4-8 "Desplazamiento de personas físicamente incapacitadas en los aeropuertos", recomendó a los Estados miembros la adopción de medidas urgentes para facilitar su desplazamiento y su consideración en la planificación de reformas o en la construcción de nuevos aeropuertos;

CONSIDERANDO que es necesario además extender facilidades al desplazamiento de los pasajeros de edad avanzada;

CONSIDERANDO que a nivel mundial existe una tendencia creciente en la cantidad de pasajeros de edad avanzada que utilizan el transporte aéreo;

CONSIDERANDO que a nivel regional no se cuenta con datos estadísticos, ni con cantidades aproximadas estimadas de pasajeros que viajan en estas condiciones;

CONSIDERANDO que se cuenta con documentación técnica para desarrollar adecuadamente las mencionadas facilidades;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- 1) RECOMIENDA a los Estados miembros, obtener información sobre la cantidad de pasajeros de edad avanzada y físicamente incapacitados que utilizan los medios de transporte aéreo a efectos de poder dimensionar los esfuerzos.
- 2) INSTA a los Estados miembros a reactivar los programas relacionados con la facilitación del desplazamiento de las personas físicamente incapacitados de acuerdo con lo establecido en la Recomendación A4-8.
- 3) RECOMIENDA desarrollar programas para establecer facilidades a los pasajeros de edad avanzada en lo referente a su movimiento en el área de los aeropuertos y en el ingreso y salida a las aeronaves, tomando en consideración el material de guía desarrollado por la OACI.
- 4) ENCARGA al Comité Ejecutivo el seguimiento del desarrollo de los mencionados programas y que informe sobre los resultados obtenidos en el próximo período de sesiones de la Asamblea.

Cuestión 18 del

Orden del Día:

Congestión aeroportuaria. Necesidad de
coordinación con las autoridades competentes

CLAC/A10-NE/18

53. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/18, en la cual se presentaba un proyecto de Recomendación sobre la necesidad de coordinar con las autoridades competentes el tema de la congestión aeroportuaria a nivel regional.

54. La Asamblea tomó nota que en la Región, si bien éste tópico no ha alcanzado el estado crítico de otras latitudes, es necesario tomar las medidas necesarias para evitarlo. Igualmente reconoció que la congestión aeroportuaria no sólo se presenta en altas temporadas sino también en las de baja.

55. Varios delegados consideraron que la pronosticación constituye un elemento vital en la planificación del aeropuerto y en la determinación de necesidades para su funcionamiento y que es necesario aumentar la capacitación en la Región en metodologías de pronosticación y en el uso de programas de computadora.

56. También se tomó nota de los programas que ha realizado la OACI en este campo, pero se consideró que era necesario utilizar todos los programas tanto de la OACI como de otros organismos y entidades para mejorar la capacitación del personal de los Estados miembros de la CLAC. A este respecto la Secretaría cuenta con los recursos necesarios para informar a los Estados miembros sobre los programas de capacitación.

57. Por lo anterior, la Asamblea decidió adoptar la Recomendación A10-9, que aparece a continuación:

RECOMENDACION A10-9

CONGESTION AEROPORTUARIA - NECESIDAD DE COORDINACION

CON LAS AUTORIDADES COMPETENTES

CONSIDERANDO que existe un creciente problema de congestión en los aeropuertos de la Región;

CONSIDERANDO que ésta congestión se produce en su mayor parte en las épocas denominadas de "alta temporada", especialmente donde existen centros de turismo;

CONSIDERANDO que existe una gran diferencia en la utilización de la infraestructura e instalaciones aeroportuarias entre las "altas" y las "bajas temporadas";

CONSIDERANDO que es necesario prever y planificar con la suficiente antelación la demanda aeroportuaria;

CONSIDERANDO que la construcción de un nuevo aeropuerto o su ampliación y su mantenimiento implican una elevada carga financiera;

CONSIDERANDO que la pronosticación constituye un elemento vital en la planificación del aeropuerto y en la determinación de necesidades para su funcionamiento;

CONSIDERANDO que es necesario aumentar la capacitación en metodologías de pronosticación en el uso de programas de computadora;

CONSIDERANDO que en muchos casos a pesar de previsiones efectuadas y la planificación previa realizada se produce la congestión de aeropuertos debido a la falta de una utilización racional;

CONSIDERANDO que es necesario realizar coordinaciones con las autoridades pertinentes a efectos de lograr el máximo aprovechamiento de las instalaciones;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA QUE:

- 1) Se identifiquen los factores causales de la congestión de cada aeropuerto.
- 2) Se planifiquen y se adecúen las instalaciones para satisfacer las exigencias de la demanda compatibilizando las necesidades mínimas y máximas.
- 3) Se capacite al personal en las metodologías de pronosticación.
- 4) Se efectúen anualmente los estudios de pronosticación a efectos de poder establecer el previsible tráfico aéreo.
- 5) Se efectúen las previsiones y se adopten medidas y actividades tendientes a aumentar la capacidad operacional de los aeropuertos afectados en función de las necesidades.
- 6) Se efectúen con la suficiente antelación las consultas y coordinaciones necesarias con las autoridades nacionales o locales, explotadores de aeronaves, organizaciones de turismo y viajes, organizaciones hoteleras y de transporte, a efectos de poder realizar un uso racional de las facilidades aeroportuarias con un máximo de aprovechamiento de las mismas.
- 7) Se coordine con las autoridades correspondientes los aspectos de la facilitación a efectos de lograr una mayor rapidez y agilidad en los procedimientos a fin de atenuar la congestión aeroportuaria.
- 8) Se coordine con las organizaciones y empresas de transporte que sirven a los aeropuertos a fin de lograr una adecuada oferta de medios que permitan fluidez en el movimiento de pasajeros.

ENCARGA al Comité Ejecutivo a que comprometa esfuerzos a nivel regional tendientes a aumentar la capacitación del personal en la aplicación de metodologías de pronosticación y en los estudios y acciones sobre la problemática de la congestión aeroportuaria.

Cuestión 19 del
Orden del Día:

Interpretación sobre los alcances del Artículo
3 del Estatuto de la CLAC. Definición de los
términos Conclusión, Resolución y Recomen-
dación

CLAC/A10-NE/19

58. La inquietud por alcanzar un mejoramiento en la internalización de las medidas que viene adoptando a lo largo de sus casi 20 años la CLAC por parte de cada Estado miembro, llevó a la presentación de un proyecto de Resolución de la autoría de las delegaciones de Brasil y Cuba, contando con el apoyo de Argentina.

59. Trátase de los alcances interpretativos del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC, en cuanto a los perfiles conceptuales de los términos Conclusión, Recomendación y Resolución.

60. Ello mereció algunas intervenciones esclarecedoras que permitieron la aprobación del proyecto de Resolución por parte de la Asamblea, con ciertos ajustes de redacción, eliminándose el segundo resolutivo, tal como aparece a continuación:

RESOLUCION A10-5

INTERPRETACION DEL ARTICULO 3 DEL
ESTATUTO DE LA CLAC

CONSIDERANDO que la CLAC es un organismo de carácter consultivo;

CONSIDERANDO que las Conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC están sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos;

CONSIDERANDO la necesidad de interpretación de los institutos de las Conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones en cuanto al grado de obligatoriedad de cumplimiento por los Estados miembros;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

- 1) Considerar necesaria la interpretación del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC, por carecer, el referido Estatuto de mayores aclaraciones en cuanto a la conceptualización del grado de obligatoriedad de cumplimiento por los Estados miembros.

- 2) Aprobar la definición de Conclusión, Resolución y Recomendación, conforme a lo que sigue:
- a) Conclusión, es el resultado formal de concordancia o no sobre un asunto de trabajo, expresado por la Asamblea.
 - b) Resolución, es la expresión formal de una decisión adoptada por la Asamblea de la CLAC, que no implica una acción individual de los Estados miembros como consecuencia de la misma y sobre el tema objeto de ésta.
 - c) Recomendación, es una decisión de la Asamblea de la CLAC, dirigida a sus Estados miembros que incluye acciones o procedimientos a ejecutar en forma individual. Su aprobación por parte de cada Gobierno confirmará su disposición de aplicarla dentro de los límites de la legislación nacional. De aprobarse en forma parcial o de realizarse los procedimientos en forma diferente, se requerirá la notificación de diferencias.

Cuestión 20 del
Orden del Día:

Conveniencia de ampliación de la base de datos disponible en la Secretaría de la CLAC, a fin de poder brindar servicios adicionales a los Estados miembros del Organismo Regional

CLAC/A10-NE/20

61. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/20, la que presentaba una propuesta sobre la necesidad de ampliar la base de datos disponible en la Secretaría de la CLAC, con el fin de poder brindar servicios adicionales y más eficientes a los Estados de la Región.

62. La Asamblea fue informada que la Secretaría dispone de variados documentos que corresponden a la legislación sobre aeronáutica civil de los países miembros de la CLAC y se desea contar con la mas completa información de este tipo, por lo que se ha visto conveniente crear una base de datos de carácter temático para que puedan ser consultados por las Administraciones de Aviación Civil para apoyar su labor y obtener un mayor acercamiento.

63. Esta labor, será posible usando un "software" adecuado a las necesidades planteadas, tal como el que distribuye la UNESCO en forma gratuita y que ofrece una serie de ventajas que facilitan su utilización. La Comisión proporcionará el "software" a los Estados que lo requieran para facilitar la transferencia de la información.

64. La Asamblea decidió aprobar la adquisición del equipo necesario para este programa y lo incluyó dentro de las actividades del Organismo Regional para el bienio 1993-1994 (ver Programa de Trabajo y Presupuesto).

Cuestión 21 del
Orden del Día:

Perfeccionamiento de la capacitación profesional de los Estados miembros de la CLAC

CLAC/A10-NE/21

65. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/21, la cual presentaba un informe sobre la labor que el Organismo Regional había realizado durante el bienio 1991-1992 y los planes que el Comité Ejecutivo tenía en relación a la labor futura del próximo bienio 1993-1994.

66. La Asamblea fue informada por el observador de la OACI de los resultados del Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/86/031 el cual está concluyendo el 31 de diciembre del presente año y manifestó su profundo agradecimiento a los gobiernos de Argentina, Brasil y México por su generosa aportación que contribuyó al éxito del proyecto y a que se haya facilitado el entrenamiento a nivel gerencial de un gran número de técnicos en diversas disciplinas de la aviación civil. Igualmente reconoció la labor desarrollada por las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México en sus esfuerzos de coordinación y ejecución de dicho proyecto.

67. La Asamblea tomó nota que a partir del 1° de enero de 1993, se va a iniciar un nuevo Proyecto Regional RLA/92/031, el cual contará con la aportación financiera del PNUD por una parte y de los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile, Panamá y Perú por la otra. El Proyecto en cuestión contará con 7 objetivos básicos y comprenderá la elaboración de manuales guía, la realización de talleres y seminarios y la visita de expertos a los Estados de la Región que los soliciten.

68. La Asamblea manifestó su beneplácito por este nuevo Proyecto y expresó su deseo de que se busque la posibilidad de incluir a todos los Estados de la Región de Latinoamérica y el Caribe, ya sea realizando algunos seminarios en inglés y español o invitando a los países de habla inglesa que cuenten con personal que entienda el español.

69. En relación con la Cuestión 18 del Orden del Día, la Asamblea decidió encargar al Comité Ejecutivo que le de especial atención a la necesidad de preparar personal en el campo de la pronosticación del tráfico para la planificación de los aeropuertos.

70. Finalmente la Asamblea tomó nota del trabajo desarrollado durante el bienio 1991-1992 en esta materia y de los planes del Comité Ejecutivo en relación con la labor a efectuar en el futuro sobre la misma e instruyó al Comité Ejecutivo para que continúe tomando el curso de acción adicional que considere pertinente con el objeto de complementar el trabajo del Organismo Regional.

Cuestión 22 del
Orden del Día:

Estado de aprobación de las Resoluciones y
Recomendaciones de la CLAC

a) Ratificación de las medidas adoptadas en las
Asambleas de la CLAC

CLAC/A10-NE/22

71. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/22, que contenía un proyecto de Resolución instando a los Estados miembros a ratificar aquellas medidas adoptadas en las sucesivas Asambleas del Organismo Regional, con el fin de dar cumplimiento a los fines establecidos en el Artículo 5 del Estatuto de la CLAC.

72. La Asamblea tuvo oportunidad de revisar el estado de aprobación de dichas medidas, viendo con preocupación el escaso número de Estados que habían comunicado a la Secretaría su postura frente a este marco normativo.

73. En vista de lo anterior la Asamblea decidió adoptar la Resolución A10-6, que aparece a continuación:

RESOLUCION A10-6

RATIFICACION DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN LAS ASAMBLEAS DE LA CLAC

RECORDANDO que siendo la CLAC un Organismo de carácter consultivo, sus Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones están sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos;

OBSERVANDO con preocupación que las medidas adoptadas en los diferentes Plenarios del Organismo Regional, especialmente las que corresponden tanto a la Octava Asamblea (San José, Costa Rica, del 21 al 25 de noviembre de 1988), como a la Novena Asamblea (Buenos Aires, Argentina, del 17 al 21 de setiembre de 1990), que contienen directrices necesarias para el desenvolvimiento del transporte aéreo en la Región, no han alcanzado un grado satisfactorio de internalismo en cada uno de los Estados miembros, a través de la comunicación de su ratificación;

RECONOCIENDO la importancia de estas medidas para la aviación civil de la Región latinoamericana y la urgente necesidad de acelerar el proceso de unificación del esquema sustancial de pautas y directrices en los que se debe asentar el modo aéreo en el área;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

- 1) Instar a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, a ratificar aquellas medidas adoptadas en las sucesivas Asambleas, en particular las que fueron emitidas en la Octava (San José, Costa Rica, del 21 al 25 de noviembre de 1988) y en la Novena (Buenos Aires, Argentina, del 17 al 21 de setiembre de 1990), con el propósito de dar cumplimiento a los fines establecidos en el Artículo 5 de los Estatutos de la CLAC.

b) Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea

CLAC/A10-NE/29

74. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/29, que presentaba un proyecto de Resolución que proponía declarar no vigentes la Resolución A8-6, la Recomendación A3-11 y la Recomendación A4-3.

75. No teniendo comentarios sobre el texto propuesto, decidió adoptar la Resolución A10-7 que se transcribe a continuación:

RESOLUCION A10-7

RESOLUCIONES Y RECOMENDACIONES NO VIGENTES DE LA ASAMBLEA

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

CONSIDERANDO que ésta decisión no afectará ningún derecho, obligación o responsabilidad adquiridos y en forma alguna, no anulará ni disminuirá las obligaciones de los Estados miembros para con la CLAC, derivadas de cualquiera de estas Resoluciones y Recomendaciones;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

- 1) Declarar no vigente la siguiente Resolución:

Resolución A8-6: Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros, correspondientes a 1989-1990

- 2) Declarar no vigentes las siguientes Recomendaciones:

Recomendación A3-11: Recopilación de estadísticas sobre el origen real de los pasajeros

Recomendación A4-3: Ruido y emisiones de los motores de las aeronaves

- c) Evolución del programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC

CLAC/A10-NE/30

76. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/30, que presentaba el informe sobre la labor desarrollada por la Secretaría durante el bienio 1991-1992, según lo dispuesto por la Resolución A9-2 en el campo de la implementación de la automatización del Programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC.

77. La Asamblea decidió exhortar a los Estados al cumplimiento de la Resolución A9-2, en su parte pertinente, a través de la adopción de la Resolución A10-7 que aparece transcrita bajo el punto b) líneas arriba.

Cuestión 23 del Orden del Día:

Presupuesto para el bienio 1993-1994. Gastos realizados en el bienio 1991-1992

CLAC/A10-NE/23

78. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/23, que contenía el Presupuesto para el período 1991-1992, los gastos reales de 1991, la estimación de los gastos directos al 31 de diciembre del presente año y la propuesta de presupuesto para el próximo bienio 1993-1994.

79. La Asamblea tomó nota que el proyecto de presupuesto había sido preparado teniendo en cuenta el programa de actividades para el bienio en cuestión y los parámetros económicos estimados del país sede de la Secretaría de la CLAC.

80. El delegado de Ecuador intervino solicitando a la Secretaría aclarara si la previsión del estudio de la "competencia comercial" debatida durante la presentación de la nota de estudio CLAC/A10-NE/12, se había considerado en el proyecto de presupuesto presentado para el bienio 1993-1994.

81. En relación a este asunto, la Secretaría manifestó que estaba contemplado dentro del presupuesto en las partidas generales de "reuniones" y "gastos de viajes", añadiendo que para el tratamiento de dicho tema no se considera necesariamente el contrato de "consultores", sino que el estudio sea asumido por expertos en la materia pertenecientes a los Estados que integran la Comisión.

82. La delegada de Brasil, expresó que por encargo del Jefe de su Delegación, deseaba comunicar a los Estados que su Administración estaba organizando un Seminario sobre tarifas, que constituiría una contribución al estudio de la "competencia comercial".

83. Durante el examen de la partida "servicios de traducción" los delegados de Argentina y Cuba manifestaron que consideraban insuficiente el monto asignado para este rubro, sobre todo tomando en consideración la posible adhesión de Haití a la CLAC.

84. La delegada de Brasil manifestó que el portugués estatutariamente era uno de los idiomas oficiales del Organismo Regional, pero que sin embargo con el objeto de no incrementar los gastos, la Comisión podía seguir trabajando en idioma español.

85. El delegado de Haití, intervino para expresar la disposición de su Administración respecto a no requerir servicios especiales de traducción al idioma francés y contribuir de esta manera a no incrementar el presupuesto.

86. En un afán de conciliar posiciones, el delegado de México propuso que teniendo en cuenta la posible entrada de otros Estados interesados en pertenecer a la CLAC, el Comité Ejecutivo quede facultado para realizar los reajustes necesarios en dicha partida.

87. En vista de lo anterior, la Asamblea decidió recomendar al Comité Ejecutivo que al aplicar la partida de "servicios de traducción" durante el bienio, en caso de que esta resultara insuficiente, se realizaran las transferencias necesarias de la partida "servicios, suministros varios y gastos imprevistos" a la partida en cuestión.

88. Por lo tanto, la Asamblea decidió aprobar el presupuesto de la CLAC para el bienio 1993-1994 tal como se presenta en el Adjunto C a este informe.

Cuestión 24 del
Orden del Día:

Pago de contribuciones de los Estados miembros
de la CLAC. Escala de Cuotas

CLAC/A10-NE/24

89. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/24, en la que se presentaba un proyecto de Resolución sobre el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros correspondiente al bienio 1993-1994 con la escala de porcentajes de contribución para dicho período y viceversa.

90. La Asamblea tuvo oportunidad de examinar la situación de pago de las cuotas que adeudan los Estados de la CLAC en el período 1988-1992.

91. El delegado de Guatemala manifestó que para mayor claridad de los Estados miembros, el cuadro que contenía los porcentajes de contribución en el punto 1) del proyecto presentado, fuera reemplazado por el cuadro del Adjunto 15 de la nota de estudio CLAC/A10-NE/23, ya que de esta manera los Estados tendrían los montos que les correspondería cancelar durante el próximo bienio.

92. La Asamblea tomó nota que tradicionalmente dicha escala era presentada exclusivamente en porcentajes, debido a que los montos correspondientes eran reajustados al final de cada período con el Estado de Gastos Reales auditado.

93. En tal sentido, la Secretaría de la Comisión se comprometió a enviar una carta circular a los Estados adjuntando tanto el cuadro mencionado que incluye los montos correspondientes, así como la Resolución aprobada por la Asamblea.

94. En consecuencia, luego de introducir las enmiendas y correcciones necesarias para reajustar los porcentajes de contribución de algunos Estados miembros y examinar los fundamentos presentados por la Secretaría en lo que se refiere a la construcción de la escala de porcentaje de contribución para el bienio en cuestión, la Asamblea procedió a adoptar la Resolución A10-8, que se transcribe a continuación:

RESOLUCION A10-8

PRORRATEO DE LOS GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC ENTRE LOS
ESTADOS MIEMBROS CORRESPONDIENTES AL BIENIO 1993-1994

CONSIDERANDO que durante la Novena Asamblea de la CLAC se reconoció que la equidad distributiva que debe primar en toda escala de porcentaje de contribución 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 la Resolución A9-4 toma en cuenta el postulado anterior y establece los principios que deben aplicarse en la determinación de tal escala;

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

CONSIDERANDO que 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 distribuída entre los Estados miembros restantes aplicando los mismos principios;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Fijar la siguiente Escala de Porcentaje de Contribución para el bienio 1993-1994:

ESCALA DE PORCENTAJE DE CONTRIBUCION

ESTADOS MIEMBROS	1993		1994	
	OACI (%)	CLAC (%)	OACI (%)	CLAC (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
ARGENTINA	0.53	12.02	0.53	12.04
BOLIVIA	0.06	1.80	0.06	1.80
BRASIL	1.68	25.00	1.68	25.00
CHILE	0.15	2.81	0.15	3.09
COLOMBIA	0.20	4.54	0.20	4.55
COSTA RICA	0.06	1.80	0.06	1.80
CUBA	0.12	2.38	0.12	2.61
ECUADOR	0.06	1.80	0.06	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	0.85	19.28	0.84	19.09
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	0.07	1.80	0.07	1.80
REP. DOMINICANA	0.06	1.80	0.06	1.80
URUGUAY	0.06	1.80	0.06	1.80
VENEZUELA	0.45	10.57	0.45	10.22
TOTAL	4.77	100.00	4.76	100.00

ESCALA DE PORCENTAJE DE CONTRIBUCION Y CUOTAS ESTIMADAS
DE ACUERDO AL PRESUPUESTO APROBADO PARA EL BIENIO 1993-1994

ESTADOS MIEMBROS	1993		1994		CUOTAS ESTIMADAS (US\$)	CLAC (%)	OACI (%)	CUOTAS ESTIMADAS (US\$)	CLAC (%)	CUOTAS ESTIMADAS (US\$)
	(1)	(2)	(3)	(4)						
ARGENTINA	*	0.53	12.02	14484	*	12.04	0.53	15592		
BOLIVIA	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
BRASIL	*	1.68	25.00	30125	*	25.00	1.68	32375		
CHILE	*	0.15	2.81	3386	*	3.09	0.15	4002		
COLOMBIA	*	0.20	4.54	5471	*	4.55	0.20	5892		
COSTA RICA	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
CUBA	*	0.12	2.38	2868	*	2.61	0.12	3380		
ECUADOR	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
EL SALVADOR	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
GUATEMALA	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
HONDURAS	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
JAMAICA	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
MEXICO	*	0.85	19.28	23232	*	19.09	0.84	24722		
NICARAGUA	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
PANAMA	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
PARAGUAY	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
PERU	*	0.07	1.80	2169	*	1.80	0.07	2331		
REP. DOMINICANA	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
URUGUAY	*	0.06	1.80	2169	*	1.80	0.06	2331		
VENEZUELA	*	0.45	10.57	12737	*	10.22	0.45	13235		
TOTAL	*	4.77	100.00	120500	*	100.00	4.76	129500		

Cuestión 25 del
Orden del Día:

Programa de trabajo de la CLAC para el período
del 1° de enero de 1993 al 31 de diciembre de
1994

CLAC/A10-NE/25

95. La consideración del programa de actividades para el bienio 1993-1994 llevó a la intervención de varios delegados, del propio Presidente del Consejo de la OACI y del Director de la Oficina Regional SAM de la OACI, que permitieron no sólo el esclarecimiento de los alcances de algunos tópicos tales como el relativo al concepto CNS/ATM, la evolución progresiva del transporte aéreo, que dieron como resultado el texto que aparece en el Adjunto A a este informe.

Cuestión 26 del
Orden del Día:

Mejoramiento de comunicación entre la Secretaria
y los Estados miembros

CLAC/A10-NE/26

96. La Asamblea examinó la nota CLAC/A10-NE/26, que presentaba una propuesta de mecanismo dirigido a obtener una sensible mejora en las comunicaciones entre la Secretaría de la CLAC y cada una de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros del Organismo Regional.

97. Al examinar esta Cuestión, la Asamblea fue informada de las dificultades que tiene la Secretaría para obtener información y opiniones provenientes de sus Estados miembros. Varios delegados mencionaron que sus Gobiernos también tenían dificultades para recibir información oportuna de la Secretaría.

98. La Asamblea identificó diferentes causas tales como la lentitud del correo postal, demoras en el reparto interno de correspondencia y otras similares. Igualmente fue informada que la Secretaría ha venido utilizando con éxito los servicios de telecomunicaciones de la SITA y de correo especial, de tipo courier, para el envío de correspondencia.

99. En vista de lo anterior, la Asamblea decidió adoptar la Recomendación A10-10, tal como aparece a continuación:

RECOMENDACION A10-10

MEJORAMIENTO DE COMUNICACION ENTRE LA SECRETARIA

Y LOS ESTADOS MIEMBROS

CONSIDERANDO que para el cumplimiento de los fines y objetivos de la CLAC, según lo dispuesto en el Artículo 5 de su Estatuto, la Comisión debe mantener continua comunicación con los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la Secretaría afronta frecuentes dificultades para obtener información y consultar la opinión de las Administraciones de Aviación Civil, en el cumplimiento de sus funciones;

CONSIDERANDO que en vista de lo anterior es necesario mejorar las comunicaciones escritas entre la Secretaría y los Estados miembros en ambas direcciones;

CONSIDERANDO que existen mecanismos sencillos, expeditos y oportunos de fácil adopción para lograr una comunicación más eficiente y económica;

CONSIDERANDO que la Secretaría ha venido utilizando con éxito los servicios de telecomunicaciones de la Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA) y de correo especial tipo courier para el envío de correspondencia;

CONSIDERANDO que es necesario disponer de un banco de información actualizado, referente a diversos aspectos del transporte aéreo, para brindar un apoyo adecuado a las Administraciones de Aviación Civil;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- 1) Que cada Administración tome las medidas pertinentes para garantizar que las labores de registro, control y trámite de la correspondencia, relacionada con la CLAC, sean realizadas oportuna y eficientemente.
- 2) Establecer mecanismos de control que garanticen el suministro de información por parte de los usuarios de la entidad.
- 3) Adoptar procedimientos de recibo y distribución de correspondencia que aseguren una pronta y efectiva acción, por parte de las áreas involucradas.

- 4) Verificar la posibilidad de que los presupuestos de las instituciones incluyan partidas suficientes para atender los gastos de correspondencia y los emolumentos relacionados con la participación de sus funcionarios en las reuniones programadas por el Organismo Regional.
- 5) Realizar cuando sea posible, esfuerzos tendientes a una pronta interconexión de las Administraciones y los organismos internacionales de Aviación Civil, a través de otros servicios de telecomunicaciones.
- 6) Emplear en la medida de lo posible, los servicios de correo especializado para el envío periódico de correspondencia especial hacia la Secretaría.
- 7) Suministrar una copia de los documentos jurídicos, técnicos o administrativos que afecten o reflejen las condiciones de operatividad y servicio del transporte aéreo, para su tratamiento y archivo en el banco de información de la Secretaría de la CLAC.
- 8) Conformar grupos de trabajo permanentes, compuestos por representantes de las diversas entidades involucradas, para tratar periódicamente los temas vigentes de transporte aéreo y atender las consultas de los organismos internacionales de aviación civil.

ENCARGA A LA SECRETARIA

- 1) Que cuando despache documentación a los Estados, avise por el medio mas expedito posible los detalles del envío de dicha correspondencia para asegurar su recibo.
- 2) Que elabore un estudio de costos comparativo entre las comunicaciones actuales y otras alternativas con el objeto de buscar economías en este rubro.

Cuestión 27 del Orden del Día:

Otros asuntos

- a) Pronta ratificación de los Protocolos de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículos 50a) y 56

CLAC/A10-NE/27

100. La Cuestión 27 del Orden del Día agrupó variados asuntos, entre los cuales se incluyeron lo relativo al proyecto convocando

a la pronta ratificación de los Protocolos de enmienda de los Artículos 50a) y 56 del Convenio de Chicago de 1944, argumentándose su necesidad apoyada en el adecuado equilibrio de representación geopolítica todavía más crítica en el seno de la Comisión de Aeronavegación.

101. Con pequeñas enmiendas de redacción, quedó aprobado el proyecto de Resolución, tal como se transcribe a continuación:

RESOLUCION A10-9

PRONTA RATIFICACION DE LOS PROTOCOLOS DE ENMIENDA AL CONVENIO
SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL ARTICULOS 50 A) y 56

CONSIDERANDO que durante el 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se adoptó la Resolución A27-2 mediante la cual fue aprobada la propuesta de enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO que la mencionada Resolución recoge el deseo general de los Estados Contratantes de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación;

CONSIDERANDO que durante el 27° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, la mayoría de los Estados africanos presentaron una propuesta de enmienda del Artículo 50 a) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional con el fin de incrementar el número de los miembros del Consejo;

CONSIDERANDO ue durante el 28° Período de Sesiones (Extraordinario) de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A28-1 por la que se aprobó la propuesta de enmienda del Artículo 50 a);

CONSIDERANDO el incremento de nuevos Estados Partes de la OACI y la necesidad de adecuada representación geográfica en sus órganos;

CONSIDERANDO que ambas Resoluciones contaron con el apoyo de los Estados de la Región;

OBSERVANDO con preocupación que las ratificaciones de los Protocolos correspondientes progresan lentamente;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

- 1) URGIR a los Estados miembros que aún no lo han hecho, a ratificar tan pronto como sea posible los Protocolos de enmienda de los Artículos 50a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional con el fin de acelerar su puesta en vigor;
- 2) ENCARGAR al Comité Ejecutivo que adopte las medidas necesarias para realizar un seguimiento de las ratificaciones y a continuar transmitiendo a los Estados la necesidad e importancia de efectuarlas.

b) Inmunidad antimonopólica en el campo tarifario. (IATA)

CLAC/A10-NI/12

102. Seguidamente se abordó una nota informativa de la IATA (CLAC/A10-NI/12), sobre la necesidad de apoyo de la Comisión Latinoamericana a la inmunidad antimonopólica en el campo tarifario, que la Asamblea receptó para darle traslado al Comité Ejecutivo a efectos de tomar acciones en los primeros meses del año entrante, en oportunidad de asumir las nuevas autoridades estadounidenses

103. Hubo la aclaración formulada por la delegación argentina que la acción del Comité Ejecutivo estaba a la espera de la información que había quedado pendiente de envío por parte del observador de la IATA.

c) Futura evolución del transporte aéreo y de su Reglamentación. (Argentina)

CLAC/A10-NE/31

104. La delegación argentina presentó por su parte una nota de estudio referente a la evolución futura del transporte aéreo, con motivo de la convocatoria a una Conferencia Mundial de Transporte Aéreo en OACI a fines de 1994, con el propósito de instar al desarrollo de estudios relacionados con la reglamentación del transporte aéreo, con el encargo dirigido al Comité Ejecutivo del seguimiento del tema para materializarlo en un estudio a nivel regional sobre la evolución comercial, todo lo cual fue plasmado en un proyecto de Resolución que quedó aprobado por la Asamblea tal como se transcribe a continuación:

RESOLUCION A10-10

FUTURA EVOLUCION DEL TRANSPORTE AEREO Y SU

REGLAMENTACION

CONSIDERANDO que el Coloquio Mundial de Transporte Aéreo desarrollado en la Organización de Aviación Civil Internacional, ha puesto de relieve diversos aspectos y tendencias que influirán en la evolución del transporte aéreo internacional y en su reglamentación;

CONSIDERANDO que en el 29º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, se adoptaron, entre otros, como objetivos y dentro de un Plan de Acción Estratégico para hacer frente a los principales retos a los que se enfrenta la aviación civil, el estudiar la evolución comercial y la reglamentación económica y nuevas disposiciones normativas para el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que la OACI tiene programada una Conferencia de Transporte Aéreo para el próximo trienio;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados de la CLAC presentaron una propuesta para la celebración de una Conferencia/Asamblea Extraordinaria para fines del año 1994;

CONSIDERANDO que estos temas revisten una gran importancia y que requieren un amplio debate a nivel regional;

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Invitar a sus Estados miembros a realizar los estudios necesarios relacionados con el futuro del transporte aéreo y su reglamentación.
- 2) Encargar al Comité Ejecutivo el seguimiento del tema y a adoptar las medidas necesarias para que se concrete un estudio a nivel regional sobre la evolución comercial, la reglamentación económica y sobre nuevas disposiciones normativas para el transporte aéreo internacional, para antes de la convocatoria de la OACI a la Cuarta Conferencia de Transporte Aéreo.

- d) Esquema de Categorías Jurídicas como guía orientadora en la elaboración de nuevas legislaciones aeronáuticas en la Región o en las modificaciones de dichos cuerpos normativos

CLAC/A10-NE/28

105. La Secretaría presentó un esquema de categorías jurídicas a título de patrón o guía orientativa en la elaboración de enmiendas o de nuevos cuerpos jurídicos aeronáuticos, lo que fue receptado favorablemente por la Asamblea tal como aparece a continuación:

PRESENTACION ESQUEMATICA Y ORGANICA DE CATEGORIAS JURIDICAS
A SER CONSIDERADA COMO GUIA ORIENTADORA EN LAS
MODIFICACIONES DE LA NORMA AERONAUTICA

Disposiciones generales

Debieran encararse los siguientes dispositivos:

- Ambito espacial y material de aplicación de la norma.
- Prelación jerárquica de normas supletorias en casos de las llamadas "lagunas del derecho".

Circulación aérea

Como principios generales:

- Normas generales relativas a la circulación aérea, despegue, circulación y aterrizaje, en consonancia con los lineamientos del Convenio de Chicago de 1944.
- Prohibición o restricción de vuelos temporales y espaciales.
- Preservación del derecho del propietario ante el paso de una aeronave, conciliando interés de la aeronavegación con su interés.
- Exigencia de certificados para aeronavegación: matrícula, aeronavegabilidad del equipo de vuelo, libros de a bordo, licencia radioeléctrica para comunicaciones.
- Transporte de artículos restringidos.

- Derecho de inspección para preservar seguridad del vuelo.
- Elementos de protección al vuelo.
- Enunciados sobre planificación, habilitación y contralor de los servicios.
- Organismos de control de tránsito aéreo.
- Aeródromo, concepto.
- Aeródromo, clasificación sobre base funcional, tomándose en cuenta afectación al uso público o privado.
- Habilitación aeródromo.
- Aeropuerto, concepto, servicios y prestaciones.
- Limitaciones al dominio, superficies de despeje de obstáculos.

Aeronaves

- Clasificación, en base a criterio funcional.
- Inscripción, matrícula y nacionalidad.
- Registro Nacional de Aeronaves, funciones, requisitos de inscripción, naturaleza pública de dicho Registro.
- Naturaleza de la aeronave.
- Documentación a bordo.
- Derechos sobre las aeronaves:
 - Propiedad
 - Abandono
 - Hipoteca
 - Privilegios
 - Embargo de aeronaves

Personal aeronáutico

Disposiciones generales:

- Certificado de idoneidad exigible.
- Reválida o convalidación de certificados.

Comandante de aeronave:

- Identificación de la figura.
- Facultades y obligaciones del comandante.

Jefe de aeródromo.

Explotador aéreo

Aeronáutica comercial

Disposiciones generales:

- Concepto de aeronáutica comercial, involucrando servicios de transporte aéreo y de trabajo aéreo.
- Servicios de transporte aéreo, clasificación.
- Concesiones, autorizaciones, extinción.

Contratos de utilización

- Locación o arriendo.
- Fletamento total o parcial.
- Fletamento a tiempo.
- Intercambio.

Contrato de Transporte Aéreo

- Clasificación.
- Pasajeros, equipaje, mercancías, carga postal.

Responsabilidad

- Responsabilidad del transportista aéreo.
- Daños causados a pasajeros.
- Daños causados a equipajes.
- Daños causados a mercancías.
- Daños causados en transporte gratuito.
- Abordaje aéreo.
- Daños causados a las aeronaves.
- Daños causados a personas.
- Daños causados a bienes embarcados.
- Responsabilidad del explotador aéreo.
- Daños causados a terceros en la superficie.

Búsqueda, asistencia y salvamento

- Tratamiento teleológico como prestación de socorro.
- Régimen indemnizatorio y salario.

Investigación de accidentes de aviación

- Obligaciones a cargo de las personas involucradas.
- Intervención autoridad aeronáutica y judicial.

Aviación deportiva

- Aeroclubes.
- Reglamentación de los ultralivianos.

Seguros aeronáuticos

- Seguros obligatorios.
- Riesgo aeronáutico.

Ley aplicable, jurisdicción y competencia

- Hechos, actos y delitos.

Infracciones y delitos aeronáuticos

- Disposiciones generales, previsión de la escala de sanciones.
- Tipificación de las figuras: apoderamiento antijurídico de aeronaves en vuelo, violación de frontera, entre otras.

Prescripción

- Acciones de reintegro créditos privilegiados.
- Acciones de repetición en concepto de indemnización por daños.
- Acciones penales por delitos previstos.

106. Seguidamente, hubo oportunidad de revisar el proyecto de Resolución corregido del mecanismo de negociación regional, el mismo que recibió el apoyo de la Asamblea, salvo algunos aspectos de redacción, tal como aparece en oportunidad de considerar la Cuestión 7 del Orden del Día, página 5 de este informe.

- e) Actividades del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución de Navegación Aérea (GREPECAS). (OACI)

CLAC/A10-NI/3

- f) Programa de reuniones y seminarios para el año 1993 - Oficina Sudamericana. (OACI)

CLAC/A10-NI/4

107. Hubo la presentación por parte del Director de la Oficina Regional SAM de la OACI en Lima, de las notas informativas relativas a la tarea desarrollada por el GREPECAS, en su segunda reunión habida en Fort Lauderdale (CLAC/A10-NI/3) y la planificación de actividades para el año próximo, enfatizando en la necesidad de una participación de los Estados en seminarios, talleres y para la prevista Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de la región SAM (CLAC/A10-NI/4).

g) Participación de la CLAC en el 29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI

CLAC/A10-NI/5

h) La cooperación técnica de la OACI en la Región Latinoamericana. (OACI)

CLAC/A10-NI/7

108. Asimismo, el jefe de la sección actividades de las misiones Las Américas del ámbito de cooperación técnica de la OACI, efectuó una presentación de lo que se viene realizando en la implementación con particular referencia al Proyecto RLA/86/031, que expira a finales de 1992 y que involucró a tres países de la Región, Argentina, Brasil y México, remarcando que confirió un nuevo giro a la labor de entrenamiento de profesionales de la aviación civil. Anticipó que a partir del año 1993 entraría a aplicarse un nuevo programa en el que participarán Argentina, Brasil, Chile, Panamá y Perú, el que abarcará importantes aspectos relacionados con la administración de la aviación civil de la Región.

109. Al concluir dicha exposición el delegado de México hizo público el reconocimiento de la empeñosa labor realizada por dicho funcionario, solicitando se dejase constancia de ello en actas, lo que fue compartido a nombre de todos los presentes por la Asamblea.

110. Por su parte, la delegación de Chile, recordó la necesidad de que se enfatice la pronta ratificación de los Protocolos de Montreal de 1975, objeto ya previsto en la Recomendación A8-4.

i) Conclusiones de las XXII Jornadas del Instituto Iberoamericano de Derecho Aero-náutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

CLAC/A10-NI/8

Cuestión 28 del

Orden del Día:

Lugar y fecha de la Undécima Asamblea de la CLAC

111. El delegado del Brasil ofreció su país como sede de la Undécima Asamblea de la CLAC. En cuanto a la oportunidad de celebración del evento, expresó que en vista que en 1994 la Organización de Aviación Civil Internacional cumpliría 50 años de existencia, la fecha de la Undécima Asamblea de la CLAC sería coordinada con el Organismo Internacional a fin de no interferir con las actividades y eventos especiales a realizarse en conmemoración de tan trascendente Aniversario. La propuesta planteada por el delegado brasileño contó con el beneplácito de los participantes.

Cuestión 29 del

Orden del Día:

Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

112. A propuesta de los delegados de Argentina, Chile, Ecuador, Panamá y República Dominicana, contando con el apoyo de varios delegados, la Plenaria eligió por aclamación a los siguientes países para constituir el Comité Ejecutivo que regiría los destinos de la CLAC durante el bienio 1993-1994:

Presidente	:	Brasil
Vicepresidente 1º	:	Uruguay
Vicepresidente 2º	:	México
Vicepresidente 3º	:	Guatemala
Vicepresidente 4º	:	Cuba

Cuestión 30 del

Orden del Día:

Clausura de la Décima Asamblea

113. El Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite, pronunció unas palabras expresando su felicitación y agradecimiento por el trabajo realizado, asegurando a su vez la continua cooperación entre el Organismo Internacional y el Organismo Regional para enfrentar los nuevos retos dentro del ambiente de cambios que presenta la aviación civil mundial (Apéndice 10). En representación de los Estados observadores, expresaron palabras de simpatía y agradecimiento los delegados de Arabia Saudita, Sr. S. Al Ghamdi y de Trinidad y Tabago, Sr. Mike Nancoo.

114. A su turno, el Presidente saliente de la CLAC, Brigadier Mayor Alberto Alegría pronunció sus palabras de despedida (Apéndice 11), invitando a asumir la Presidencia del Organismo Regional al jefe de la delegación del Brasil, Brigadier Renato Claudio Costa Pereira, quien también tomó la palabra (Apéndice 12).

115. La Décima Asamblea de la CLAC fue clausurada oficialmente por el Capitán P. A. Enrique Zapata Buttner, Director General de Aeronáutica Civil de México (Apéndice 13). El Acta correspondiente a la Segunda Sesión Plenaria, aparece en el Apéndice 9 de este informe.

PROGRAMA DE ACTIVIDADES APROBADO POR

LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Para el período comprendido entre el 1° de enero
de 1993 al 31 de diciembre de 1994)

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. Programa de automatización.
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. Aplicación con carácter experimental de una base de datos. Recopilación de información sobre reglamentación y normativas de tasas aeroportuarias.
5. Compilación de acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo. Aplicación con carácter experimental de una base de datos.
6. Compilación de legislación aeronáutica regional y extrarregional de interés para el área latinoamericana. Aplicación con carácter experimental de una base de datos.
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 (correspondiente al Anexo 17).
 - c) Navegación aérea: sistemas futuros de navegación aérea - CNS/ATM.
 - d) Transporte de mercancías peligrosas.

- e) Asistencia técnica en lo relacionado con la difusión de cursos de capacitación profesional.
- 9. Seguimiento de las acciones internacionales y regionales en materia de turismo.
- 10. Actualización permanente de la información sobre impuestos y gravámenes sobre transporte aéreo en la Región. Aplicación con carácter experimental de una base de datos.
- 11. Control del presupuesto de la CLAC y del pago de contribuciones al Organismo Regional. Preparación mensual actualizada del estado de gastos directos y del pago de las cuotas asignadas a los Estados.

PRIORIDAD "A":

- 1.1 Examen de la evolución progresiva del transporte aéreo.
- 1.2 Examen de las regulaciones sobre competencia comercial.
- 1.3 Seguimiento de los procesos de integración sub-regional y evaluación de su repercusión en la marcha de los objetivos del Organismo Regional. Evolución de los procesos integracionistas en el mundo.
- 1.4 Cursos de acción orientados hacia la tutela del usuario del transporte aéreo.
- 1.5 Seguimiento de la adopción de normas restrictivas operacionales con respecto al ruido y a emanaciones de gases. Contaminación ambiental.
- 1.6 Ponderación de los efectos de los procesos de privatización cumplidos dentro de la Región a la luz de las políticas sobre transporte aéreo en el área.
- 1.7 Estudio de las nuevas modalidades que ofrece la carga aérea (carga expresa, multimodal).
- 1.8 Revisión del Estatuto de la CLAC.
- 1.9 Examen del "Modus Vivendi" entre el Organismo Regional y la OACI.
- 1.10 Evaluación y estudio sobre la aplicación a nivel regional de un sistema de "Registro electrónico de tarifas".

- 1.11 Seguimiento del problema de congestión aeroportuaria a nivel regional. Necesidad de coordinar con las autoridades competentes.
- 1.12 Seguimiento de la evolución de la participación de los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC) en el mercado regional y su repercusión a la luz de su impacto en las prácticas comerciales tradicionales.
- 1.13 Seguimiento de la aplicación de las medidas adoptadas por las Asambleas de la CLAC en la prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas con utilización de los servicios de transporte aéreo.
- 1.14 Análisis de la evolución FANS/2 - CNS/ATM.

PRIORIDAD "B":

- 2.1 Estudio sobre la revitalización de los Comités Nacionales 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.
- 2.2 Evaluación del grado de aplicación del pasaporte de lectura mecánica a nivel regional.
- 2.3 Estudio de las expresiones de flexibilización y pretendida ingerencia en el transporte aéreo, de los organismos de intercambio de servicios.
- 2.4 Examen de la gravitación del costo del combustible, adoptando a nivel regional, medidas para nivelar precios.
- 2.5 Seguimiento de la aplicación del Programa de Facilitación para el desplazamiento de incapacitados y edad avanzada a nivel regional.
- 2.6 Participación de las Autoridades de Aviación Civil en los programas de protección al medio ambiente.
- 2.7 Seguimiento de la evolución de los aspectos públicos y privados que ofrece el llamado servicio "courier".
- 2.8 Estudio sobre repercusiones de las interferencias en el sistema de comunicaciones aeronáuticas en el campo de la seguridad de la Aviación Civil Regional.

Adjunto B

PROGRAMA DE REUNIONES
DE LA CLAC, PRIMER SEMESTRE 1993

<u>FECHA ESTIMADA</u>	<u>LUGAR</u>	<u>REUNION</u>
Abril (fines)	Brasil	Grupo de Expertos en Costos y Tarifas (GECOT) Grupo de Expertos en Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA)
Julio	Uruguay	Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GEJ) XXXIX Reunión del Comité Ejecutivo

Adjunto C

PRESUPUESTO DE LA CLAC PARA EL BIENIO 1993-1994
(en dolares de los EUA)

*PARTIDA	DESCRIPCION	*PRESUPUESTO	* DISTRIBUCION ANUAL*		
		* BIENIO			
		* 1993-1994	* 1993	* 1994	
		* (1)	* (2)	* (3)	
* 6105/					
*180.000	REUNIONES	* 28000	* 13000	* 15000	*
*					*
*	PERSONAL DE PLANTILLA				*
*211.100	Sueldos y Salarios	* 117000	* 58000	* 59000	*
*214.000	Horas Extraordinarias		* 0	* 0	*
*					*
*	AYUDA TEMPORAL				*
*399.600	Sueldos y Salarios	* 0	* 0	* 0	*
*					*
*216.000	CONSULTORES	* 0	* 0	* 0	*
*					*
*310.000	AGASAJOS	* 1000	* 500	* 500	*
*					*
*321.000	COMUNICACIONES	* 14000	* 6500	* 7500	*
*					*
*322.000	FRANQUEO POSTAL	* 7500	* 3500	* 4000	*
*					*
*341.000	GASTOS DE IMPRESIONES	* 9000	* 4000	* 5000	*
*342.000					*
*					*
*334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO	* 8500	* 4000	* 4500	*
*335.000	DE EQUIPO				*
*					*
*351.000	GASTOS DE VIAJES	* 33000	* 15000	* 18000	*
*					*
*391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	* 6000	* 3000	* 3000	*
*					*
*399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	* 2500	* 1250	* 1250	*
*					*
*411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES	* 5000	* 2500	* 2500	*
*419.000	Y EQUIPO				*
*					*
*420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	* 3500	* 1750	* 1750	*
*					*
*511.000	BECAS DE CAPACITACION	* 10000	* 5000	* 5000	*
*					*
*399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	* 5000	* 2500	* 2500	*
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREVISTOS				*
	TOTAL GASTO	* 250000	* 120500	* 129500	*

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Brig. Mayor Alberto Alegría Delegado Jefe	Comandante de Operaciones Aéreas de la FAA
Brig. Roberto Cardoso Delegado	Representante de Argentina ante el Consejo de la OACI
Com. Alberto Kajihara Delegado	Jefe del Dpto. de Planifica- ción, Coordinación y OACI

BOLIVIA

Cnel. Walter Barrón Garnica Delegado Jefe	Director General de Aero- náutica Civil
Ing. Alvaro Echenique Pacheco Delegado	Jefe Dpto. de Transporte y Trabajo Aéreo

BRASIL

Brig. Renato Claudio Costa Pereira Delegado Jefe	Presidente de CERNAI y Sub- director de Planeamiento DAC
Cnel. José Gabriel Márquez Ceccatto Delegado	Asistente de la Presidencia de CERNAI
Dra. Anna Lucia Pimentel B. Salgado Delegada	Asesora Jurídica de CERNAI y coordinadora de asuntos CLAC

CHILE

Gral. José de la Fuente Banegas Delegado Jefe	Director General de Aero- náutica Civil
Arg. Juan Pablo Langlois Vicuña Delegado	Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil
Dr. Jorge Ansted Delegado	Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil

Apéndice 1

- 2 -

Cnel. Héctor Monje Reeve
Delegado

Director de Planificación
de la DGAC

Dr. Alvaro Arévalo Adasme
Delegado

Fiscal de la DGAC

Sr. Ovid Harasich
Delegado

Subdirector Política
Especial, Consejero Alterno
JAC Ministerio RR.EE.

COSTA RICA

Ing. Alvaro Escalante Montealegre
Delegado Jefe

Director General de Aviación
Civil

Lic. Ernesto Gutiérrez Sandi
Delegado

Director Consejo Técnico de
Aviación Civil

Cmte. Ricardo Madrigal Salazar
Delegado

Viceministro de Seguridad
Pública. Miembro del Consejo
Técnico de Aviación Civil

Sr. Rafael Padilla A.
Delegado

Jefe de Regulación y Control
del Dpto. de Transporte
Aéreo DGAC

Sra. Nydia Sáenz de Lachner
Observadora

Coordinadora de Relaciones
Internacionales DGAC

CUBA

Ing. Argimiro Ojeda Vives
Delegado Jefe

Vicepresidente del Instituto
de Aeronáutica Civil de Cuba

Ing. Concepción Martínez Miranda
Delegada

Especialista en Transporte
Aéreo, IACC

Lic. Isabel León Riquelme
Delegada

Asesora Jurídica IACC

Econ. Marcelo Bandin Fleitas
Observador

Especialista en Transporte
Aéreo, Cubana de Aviación

ECUADOR

Brig. Gral. Fernando Martínez de
la Vega
Delegado Jefe

Director General de Aviación
Civil

Tte. Cnel. Angel Córdova
Delegado

Jefe de Operaciones Aeronáu-
ticas DGAC

GUATEMALA

Lic. Leopoldo A. Palmieri Ingram
Delegado Jefe

Viceministro de Transporte,
Ministerio de Comunicaciones,
Transporte y Obras
Públicas

Cnel. Fernando Castillo Ramírez
Delegado

Director General de Aeronáutica Civil

HONDURAS

Dra. Margarita Vásquez
Delegada Jefe

Asesora legal

MEXICO

Cap. Enrique Zapata Buttner
Delegado Jefe

Director General de Aeronáutica Civil

Ing. Jorge Pérez y Bouras
Delegado

Representante Permanente de
México ante el Consejo de la
OACI

Lic. Luis Alberto de la Peña
Delegado

Director de Programación y
Evaluación DGAC

Lic. Delia Castellanos Saavedra
Delegada

Jefe Dpto. de Documentación
y Normas OACI, DGAC

May. Jorge Martínez de Híjar
Delegado

Jefe IV Región Inspección
Aérea DGAC

May. Miguel H. Esquinca
Delegado

Jefe VII Región Inspección
Aérea DGAC

Sr. Manuel González Flores
Delegado

Inspector Aeronáutico DGAC

C.P. Noemí De Alba De Alba
Delegada

Jefe del Dpto. de Tarifas
de Transporte Aéreo Internacional
DGAC

Lic. Ildefonso Goyre Díaz
Delegado

Asesor Jurídico General de
Dirección de Asuntos Jurídicos
DGAC

Apéndice 1

- 4 -

Lic. Othón García Silva
Delegado

Coordinador de Proyectos
Especiales del Dpto. de
Estudios Hemisféricos Procu-
raduría General de la
República

Sr. José Molina Araujo
Delegado

Subdirector de Información
de la Procuraduría General
de la República

Cmte. Alberto Sotelo Chávez
Delegado

Primer Comandante Policía
Judicial Federal

PANAMA

Lic. Zósimo Guardia
Delegado Jefe

Director General de Aero-
náutica Civil

PARAGUAY

Dr. Leo Von Nowak
Delegado Jefe

Miembro del Consejo de
Administración DINAC

Sr. Ovidio Ovando
Delegado

Jefe de Transporte Aéreo y
Asuntos Internacionales

PERU

Gral. Fernando Melgar Vargas
Delegado Jefe

Director General de Trans-
porte Aéreo

Gral. Luis Baluarte G.
Delegado

Director de Defensa Aérea
de la FAP

Cmte. Oscar del Portal Saco Vértiz
Delegado

Oficial de Operaciones de
Defensa Aérea

Ing. Víctor Yoshimoto Yoshimoto
Delegado

Director Corporación Peruana
de Aeropuertos y Aviación
Comercial (CORPAC)

REPUBLICA DOMINICANA

Gral. Brig. Héctor M. Román Torres
Delegado Jefe

Presidente de la Junta de
Aeronáutica Civil

Dr. José Rafael Alvarez Sánchez
Delegado

Miembro de la Junta de Aero-
náutica Civil

Dr. Emilio Gómez Buret
Delegado

Miembro de la Junta de Aero-
náutica Civil

Sr. Ismael Alvarado Delegado	Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil
Dr. José Luis Abraham Delegado	Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil
Ing. Luis Rodríguez Ariza Delegado	Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil

URUGUAY

Brig. Gral. Rafael Orique Pollero Delegado Jefe	Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)
Cnel. Fredy Prieto Delegado	Director Secretaría Técnica DINACIA

OBSERVADORES

ESTADOS NO MIEMBROS Y TERRITORIOS DEPENDIENTES

ALEMANIA

Sr. Juergen Mertens	Consejero de Asuntos Económicos y Comerciales, Embajada de Alemania
Sr. Michael Uhlmann	Gerente General Relaciones Internacionales Lufthansa

ARABIA SAUDITA

Emb. Saeed Al-Ghamdi	Representante ante el Consejo de la OACI
----------------------	--

ARUBA

Dr. Agustin Vrolijk	Director Interino (Ejecutivo) Departamento de Aviación Civil
---------------------	--

BELGICA

Sr. A. Kundycki	Representante ante el Consejo de la OACI
-----------------	--

Apéndice 1

- 6 -

CANADA

Emb. Gilles Duguay

Representante ante el
Consejo de la OACI

CHECOSLOVAQUIA

Sr. Otta Vodicka

Representante Permanente
ante el Consejo de la OACI

ESPAÑA/CEAC

Juan M. Bujía

Director General de Avia-
ción Civil

Sr. Jesús Pérez Blanco

Subdirector General de
Aviación Civil

FRANCIA

Sr. Alain Veillard

Encargado de Misión para
Asuntos Multilaterales. Di-
rección General de Aviación
Civil

HAITI

Sr. Eddy Celestin

Director General Oficina de
Aviación Civil

Sr. Martin Guiton Dorimain

Consejero técnico

Sr. Jean Brunel

Consejero

Sr. Frantz Desvarieux

Director de Haiti Trans Air

INDIA

Sr. Gupta Ravindra

Representante ante el Con-
sejo de la OACI

PAKISTAN

Sr. Ahmed Khalid

Representante ante el Con-
sejo de la OACI

TRINIDAD Y TABAGO

Sr. George J. Thornhill	Director General de Aviación Civil
Sr. Mike Nancoo	Representante ante el Consejo de la OACI

ORGANIZACIONES Y EMPRESAS

ACACIA/Asociación Costarricense de Agencias de Carga Internacional

Sr. Eduardo Jaén Hernández	Director Ejecutivo
----------------------------	--------------------

— AEROCANCUN

Cap. Francisco Yarza Samano	Capitán Piloto Aviador
-----------------------------	------------------------

— AEROLINEAS ARGENTINAS

Dr. Fernando E. Dozo	Gerente de Política Aérea, adscripto a la Vicepresidencia Ejecutiva
----------------------	---

— AEROMEXICO

Cap. Francisco Contreras	Capitán Piloto Aviador
--------------------------	------------------------

AITAL/Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano

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

ALADA/Asociación Latinoamericana de Derecho Aéreo

Dr. Eduardo Medina Urbizu	Vicepresidente
---------------------------	----------------

CONSTRUCTOR/BRASIL

Ing. Fabrio Rebello	Representante
---------------------	---------------

COTAL/Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina

Dr. Erasmo Rojas	Fiscal General
------------------	----------------

DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Cancún, México, del 9 al 13 de noviembre de 1992)

RELACION DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS INFORMATIVAS

NOTAS DE ESTUDIO

N° DE NOTA DE ESTUDIO	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NE/1		Orden del Día Provisional	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/2	4	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1991-1992	Presidente de la CLAC
CLAC/A10-NE/3	5	Adopción del Orden del Día	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/4	6	Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/5	7	Mecanismo de negociación regional. Proyecto de Resolución	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/6	8	Acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/7	9	Participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente. Proyecto de Recomendación	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/8	10	Conveniencia de ratificación del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de su detección. Proyecto de Resolución	Com. Ejecutivo

N° DE NOTA DE ESTUDIO	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NE/9	11	<p>Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea</p> <p>a) Cooperación y asistencia mutua en la prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales y multilaterales sobre transporte aéreo. Proyecto de Resolución</p>	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/10	11	<p>Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea</p> <p>b) Participación de los servicios de tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas. Proyecto de Recomendación</p>	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/11	11	<p>Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea</p> <p>c) Proyecto de Recomendación extendiendo los alcances de la Recomendación A8-1 a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regulares</p>	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/12	12	Prácticas aerocomerciales depredatorias por parte de líneas aéreas extrarregionales	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/13	13	Cuestión relativa a la aproximación con países anglo y francoparlantes del Caribe	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/14	14	Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para impedir doble tributación. Proyecto de Recomendación	Com. Ejecutivo

N° DE NOTA DE ESTUDIO	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NE/15	15	Regulación del servicio "courier" por vía aérea. Proyecto de Recomendación	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/16	16	Cartilla sobre derechos del usuario del transporte aéreo. Proyecto de Recomendación	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/17	17	Activación del programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas en los aeropuertos. Proyecto de Recomendación	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/18	18	Congestión aeroportuaria. Necesidad de coordinación con las autoridades competentes. Proyecto de Recomendación	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/19	19	Interpretación sobre los alcances del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC. Definición de los términos Conclusión, Resolución y Recomendación. Proyecto de Resolución	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/20	20	Conveniencia de ampliación de la base de datos disponible en la Secretaría de la CLAC, a fin de poder brindar servicios adicionales a los Estados miembros del Organismo Regional	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/21	21	Perfeccionamiento de la capacitación profesional de los Estados miembros de la CLAC	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/22	22	Estado de aprobación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC Ratificación de las medidas adoptadas en las Asambleas de la CLAC. Proyecto de Resolución	Com. Ejecutivo

N° DE NOTA DE ESTUDIO	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NE/23	23	Presupuesto para el bienio 1993-1994. Gastos realizados en el bienio 1991-1992	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/24	24	Pago de contribuciones de los Estados miembros de la CLAC. Escala de cuotas. Proyecto de Resolución	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/25	25	Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1994	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/26	26	Mejoramiento de comunicación entre Secretaría y Estados miembros	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/27	27	Otros asuntos Pronta ratificación de los Protocolos de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículos 50 a) y 56. Proyecto de Resolución	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/28	27	Otros asuntos Esquema de Categorías Jurídicas como guía orientadora en la elaboración de nuevas legislaciones aeronáuticas en la Región o en las modificaciones de dichos cuerpos normativos	Com. Ejecutivo
CLAC/A10-NE/29	22	Estado de aprobación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea. Proyecto de Resolución	Com. Ejecutivo

N° DE NOTA INFORMATIVA	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NE/30	22	Estado de aprobación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC Evolución del programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC	Secretaría
CLAC/A10-NE/31	27	Otros asuntos Futura evolución del transporte aéreo y de su Reglamentación	Argentina

NOTAS INFORMATIVAS

N° DE NOTA INFORMATIVA	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NI/1	6	Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités Proyecto de examen de las cuestiones del Orden del Día por la Plenaria y los órganos subordinados	Secretaría
CLAC/A10-NI/2		Lista provisional de participantes.	Secretaría
CLAC/A10-NI/3	27	Otros asuntos. Actividades del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución de Navegación Aérea (GREPECAS)	OACI
CLAC/A10-NI/4	27	Otros asuntos. Programa de reuniones y seminarios para el año 1993 - Oficina Sudamericana.	OACI

N° DE NOTA DE ESTUDIO	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NI/5	27	Otros asuntos. Informe correspondiente a la participación de la CLAC en el 29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.	Secretaría
CLAC/A10-NI/6	21	Perfeccionamiento de la capacitación profesional de los Estados miembros de la CLAC. La importancia de la formación profesional de gerentes aeronáuticos	IAMTI
CLAC/A10-NI/7	27	Otros asuntos. La cooperación técnica de la OACI en la Región Latinoamericana	OACI
CLAC/A10-NI/8	27	Otros asuntos. Conclusiones de las XXII Jornadas del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial	Secretaría
CLAC/A10-NI/9	11	Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea Necesidad de contar con convenios internacionales para combatir el narcotráfico por vía aérea. Necesidad de contar con legislaciones nacionales que tipifiquen delitos aeronáuticos relacionados al narcotráfico	Perú
CLAC/A10-NI/10	16	Cartilla sobre derechos del usuario del transporte aéreo Comunicación del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial	Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

N° DE NOTA DE ESTUDIO	CUESTION ORDEN DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A10-NI/11	13	Cuestión relativa a la aproximación con países anglo y francoparlantes del Caribe	Aruba, Haití, Trinidad y Tabago
CLAC/A10-NI/12	27	Otros asuntos Inmunidad antimonopólica	IATA

DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

(Cancún, México, del 9 al 13 de noviembre de 1992)

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la Décima Asamblea de la CLAC a cargo del Presidente.
2. Discurso de bienvenida a cargo de la autoridad del país anfitrión.
3. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite.
4. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1991-1992.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.
7. Mecanismo de negociación regional. Proyecto de Resolución.
8. Acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo. Proyecto de Resolución.
9. Participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente. Proyecto de Recomendación.
10. Conveniencia de ratificación del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de su detección. Proyecto de Resolución.

11. Labor de la CLAC en el campo de la prevención y control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea.
 - a) Cooperación y asistencia mutua en la prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psico-trópicas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo. Proyecto de Resolución.
 - b) Participación de los servicios de tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas. Proyecto de Resolución.
 - c) Proyecto de Recomendación extendiendo los alcances de la Recomendación A8-1 a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regulares.
 - d) Necesidad de contar con convenios internacionales para combatir el narcotráfico por vía aérea. Necesidad de contar con legislaciones nacionales que tipifiquen delitos aeronáuticos relacionados al narcotráfico. (Perú).
12. Prácticas aerocomerciales depredatorias por parte de líneas aéreas extrarregionales.
13. Cuestión relativa a la aproximación con países anglo y francoparlantes del Caribe.
14. Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para impedir doble tributación. Proyecto de Recomendación.
15. Regulación del servicio "courier" por vía aérea. Proyecto de Recomendación.
16. Cartilla sobre derechos del usuario del transporte aéreo. Proyecto de Recomendación.
17. Activación del programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas en los aeropuertos. Proyecto de Recomendación.
18. Congestión aeroportuaria. Necesidad de coordinación con las autoridades competentes. Proyecto de Recomendación.
19. Interpretación sobre los alcances del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC. Definición de los términos Conclusión, Resolución y Recomendación. Proyecto de Resolución.

20. Conveniencia de ampliación de la base de datos disponible en la Secretaría de la CLAC, a fin de poder brindar servicios adicionales a los Estados miembros del Organismo Regional.
21. Perfeccionamiento de la capacitación profesional de los Estados miembros de la CLAC.
 - a) Labor de la CLAC con miras al perfeccionamiento de la capacitación profesional de los Estados miembros.
 - b) La importancia de la formación profesional de gerentes aeronáuticos. (IAMTI).
22. Estado de aprobación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.
 - a) Ratificación de las medidas adoptadas en las Asambleas de la CLAC. Proyecto de Resolución.
 - b) Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea. Proyecto de Resolución.
 - c) Evolución del programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC.
23. Presupuesto para el bienio 1993-1994. Gastos realizados en el bienio 1991-1992.
24. Pago de contribuciones de los Estados miembros de la CLAC. Escala de cuotas.
25. Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1994.
26. Mejoramiento de comunicación entre Secretaría y Estados miembros.
27. Otros asuntos.
 - a) Pronta ratificación de los Protocolos de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículos 50 a) y 56. Proyecto de Resolución.
 - b) Inmunidad antimonopólica en el campo tarifario (IATA).
 - c) Futura evolución del transporte aéreo y de su reglamentación (Argentina).

- d) Esquema de Categorías Jurídicas como guía orientadora en la elaboración de nuevas legislaciones aeronáuticas en la Región o en las modificaciones de dichos cuerpos normativos.
 - e) Actividades del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución de Navegación Aérea (GREPECAS). (OACI).
 - f) Programa de reuniones y seminarios para el año 1993 - Oficina Sudamericana. (OACI).
 - g) Participación de la CLAC en el 29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.
 - h) La cooperación técnica de la OACI en la Región Latinoamericana. (OACI).
 - i) Conclusiones de las XXII Jornadas del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeroáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.
28. Lugar y fecha de la Undécima Asamblea de la CLAC.
29. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
30. Clausura de la Décima Asamblea.

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 1991-1992

El desarrollo general del tráfico en el bienio 1991-1992
(Adjuntos 1 al 13 - cuadros y gráficos)

1. En 1991 las líneas aéreas matriculadas en los 20 Estados miembros de la CLAC transportaron 10.384 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios regulares internacionales y domésticos, un 1.5% más que en 1990, mientras que a nivel mundial el tráfico decreció en el mismo período en 2%. El tráfico regular internacional de la Región representó el 64.7% del total, habiéndose transportado durante 1991, 6.717 toneladas-kilómetros, es decir que la variación con respecto al año anterior fue del 1%.
2. Como podemos observar, mientras que a nivel mundial el tráfico regular tanto total como internacional decreció por primera vez en los últimos diez años, en la Región se obtuvo una variación positiva, aunque en pequeña escala, en comparación con las tasas obtenidas en el año 1989 con respecto a 1988 que alcanzaron el 11.1% y el 11.2% respectivamente.
3. Cabe mencionar que la misma situación se aprecia en el tráfico regular internacional y doméstico (total) de pasajeros transportados por las líneas aéreas de la Región, medido en términos de pasajeros-kilómetros efectuados, que aumentó a una tasa anual de 0.3% con respecto a 1990, frente a la variación negativa que se produjo a nivel mundial en el mismo rubro.
4. En materia de asientos-kilómetros ofrecidos, es dable señalar que la capacidad ofrecida se incrementó de 1990 a 1991 en un 7% en lo que se refiere al tráfico total y en un 5.5% en el internacional, debido al hecho de haberse concretado la entrega de nuevos equipos.
5. Dado que el tráfico de pasajeros no creció al mismo ritmo, el coeficiente de ocupación ha sufrido una sensible disminución, cayendo del 64,0% al 60,0% en el tráfico total y del 65% al 61% en el tráfico internacional.
6. Ese mismo fenómeno se aprecia en el rubro carga, toda vez que el coeficiente de carga pasó de 58,5% en 1989 al 53,5% en 1991.

7. Debe remarcarse que la participación de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC en 1991, respecto al total mundial de los servicios aéreos regulares totales e internacionales se mantuvo en un 4.5% y 5.2% respectivamente.

8. Pasando a considerar la participación de los transportadores aéreos de la Región en cuanto al volumen total de tráfico regular de pasajeros, carga y correo transportado por aquéllos en sus operaciones internacionales, el 80% del tráfico total corresponde a los transportistas de 6 países, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Venezuela, y en el caso de la carga, alrededor del 72% corresponde a líneas aéreas de Brasil, Chile y Colombia. En este sentido, cabe destacar que la estructura de concentración del tráfico transportado por las líneas aéreas de tres países que caracterizó a la Región en los últimos años, ha variado en favor de un crecimiento que tiende a equilibrar fuerzas dentro de nuestra Región.

9. Los pronósticos mundiales prevén que el tráfico regular en el mundo, medido en términos de pasajeros-kilómetros efectuados aumentará a una tasa promedio anual de un 5% en el período 1990-2001, estimándose que el tráfico internacional crecerá en un 6% anual, en tanto que el tráfico de la Región crecerá a tasas inferiores al promedio mundial, de aproximadamente un 3.5% por año.

10. Estas mismas proyecciones en el caso de la carga medida en toneladas-kilómetros para la Región, incluido el Caribe, pronostica un crecimiento para el período 1990-2001 que llevaría a colocar a la Región a la par de Oriente Medio, con una tasa de crecimiento anual promedio de 5%, en comparación con el débil crecimiento mostrado durante el bienio 1990-1991, durante el cual esta materia experimentó un crecimiento de tan sólo 1.6%.

11. A escala regional se experimenta un condicionamiento en el crecimiento futuro del transporte aéreo latinoamericano, en función de la recuperación económica de los países del área y en lo específico, de la suerte que corran los procesos de privatización de las principales líneas aéreas latinoamericanas, como asimismo de la evolución de los costes de las líneas aéreas, uno de cuyos ingredientes fundamentales lo representan los precios del combustible.

Tráfico intralatinoamericano (Adjuntos 14 y 15 - cuadros y gráficos)

12. En 1991 el tráfico de pasajeros (tomado en una sola dirección) entre 89 pares de ciudades de los Estados de la CLAC tuvo un crecimiento de 5.2% con respecto a 1990. Las tasas de crecimiento más altas se observan en el tráfico de origen y destino desde Guayaquil, Montevideo y Santiago y una variación negativa en el movimiento de pasajeros desde Lima, Santa Cruz y Tarija.

13. Teniendo en cuenta el panorama mundial de la aviación durante el bienio, los resultados obtenidos dentro de la Región resultan alentadores, ello probablemente sea la consecuencia de la recuperación del nivel de actividad del conjunto de América Latina y el Caribe que creció 3%, dando lugar a que el producto por habitante en estas latitudes experimente su primera mejoría en cuatro años.

14. Como siempre se advierte que la estacionalidad juega un rol importante en el desenvolvimiento del tráfico dentro de la Región, ya que los picos entre altas y bajas temporadas son muy acentuados, lo cual produce una capacidad ociosa durante varios meses del año, y exige de las compañías aéreas y de las agencias de viaje mucha imaginación en la aplicación de técnicas comerciales para equilibrar dichos períodos, siendo los meses de mayor tráfico julio, agosto y diciembre.

Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos (Adjuntos 16 al 18)

15. Analizando el período de los primeros cuatro meses de 1991 con respecto al mismo período de 1990, podemos apreciar que el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC (exceptuando México) y los Estados Unidos creció a un ritmo del 3%.

16. Frente a los índices de incremento entre el 5% y el 10% obtenidos en los períodos anteriores, éste puede parecer muy bajo, sin embargo considerando la variación negativa en el tráfico mundial, ello nos indica que en la Región aún se puede pensar en un mercado potencial del transporte aéreo susceptible de explotar, y que crecerá conforme se vayan reactivando las economías de estos países, buscando soluciones en forma solidaria a problemas comunes y enfrentando los cambios estructurales de la aviación civil mundial en estos tiempos con imaginación y voluntad cooperativa.

17. Asimismo debe mencionarse en cuanto al tráfico por nacionalidad, que en el período de enero a abril de 1991 se observa una disminución de los nacionales de los Estados Unidos en 11 de los 20 Estados miembros de la CLAC, traduciéndose en una menor participación de éstos en el tráfico total.

18. En lo que se refiere a México, se observa una disminución del tráfico con los Estados Unidos en 0.1% en 1991 con respecto al mismo período del año anterior. Por otro lado disminuyó la participación de los pasajeros norteamericanos con respecto al tráfico total realizado entre ambos países, ya que la proporción pasó del 73% al 71.5%.

19. En lo que concierne a la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en este tráfico de pasajeros (excluyendo México), nuevamente las líneas aéreas de nuestra Región han perdido terreno llevando el 45.3% del tráfico en 1991, en comparación con el 46.8% y el 52.1% en 1990 y 1989 respectivamente. El mismo comportamiento se aprecia en el tráfico entre México y los Estados Unidos; después de un período de aparente equilibrio en la repartición del tráfico entre las líneas aéreas de ambos países, en los primeros cuatro meses de 1991 las líneas aéreas latinoamericanas han transportado tan sólo el 42.1% del tráfico en esta ruta.

Tráfico entre Sudamérica y Europa (Adjuntos 19 al 23)

20. El tráfico entre Sudamérica y Europa para un total de 43 pares de ciudades experimentó una variación negativa en 1991 con respecto al año anterior, del orden del 4.3%.

21. En este tráfico indudablemente se dejó sentir la influencia de una serie de factores de signo negativo tales como, una alta recesión en la economía mundial, las crisis geopolíticas, la conflagración del Golfo Pérsico, el valor de la divisa norteamericana frente a las unidades monetarias europeas, entre otros.

22. Otro elemento digno de remarcar es el decrecimiento de la participación de los transportadores de la Región frente a la participación más activa de las líneas aéreas europeas reflejada en los guarismos que de un total de 61.606 pasajeros transportados en febrero de 1991, sólo el 48.4% fue operado por líneas aéreas de la Región. Esta situación se vé agravada nada menos que en el período de alta temporada, ya que en el mes de julio de 1991 la participación fue del 42.6%.

Apreciaciones sobre el desarrollo del tráfico

23. Del análisis de los datos disponibles se infiere que no obstante la gravitación de los factores ya mencionados y de la tendencia mundial desfavorable al crecimiento del tráfico, la Región que está conformada por los Estados miembros de la CLAC ha mostrado tener cierta autonomía de vuelo, alcanzando una tasa de crecimiento positiva tanto en el tráfico medido en toneladas-kilómetro como en pasajeros-kilómetro.

24. Esta evolución es el producto de factores socioeconómicos dignos de ser resaltados. En efecto, contrariamente a lo que acontecía en el bienio anterior, a partir de 1991 el conjunto de América Latina y el Caribe creció un 3% dando lugar a que el producto por habitante experimente su primera mejoría en cuatro años.

25. Otro elemento a destacar es la circunstancia que la inflación ha venido cediendo en una forma sensible, al punto de que puede sostenerse que han quedado eliminados virtualmente los procesos hiperinflacionarios.

26. A lo precedentemente manifestado debe aditársele el hecho que por primera vez en una década América Latina y el Caribe en el campo financiero registró una transferencia positiva, todo lo cual le permitió ampliar la capacidad de importación, no obstante el estancamiento de las exportaciones dando lugar a una importante expansión de las importaciones tanto en bienes de consumo y de capital en un escenario cada día más abierto y flexible en materia económica.

27. Si bien es cierto que algunos países dentro de la Región evidencian cierta fragilidad en los procesos de estabilización, es dable remarcar que la casi totalidad de las economías regionales se encuentran funcionando sobre nuevas bases que infunden una mayor confianza en las reglas que orientan la política económica.

28. Todo este panorama, ha llevado a que a pesar de los factores negativos ennumerados en el párrafo 21 de este informe, éstos se vean contrarrestados por los elementos propios de nuestra realidad y hayan tenido su expresión en un crecimiento del tráfico, demostrando una vez más que constituimos una Región con un tráfico potencial, suceptible de ser explotado.

Composición de las flotas y productividad

A) Renovación de las flotas (Adjunto 24)

29. El número de aeronaves a reacción de 33 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC que cumplen servicios internacionales regulares asciende a 451, de las cuales 86 son aviones de fuselaje ancho, es decir un 19%. Cabe observar que dicho porcentaje es mayor al que se tenía en 1990 que era del 14.5%. Ello refleja, tal como se expresó en el párrafo 4 de este informe, que uno de los puntos más sobresalientes de este bienio, ha sido la renovación de flotas de las líneas aéreas de la Región, que se traduce en la importante variación positiva del 7% en la cantidad de asientos-kilómetros ofrecidos.

B) Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas (Adjunto 25)

30. Los datos financieros preliminares correspondientes a 1991, indican que 27 líneas aéreas de la Región que cumplen servicios aéreos internacionales regulares obtuvieron un ingreso de explotación de US\$ 7.878 millones de dólares y US\$ 8.443 millones de dólares de gastos de explotación, lo que arrojó una pérdida global de explotación de US\$ 565 millones de dólares, es decir que la pérdida fue del 7.2% del total de ingresos frente al -0.5% obtenido a nivel mundial por las líneas aéreas consideradas en su conjunto por la OACI.

31. Los ingresos de explotación de dichas líneas aéreas crecieron durante el bienio en un 8.6%, ritmo menor que el crecimiento de los gastos que fue de 10%.

32. Teniendo en cuenta que las cifras de 1991 son estimadas, éstas están sujetas a un margen de error. Sin embargo la tendencia que se advierte es que la pérdida de operación en 1991 ha sido mayor que en 1990. El resultado neto en el mismo período, después de considerar otras partidas ajenas a la explotación e impuestos no ha podido obtenerse en todos los casos para el año 1991, no obstante en 1990 podemos señalar que la pérdida neta representa alrededor del 5% del total de ingresos.

33. Las estimaciones para las líneas aéreas de la Región como un todo no reflejan el comportamiento individual de cada una de ellas, pero a nivel de detalle los resultados no son más alentadores, ya que en 1990 73% de ellas obtuvieron resultados negativos, y en 1991 el 67%.

34. En lo que se refiere a los pronósticos de los resultados financieros a nivel mundial, es sabido que los beneficios estimados de las líneas aéreas aumentarán en los próximos años, a una tasa promedio anual de un 0.5% en términos reales, pero también es dable reconocer que no contarán con la misma capacidad anterior de compensar las presiones que aumentan los costos solamente por medio de incrementos de la productividad. Por lo tanto habrá que buscar nuevas fórmulas que ayuden a la industria a controlar esta situación.

Protección del medio ambiente

35. La problemática del ruido en las inmediaciones aeroportuarias y la homologación de las aeronaves afectadas a las líneas aéreas regulares y no regulares de latinoamérica, concitó la mayor preocupación de los órganos responsables de la CLAC, la que tuvo participación preponderante en las negociaciones llevadas a cabo en ocasión del 28° Período de Sesiones (Extraordinario) de la Asamblea de la OACI, de cuyas resultas se adoptó una política plasmada en la Resolución A28-3, que permite a los Estados introducir gradualmente restricciones operacionales respecto a las aeronaves más antiguas y ruidosas del Capítulo 2 del Anexo 16 al Convenio de Chicago, entre el período que va de 1995 y 2002.

36. Al mismo tiempo se hicieron gestiones por ante la CEAC, a fin de lograr también un tratamiento de tipo exonerativo para aquellas aeronaves que no encuadrasen dentro de las previsiones adoptadas a nivel europeo tanto por dicho Organismo Regional como por la Comunidad Económica Europea.

37. Por otra parte, la CLAC adoptó un alto grado de compromiso frente a la preocupación mundial de salvaguarda del medio ambiente, en lo tocante a la incidencia que en el programa internacional tiene el modo aéreo, apreciando que la contaminación ambiental y las consecuencias del cambio climático global tendrán un impacto muy significativo sobre los ecosistemas naturales.

38. De ahí que en oportunidad de esta Décima Asamblea, se presentará al Honorable Plenario, un proyecto de Recomendación orientado a anudar compromisos de los Estados miembros en los programas de control del medio ambiente.

Actividades desarrolladas por la CLAC en el bienio 1991-1992

A. Reuniones de la CLAC (Adjunto 26)

39. Las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 1991-1992, aparecen en el Adjunto 26. Por otra parte deben considerarse incluidas las reuniones intervencionales con la OACI y las llevadas a cabo por organismos gubernamentales como privados con estrecha vinculación con la actividad aviatoria.

40. Debe remarcarse el considerable incremento de la carga de trabajo en el bienio que se refleja tanto en el número de reuniones realizadas como en las misiones llevadas a cabo por el personal de la Secretaría de la CLAC, así como en el mayor movimiento de comunicaciones, hechos que podrán observarse gráficamente cuando se trate el tema del presupuesto para el bienio 1993-1994 (CLAC/A10/NE-23).

B. Asuntos principales examinados por la CLAC en 1991-1992

41. Cabe recordar que la Secretaría ha continuado desarrollando las tareas permanentes que figuran en el Programa de Trabajo de la CLAC, aprobado por la Novena Asamblea.

42. Debe destacarse que fue motivo de seguimiento a efectos de complementar las medidas ya elaboradas, lo relativo a la prevención y control del tráfico ilícito de drogas, sustancias psicotrópicas y elementos precursores, con la convocatoria del grupo de estudio ad-hoc GETIDA, el que produjo importantes trabajos a ser sometidos a la Décima Asamblea, en lo tocante entre otros aspectos a la participación de los servicios de tránsito aéreo en dicha campaña, la cooperación y asistencia mutua a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo y la aplicación de medidas de prevención y control a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular.

43. Independientemente de lo anterior, las principales actividades de la CLAC en el bienio en cuestión, se concentraron en el seguimiento de las políticas liberalizadoras del transporte aéreo, cuestiones tarifarias y aspectos conexos, medidas de facilitación contemplando los discapacitados y personas de edad avanzada, mecanismos de negociación regional, en procura de la obtención de un adecuado instrumento con fuerza interlocutoria frente a la conformación aeropolítica en "bloques", la congestión aeroportuaria y la necesidad de una coordinación con las autoridades competentes, doble tributación, regulación del servicio "courier", cuestiones de interpretación estatutaria en lo que hace a los alcances de las tres expresiones del accionar regional como ser: Conclusión, Resolución y Recomendación.

44. La decidida tutela del interés del usuario del transporte aéreo ha llevado a la elaboración de una cartilla conteniendo el elenco de los derechos y deberes que corresponden tanto al pasajero como al cargador o consignatario, representando a nivel regional una innovativa acción.

45. Por otra parte es dable señalar que la CLAC, al igual que en el pasado, participó muy activamente en las conferencias internacionales en el foro de la Organización de Aviación Civil Internacional. Tal el caso del 27°, 28° y 29° Período de Sesiones de la Asamblea de dicho Organismo Mundial, como asimismo de la Conferencia Diplomática que adoptó el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de su detección y el Coloquio Internacional sobre el Futuro del Transporte Aéreo.

46. En todas estas reuniones, quienes como delegados han participado de estos importantes eventos han contribuido a que la CLAC se hiciera presente con un actuación muy productiva y activa, paradigma de lo cual recordamos la gravitación en más de varias Resoluciones adoptadas en las Asambleas.

47. En un todo conteste con el accionar de la OACI, el Organismo Regional presenta a la Décima Asamblea, un par de proyectos relativos a la convocatoria a una urgente ratificación de los últimos instrumentos internacionales, tales como el Convenio sobre marcación de explosivos plásticos, de significativo peso internacional y los Protocolos modificatorios de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago, relativos al incremento de miembros en el Consejo y en la Comisión de Aeronavegación.

48. Mención aparte merece la puesta en marcha de un programa de capacitación iniciado en estrecha coordinación con el centro canadiense de formación en gestión de aeronáutica civil -IAMTI-, el que siguió proporcionando becas, en un total de 16, y la reducción del 50% sobre los derechos de matriculación, por lo que podría considerarse unas 8 becas adicionales, que han sido asignadas a funcionarios pertenecientes a países de la Organización Regional.

49. Además es de remarcar que con dicho instituto canadiense, la Universidad de Mc Gill, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, ALADA, AITAL, y la CLAC, como coauspiciadores, se llevó a cabo el primer curso de capacitación gerencial de derecho aeronáutico, destinado a funcionarios gubernamentales y de líneas aéreas de América Latina.

50. De este modo se ha seguido asignando un altísimo rango a uno de los principales objetivos que debe llenar la CLAC, en procura de la obtención del mejor nivel de preparación profesional de los funcionarios que tienen a su cargo la administración de la aviación civil. Los datos vertidos en los Adjuntos 1 al 5 de la nota de estudio CLAC/A10-NE/21, ilustran adecuadamente sobre la actividad desplegada.

51. Respondiendo a dicho objetivo se tienen muy adelantadas las gestiones con un instituto universitario, a fin de materializar la puesta en marcha de un curso post-grado sobre economía del transporte aéreo, con una currícula y plantel docente acorde con los mayores requerimientos de entrenamiento profesional, en un área de permanente actualización.

Presupuesto de gastos directos de la CLAC (Adjunto 27)

52. La Novena Asamblea de la CLAC había destinado la suma de US\$ 190,700 para atender los gastos directos de la CLAC para el bienio 1991-1992. El monto total de las erogaciones estimadas durante el período asciende a US\$ 194,614, resultando un déficit después del ajuste por obligaciones pendientes de pago de US\$ 3,914 es decir del 2% del presupuesto total para el período.

53. Durante los dos años, si bien el **monto total del gasto** ha guardado una correspondencia razonable con lo previsto por la Novena Asamblea, no sucede lo mismo a nivel de detalle. Por ello, el presupuesto fue reasignado según las necesidades y previsiones de los parámetros económicos en 1991 y 1992 por el Comité Ejecutivo en su XXXV y XXXVI Reunión (Santa Cruz de la Sierra, agosto de 1991 y La Habana, julio de 1992 respectivamente).

54. Tal como se explicó en ocasión de las dos últimas Reuniones del Comité Ejecutivo de la CLAC, las partidas de "sueldos y salarios", "comunicaciones" y "franqueo postal" se han visto seriamente afectadas por la particular situación económica que enfrentaba el país que es sede de la Secretaría del Organismo Regional. Otras partidas que se estiman serán deficitarias por la misma razón son la de "gastos de impresiones" y la de "alquiler y mantenimiento de equipo", en la cual se cargan las asignaciones mensuales por movilidad que se pagan al personal de la CLAC. Además con esta última partida se tuvieron que afrontar los gastos imprevistos de reparación de dos máquinas de escribir, una de las computadoras y dos impresoras.

55. La partida utilizada para la reasignación en 1991 fue la de "gastos de viajes", ya que la Secretaría de la CLAC, en colaboración con los Estados, ha cumplido con el principio de un control efectivo de los gastos en este rubro, a través de la obtención de pasajes libres de cargo para el traslado del personal a las reuniones. En 1992 se utilizaron los rubros "consultores", "horas extraordinarias" y "ayuda temporal" como fondos para redistribuir recursos, pues durante el presente año no se realizaron erogaciones con dichas partidas.

56. Con respecto al gasto en otros rubros, con la aprobación del Presidente de la CLAC y el Comité Ejecutivo se han adquirido una fotocopidora y una UPS para uso de la Secretaría del Organismo Regional (partida "mobiliario, instalaciones y equipo"). Dichas compras fueron sustentadas debidamente durante la XXXVI Reunión del Comité Ejecutivo (La Habana, 20 al 22 de julio de 1992).

57. A pesar de lo expuesto en los párrafos anteriores, en algunas partidas se proyecta realizar importantes economías como son las de "reuniones", "consultores", "agasajos", "gastos de viajes", "suministros de oficina", "servicios de traducción", y "becas de capacitación" (ver Adjunto 1 de la nota de estudio CLAC/A10-NE/23).

58. Como es obvio, el presupuesto de gastos directos de la CLAC debe guardar estrecha relación con el programa de trabajo y de reuniones que la Asamblea tendrá oportunidad de examinar bajo la cuestión 25 del Orden del Día.

59. Por otro lado, hay que tener en cuenta que la experiencia indica que año a año las actividades de la CLAC requieren mayores gastos por el incremento de la carga de trabajo que está reflejado en los Adjuntos 10 y 11 de la nota de estudio CLAC/A10-NE/23, en los cuales se puede apreciar este hecho en forma gráfica.

60. Tomando en cuenta estas consideraciones y lo expresado en los párrafos anteriores, los que reflejan el comportamiento de las variables económicas que podrían seguir afectando el presupuesto en el siguiente bienio, se presentará a consideración de la Asamblea una propuesta para que se evalúe su incremento (Adjunto 12 de la nota de estudio CLAC/A10-NE/23).

Relaciones con otros Organismos

61. Las relaciones entre la CLAC y los otros Organismos de acuerdo al Artículo 7 del Estatuto (AITAL, ALADA, ALADI, CAFAC, CEAC, CEPAL, COCESNA, COTAL, IATA, IFALPA, INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL, ITA, Junta del Acuerdo de Cartagena, OEA, OMT, PNUD, SELA y UPAEP, entre otros, se han revitalizado con una mayor aproximación, mediante actuaciones conjuntas, participación en eventos recíprocos y en temas concretos de mutuo interés.

62. Las relaciones con la IATA y AITAL siguen siendo muy estrechas y delegados de ambas asociaciones asisten a las reuniones de la CLAC, como así también la Secretaría ha tenido ocasión de participar en algunos eventos organizados por ambas entidades, todo lo cual ha permitido mantener una buena coordinación y complementación entre los programas de trabajo.

Convocatoria a la Décima Asamblea

63. La destacada generosidad de la Vicepresidencia Primera, ejercida por México, hace posible que la sede de esta Décima Asamblea se lleve a cabo en la localidad de Cancún, la llamada "Joya del Caribe Mexicano", en el Estado de Quintana Roo, al Noroeste de la Península de Yucatán, razón por la cual debemos expresar nuestro más cálido reconocimiento por la asunción de la totalidad de gastos administrativos que demandan la organización del evento, destacando el hecho que ha brindado asimismo las facilidades del caso para el traslado del personal de la Secretaría.

64. En ocasión del XXXVII Comité Ejecutivo realizado en el mes de agosto de 1992 en Santo Domingo, se aprobó el Orden del Día Provisional, agrupándose los asuntos que serán tratados en la Asamblea con la siguiente asignación:

Comité I: Cuestiones 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 25, 27

Comité II: Cuestiones 12, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26

Plenaria: Cuestiones 3, 4, 5, 6, 28, 29, 30

Conclusiones

65. Hoy día como nunca, la CLAC debe representar el foro en el que deben concentrarse los esfuerzos para procurar que la aviación civil y en particular el transporte aéreo, sirva como instrumento no sólo de intervencionalidad sino de auténtica transformación en el proceso de reconversión económica, cultural y social de la comunidad de las veinte realidades estatales que nuclea en su seno.

66. La actual situación de tránsito de estructuras conservadoras hacia otras fórmulas de mayor liberalismo, llevan a la necesidad de aportar respuestas creativas, estimulantes de la capacidad innovadora hacia el perfeccionamiento del sistema del transporte aéreo de la Región, sin que por ello se abduca de los principios que lo informan y que tienen que ver con la tutela del orden, la seguridad y la eficacia del modo aéreo.

67. Dentro del escenario mundial que ofrece tendencias y características de una aviación civil compleja y cambiante, los Estados deben recurrir a estrategias y tácticas que mantengan el valor de herramienta de progreso y de pacificación que ofrece el transporte aéreo en la Región.

68. Al margen de la posición aeropolítica en la que puedan estar enrolados cada uno de los Estados que conforman la Región de la CLAC, no habrá de perderse de vista la imperiosa necesidad de un repliegue de intereses y esfuerzos que refuercen su capacidad negociadora en bloque, de ahí que la CLAC ofrezca el mejor vehículo para su aprovechamiento y canalización.

69. Por ello es que en el bienio 1991-1992 se trabajó la idea de ir preparando un mecanismo regional de negociación para atender puntuales asuntos de interés común a ser identificados por el organismo ejecutor, el Comité Ejecutivo.

70. Este elemento permitirá, de ser aprobado en la Décima Asamblea, un primer paso realmente importante en el objetivo de articular de una manera eficaz el equilibrio y la negociación bilateral o multilateral de transporte aéreo.

71. Durante el bienio que está concluyendo, la CLAC ha penetrado en muchos campos que no habían sido abordados en forma específica, tal el caso de la preocupación por asignar alta prioridad a una participación directa en programas de erradicación del narcotráfico, de protección del medio ambiente, de superación de la congestión aeroportuaria.

72. El usuario del transporte aéreo ya sea en su expresión de pasajero, cargador o consignatario, ha concitado el gran interés de la CLAC que se plasma en dos medidas, una orientada a la tutela de sus derechos, con la recomendación de la divulgación de una cartilla con el plexo de derechos y obligaciones que le corresponden en la utilización del modo aéreo, y otra medida que de un modo particular responde a los programas de facilitación que beneficia a los incapacitados físicamente, sector éste un tanto postergado en la realidad latinoamericana.

73. Pero incuestionablemente el tópicó de relevancia y que ya se ha incorporado de una forma permanente en la CLAC lo representa el programa de capacitación profesional de funcionarios pertenecientes a las administraciones de aviación civil, a través del goce de becas con instituciones gubernamentales y privadas y con el proyecto de implantación de un curso post-grado universitario sobre economía de transporte aéreo que permitirá el mantenimiento de una dotación de funcionarios a la altura de estos tiempos de alta competencia.

74. El resumen de las actividades realizadas por la CLAC durante el bienio 1991-1992, está reflejando la importante y proficua labor de sus Grupos de Expertos que plasmaron en 10 proyectos de Resolución y 10 proyectos de Recomendación que en cantidad y calidad están indicando la frondosa agenda de temas cruciales, elenco éste que podrá ser utilizado para enfrentar con solvencia el sinnúmero de situaciones nuevas y complejas que presenta la actual situación del transporte aéreo internacional.

75. Al concluir este informe deseo hacer llegar a los altos dignatarios del Gobierno de México, en nombre de todos los delegados y observadores que asisten a esta Décima Asamblea, a escaso tiempo de los veinte años de la CLAC, nuestro profundo agradecimiento por las expresiones de alta generosidad y de capacidad organizativa en la Asamblea, que se ve prestigiada por la presencia de todas y cada una de las importantes personalidades que participan en esta Reunión.

INDICADORES ECONOMICOS DE LA REGION QUE ABARCA LA CLAC

POBLACION



438 MILLONES

FLOTA



33 LINEAS AEREAS

451 AVIONES A REACCION
(86 DE FUSELAJE ANCHO)

TRAFICO



82495 MILLONES PAS-KM



2738 MILLONES T-KM

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC
AÑO 1991 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	185	1,023	55.3%	-7.3%	-1.4%
Bolivia	5	101	70.6%	-40.5%	-1.9%
Brasil	1,029	3,689	49.8%	-4.9%	-0.1%
Chile	429	706	59.6%	2.5%	2.2%
Colombia	526	976	66.6%	13.5%	8.9%
Costa Rica	36	151	75.9%	-6.7%	2.0%
Cuba	18	172	77.8%	-5.3%	-9.5%
Ecuador	68	186	57.6%	7.6%	0.5%
El Salvador	5	134	74.0%	10.9%	18.6%
Guatemala	9	29	40.8%	-1.1%	7.4%
Honduras	3	45	50.6%	-27.9%	-28.6%
Jamaica	20	139	57.9%	4.8%	-8.6%
México	163	1,726	49.7%	13.6%	1.0%
Nicaragua	4	14	50.0%	0.0%	0.0%
Panamá	4	35	53.8%	50.0%	29.6%
Paraguay	5	102	59.6%	13.3%	75.9%
Perú	25	184	52.1%	-2.3%	-14.8%
República Dominicana	70	201	60.7%	-0.3%	-1.5%
Uruguay	3	44	51.8%	0.0%	0.0%
Venezuela	132	727	47.6%	17.3%	9.5%
TOTAL	2,738.3	10,384	53.5%	1.6%	1.5%
TOTAL MUNDIAL	58,557.0	230,405	59.0%	-0.5%	-2.0%

* Pasajeros, carga y correo

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC
AÑO 1991 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	161	758	52.9%	-6.7%	-0.8%
Bolivia	4	75	71.4%	-44.8%	-1.3%
Brasil	664	1,919	52.4%	-3.7%	-1.6%
Chile	413	606	60.6%	2.5%	2.0%
Colombia	459	690	66.2%	7.4%	5.3%
Costa Rica	36	150	75.8%	-6.7%	2.0%
Cuba	16	141	77.9%	-5.8%	-9.6%
Ecuador	60	156	55.3%	8.8%	0.0%
El Salvador	5	134	74.0%	10.9%	18.6%
Guatemala	9	29	40.8%	2.2%	7.4%
Honduras	3	42	51.9%	-27.9%	-28.8%
Jamaica	20	137	60.1%	4.8%	-8.7%
México	95	872	51.4%	13.4%	-2.8%
Nicaragua	3	12	46.2%	0.0%	0.0%
Panamá	4	35	53.8%	50.0%	29.6%
Paraguay	4	99	59.6%	20.0%	80.0%
Perú	18	97	46.2%	-1.6%	-11.8%
República Dominicana	70	201	60.7%	-0.3%	-1.5%
Uruguay	3	44	51.8%	0.0%	0.0%
Venezuela	128	520	45.4%	15.1%	14.3%
TOTAL	2,174.6	6,717	55.1%	1.5%	1.0%
TOTAL MUNDIAL	46,411.8	128,145	61.0%	0.1%	-2.0%

* Pasajeros, carga y correo

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1990 - 1991 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1991/1990	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	Pasj-kmts efectuados	Asnts-kmts disponibles
	Argentina	9,431	9,207	14,970	14,850	63%	62%	-2.4%
Bolivia	1,068	1,022	1,548	1,548	69%	66%	-4.3%	0.0%
Brasil	28,500	28,537	41,912	48,368	68%	59%	0.1%	15.4%
Chile	2,987	3,039	4,978	5,065	60%	60%	1.7%	1.7%
Colombia	4,384	4,465	6,959	7,202	63%	62%	1.8%	3.5%
Costa Rica	983	1,050	1,585	1,667	62%	63%	6.8%	5.1%
Cuba	1,832	1,598	2,379	2,251	77%	71%	-12.8%	-5.4%
Ecuador	1,243	1,201	1,942	1,937	64%	62%	-3.4%	-0.3%
El Salvador	1,066	1,257	1,807	1,876	59%	67%	17.9%	3.8%
Guatemala	213	230	520	511	41%	45%	8.0%	-1.6%
Honduras	468	336	900	686	52%	49%	-28.2%	-23.8%
Jamaica	1,463	1,311	2,286	2,149	64%	61%	-10.4%	-6.0%
México	18,290	18,267	29,500	30,445	62%	60%	-0.1%	3.2%
Nicaragua	111	111	258	258	43%	43%	0.0%	0.0%
Panamá	196	272	384	477	51%	57%	38.8%	24.2%
Paraguay	591	1,073	857	1,578	69%	68%	81.6%	84.2%
Perú	2,025	1,759	2,935	2,932	69%	60%	-13.1%	-0.1%
República Dominicana	1,375	1,350	2,083	2,045	66%	66%	-1.8%	-1.8%
Uruguay	471	471	620	620	76%	76%	0.0%	0.0%
Venezuela	5,534	5,939	10,062	10,998	50%	54%	7.3%	9.3%
TOTAL	82,231	82,495	128,484	137,463	64%	60%	0.3%	7.0%
TOTAL MUNDIAL	1,894,017	1,841,022	2,785,319	2,789,427	68 %	66 %	-2.8%	0.1%

Apéndice 4
Adjunto 4

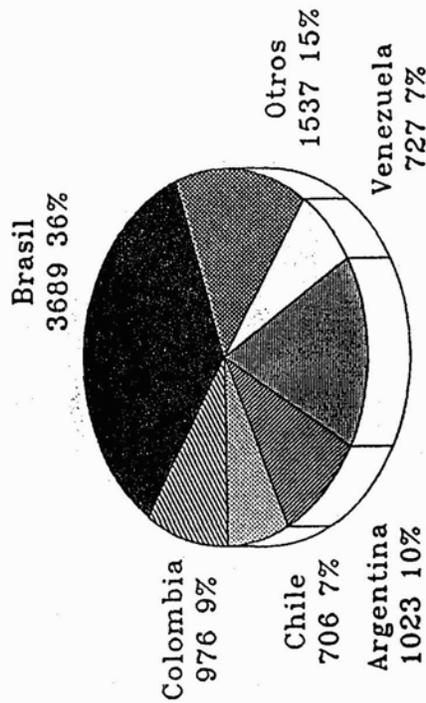
TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1990 - 1991 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1991/1990	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	Pasj-kmts efectuados	Asnts-kmts disponibles
Argentina	6,482	6,547	9,675	10,560	67%	62%	1.0%	9.1%
Bolivia	755	723	1,094	1,095	69%	66%	-4.2%	0.1%
Brasil	12,769	12,561	17,985	19,627	71%	64%	-1.6%	9.1%
Chile	2,102	2,116	3,284	3,413	64%	62%	0.7%	3.9%
Colombia	2,283	2,212	3,682	3,568	62%	62%	-3.1%	-3.1%
Costa Rica	976	1,044	1,574	1,657	62%	63%	7.0%	5.3%
Cuba	1,419	1,226	1,918	1,858	74%	66%	-13.6%	-3.1%
Ecuador	1,006	964	1,597	1,580	63%	61%	-4.2%	-1.0%
El Salvador	1,066	1,257	1,807	1,876	59%	67%	17.9%	3.8%
Guatemala	213	230	520	511	41%	45%	8.0%	-1.6%
Honduras	426	303	819	631	52%	48%	-28.9%	-22.9%
Jamaica	1,444	1,294	2,188	2,054	66%	63%	-10.4%	-6.1%
México	9,211	8,709	15,100	14,761	61%	59%	-5.5%	-2.2%
Nicaragua	97	97	237	237	41%	41%	0.0%	0.0%
Panamá	196	272	384	477	51%	57%	38.8%	24.2%
Paraguay	571	1,054	828	1,550	69%	68%	84.6%	87.3%
Perú	954	865	1,539	1,573	62%	55%	-9.3%	2.2%
República Dominicana	1,375	1,350	2,083	2,045	66%	66%	-1.8%	-1.8%
Uruguay	471	471	620	620	76%	76%	0.0%	0.0%
Venezuela	3,115	3,587	5,664	6,898	50%	52%	15.2%	21.8%
TOTAL	46,931	46,882	72,596	76,591	65%	61%	-0.1%	5.5%
TOTAL MUNDIAL	893,464	860,012	1,294,875	1,303,048	69%	66%	-3.7%	0.6%

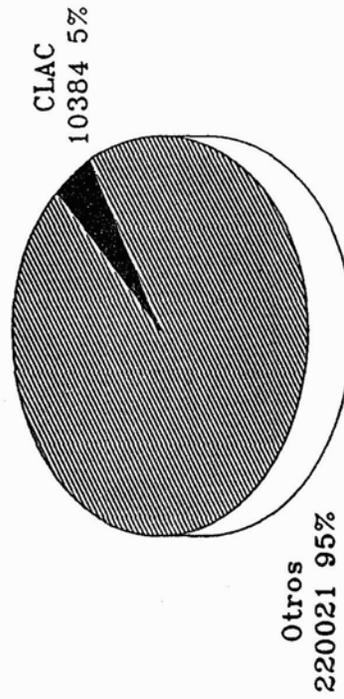
OPERACIONES TOTALES
AÑO 1991



TOTAL CLAC

Cifras en Millones de T-Km efectuadas

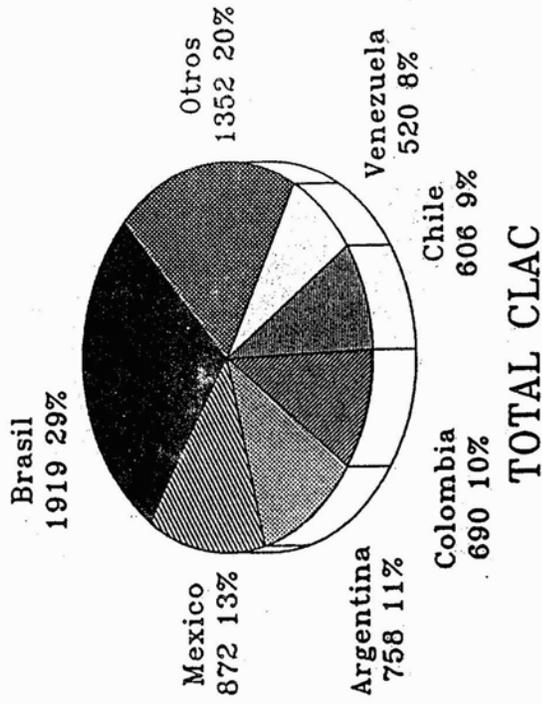
OPERACIONES TOTALES
AÑO 1991



TOTAL CLAC vs TOTAL MUNDIAL

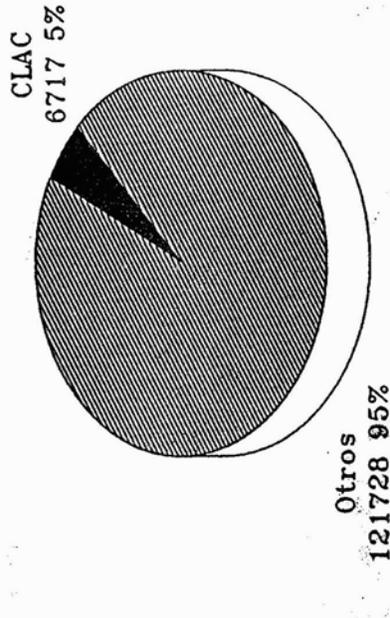
Cifras en Millones de T-Km efectuadas

OPERACIONES INTERNACIONALES
AÑO 1991



Cifras en Millones de T-Km efectuadas

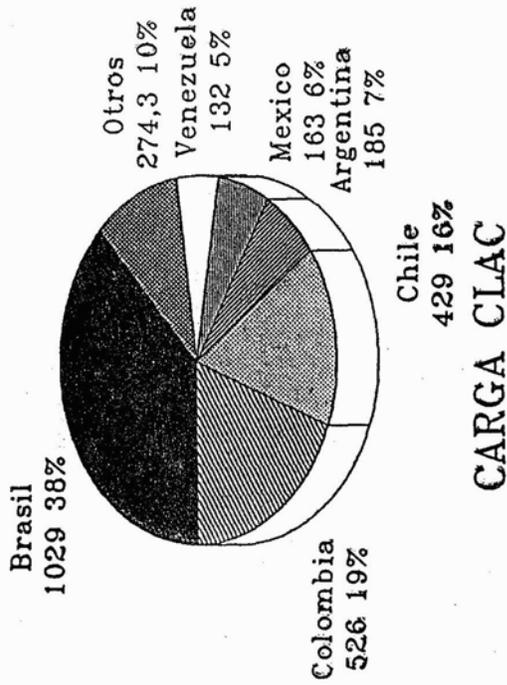
OPERACIONES INTERNACIONALES
AÑO 1991



TOTAL CLAC vs TOTAL MUNDIAL

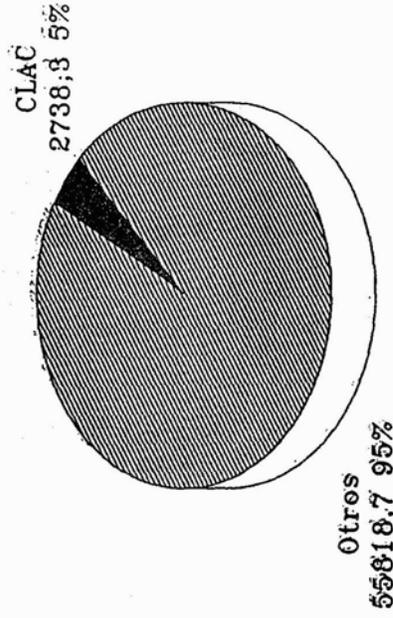
Cifras en Millones de T-Km efectuadas

**OPERACIONES TOTALES
AÑO 1991**



Cifras en Millones de T-Km efectuadas

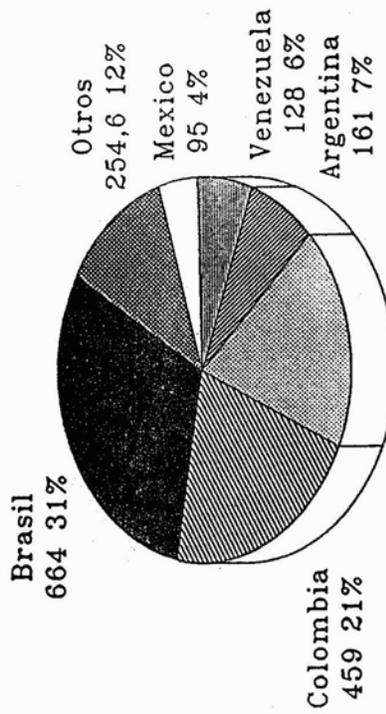
**OPERACIONES TOTALES
AÑO 1991**



Cifras en Millones de T-Km efectuadas

CARGA CLAC vs CARGA MUNDIAL

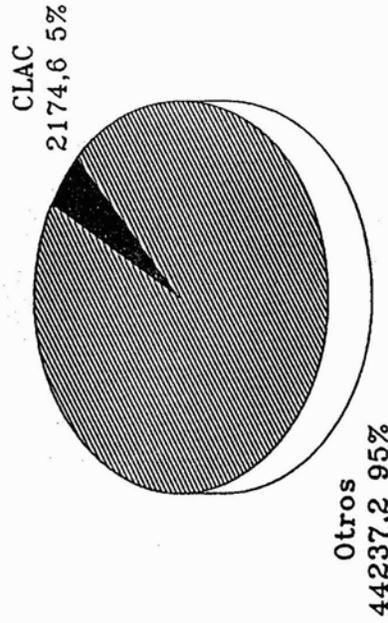
OPERACIONES INTERNACIONALES
AÑO 1991



CARGA CLAC

Cifras en Millones de T-Km efectuadas

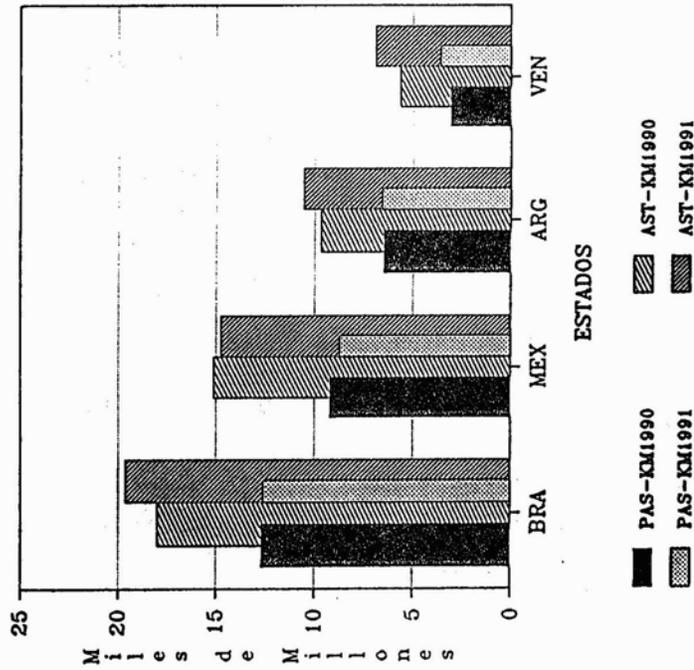
OPERACIONES INTERNACIONALES
AÑO 1991



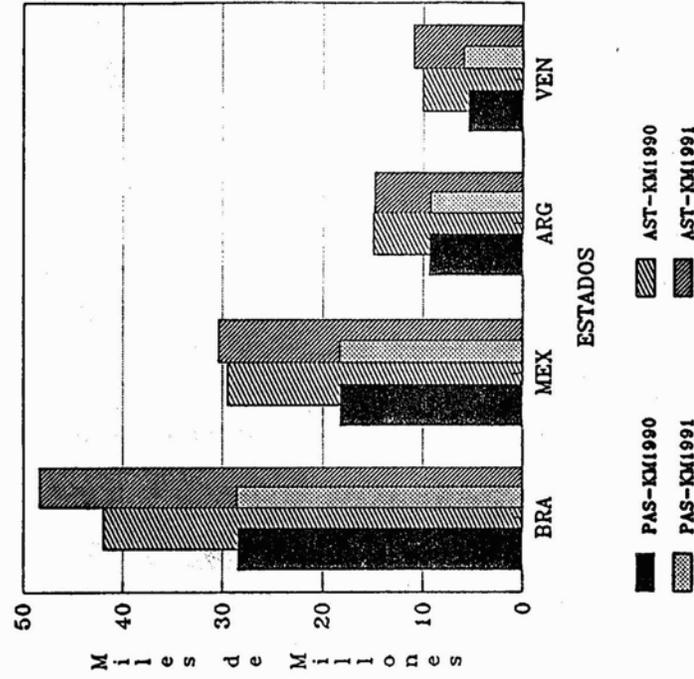
CARGA CLAC vs CARGA MUNDIAL

Cifras en Millones de T-Km efectuadas

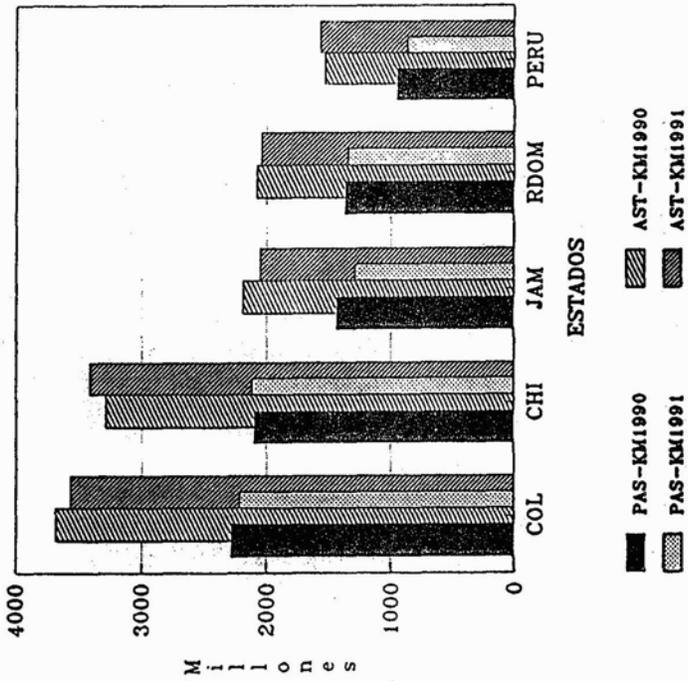
OPERACIONES INTERNACIONALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



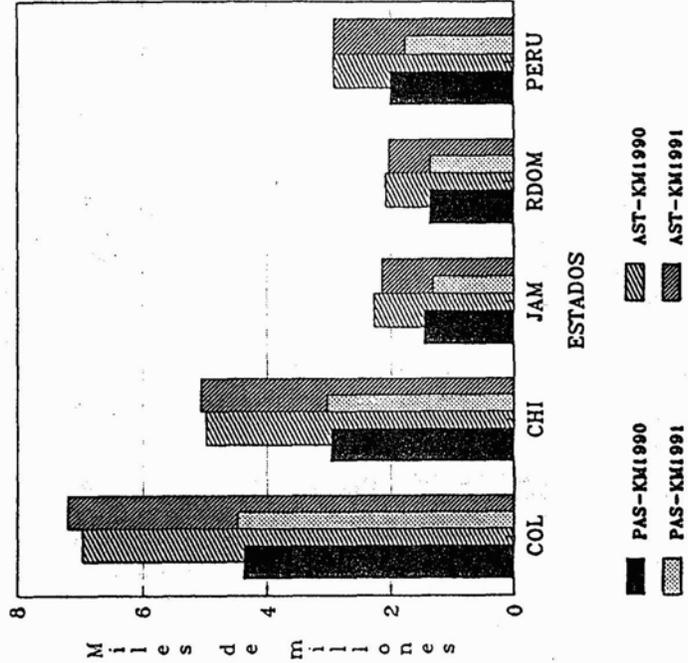
OPERACIONES TOTALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



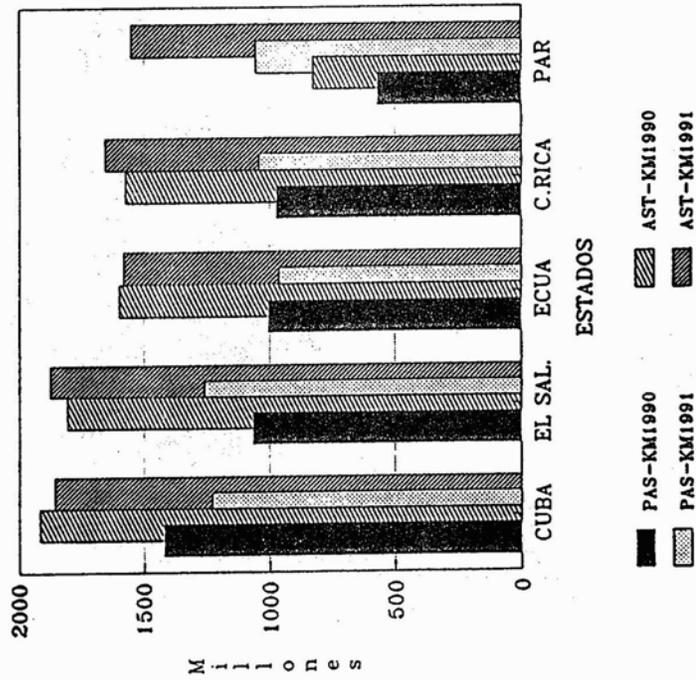
OPERACIONES INTERNACIONALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



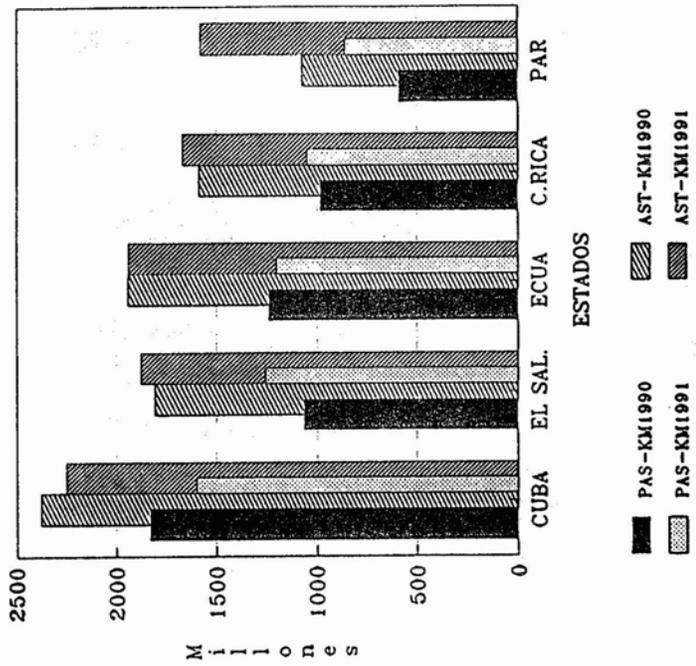
OPERACIONES TOTALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



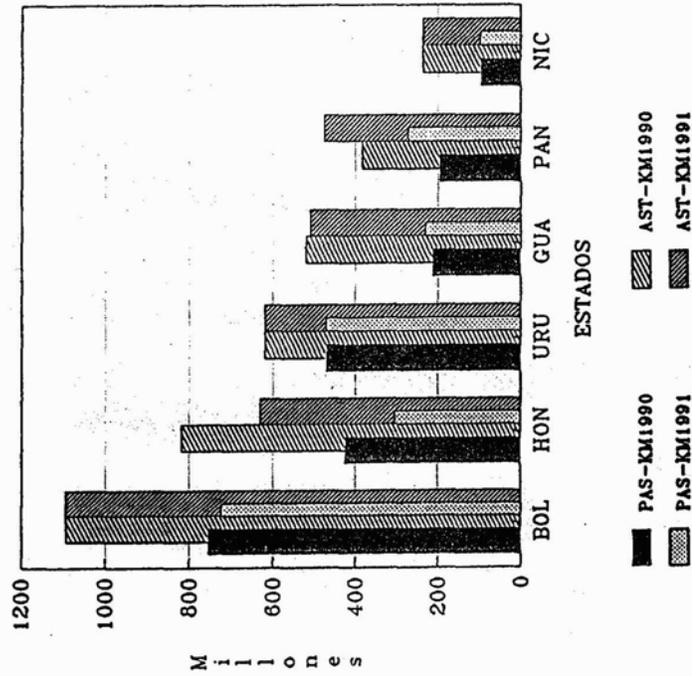
OPERACIONES INTERNACIONALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



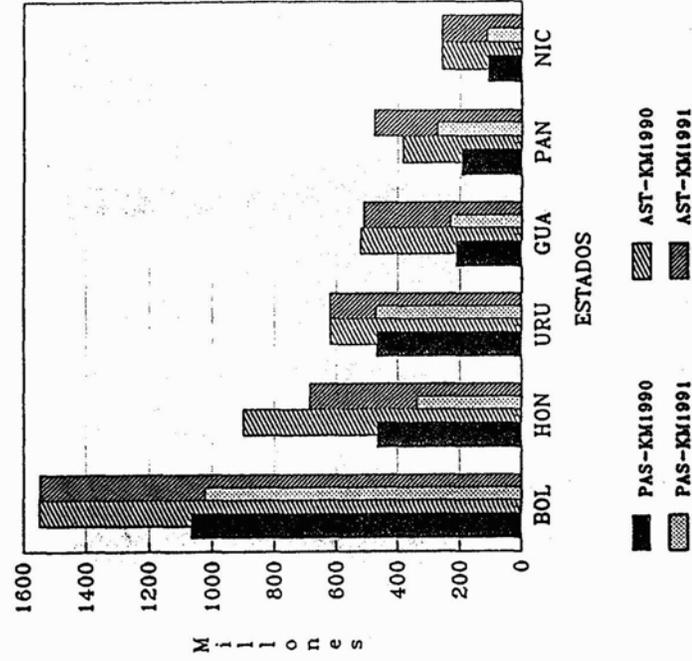
OPERACIONES TOTALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



OPERACIONES INTERNACIONALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



OPERACIONES TOTALES
PASAJEROS-KM EFECTUADOS
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



EVOLUCION DEL PROCESO DE PRIVATIZACION EN LA
 REGION

LINEA AEREA	1988	1991
AEROLINEAS ARGENTINAS	Estatal	Privada
AEROMEXICO	Estatal	Privada
AERONICA	Estatal	Estatal*
AEROPERU	Estatal	Estatal*
AEROPOSTAL	Estatal	Estatal*
AIR PANAMA	Estatal	Privada
AVENSA	Privada	Privada
AVIANCA	Privada	Privada
AVIATECA	Estatal	Privada
COPA	Privada	Privada
CRUZEIRO	Estatal	Privada
CUBANA DE AVIACION	Estatal	Estatal
DOMINICANA	Estatal	Estatal*
ECUATORIANA	Estatal	Estatal*
LACSA	Estatal	Privada
LADECO	Privada	Privada
LAN CHILE	Estatal	Privada
LINEAS AEREAS PARAGUAYAS	Estatal	Estatal*
LLOYD AEREO BOLIVIANO	Estatal	Estatal*
MEXICANA DE AVIACION	Estatal	Privada
PLUNA	Estatal	Estatal*
SAM	Privada	Privada
TACA	Privada	Privada
TAN-SAHSA	Privada	Privada
VARIG	Privada	Privada
VASP	Estatal	Privada
VIASA	Estatal	Privada
RESUMEN		
ESTATALES	18	1
*ESTATALES EN PROCESO DE PRIVATIZACION	0	8
PRIVADAS	9	18
TOTAL	27	27
FUENTE: AITAL		

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

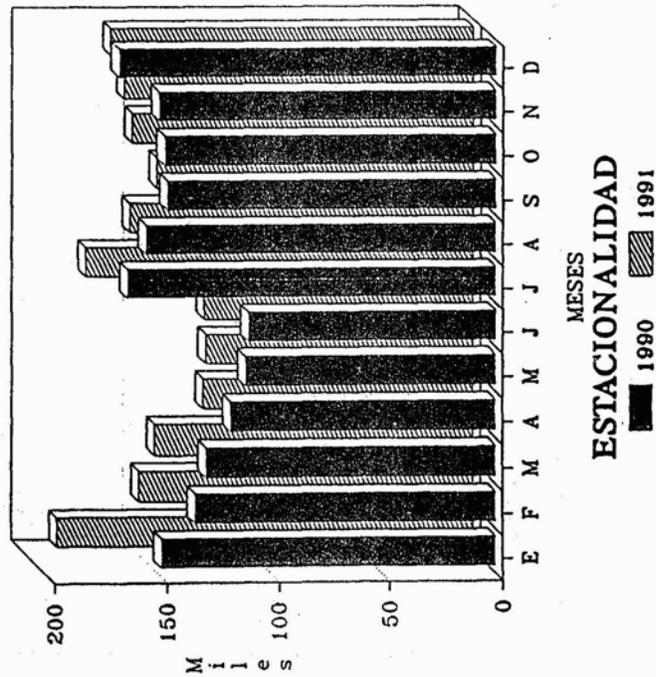
(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES	1990 Pasajeros (No.)	1991 Pasajeros (No.)	Variación 1990-1991 (%)
ASUNCION* (5)	68098	69261	1.7
BUENOS AIRES (16)	855344	906980	6.0
CARACAS (8)	130938	126199	-3.6
GUAYAQUIL (6)	26294	31166	18.5
LA PAZ (3)	18611	17873	-4.0
LIMA (8)	115440	99170	-14.1
MONTEVIDEO (3)	50453	74284	47.2
PANAMA (16)	137110	148889	8.6
QUITO (4)	33291	35332	6.1
RIO DE JANEIRO (3)	55496	56826	2.4
SANTA CRUZ (2)	17126	11574	-32.4
SANTIAGO (12)	158304	178363	12.7
SAO PAULO (2)	22787	21948	-3.7
TARIJA (1)	2320	2134	-8.0
TOTAL (89)	1691612	1779999	5.2

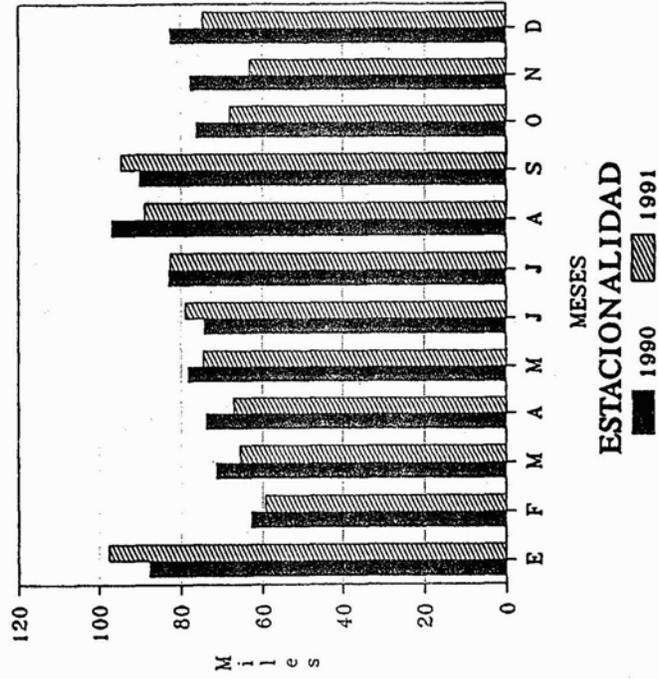
Nota: El número de ciudades en Latinoamérica consideradas en la muestra se indica entre paréntesis
 *Datos proporcionados por el país de destino del tráfico.

Fuente: CLAC

TRAFICO DE PASAJEROS
CON ORIGEN Y DESTINO
EN AMERICA LATINA



TRAFICO DE PASAJEROS
ORIGEN AMERICA DEL SUR
Y DESTINO EUROPA



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)

ENERO-ABRIL 1990

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 E-A 1989	%
Argentina	29,213	57.4%	21,696	42.6%	50,909	-12.4%	43.3%
Bolivia	14,507	88.3%	1,929	11.7%	16,436	48.1%	38.3%
Brasil	94,284	53.3%	82,701	46.7%	176,985	19.9%	35.4%
Chile	25,506	64.4%	14,117	35.6%	39,623	-11.0%	49.5%
Colombia	57,472	67.6%	27,557	32.4%	85,029	-7.3%	53.4%
Costa Rica	41,234	47.9%	44,892	52.1%	86,126	20.0%	61.2%
Ecuador	21,259	47.2%	23,789	52.8%	45,048	-20.9%	53.3%
El Salvador	42,133	66.9%	20,846	33.1%	62,979	-0.9%	59.4%
Guatemala	27,633	33.3%	55,238	66.7%	82,871	1.9%	58.7%
Honduras	40,812	80.8%	9,678	19.2%	50,490	2.3%	57.9%
Jamaica	154,095	54.4%	129,289	45.6%	283,384	12.1%	74.7%
Nicaragua	4,750	100.0%	0	0.0%	4,750	36.4%	44.6%
Panamá	7,259	18.3%	32,325	81.7%	39,584	-13.3%	48.5%
Paraguay	9,785	94.7%	546	5.3%	10,331	39.2%	49.0%
Peru	35,919	52.7%	32,256	47.3%	68,175	15.3%	43.3%
República Dominicana	60,786	18.8%	261,874	81.2%	322,660	4.5%	77.8%
Uruguay	34	100.0%	0	0.0%	34	ERR	0.0%
Venezuela	64,254	47.4%	71,431	52.6%	135,685	10.8%	45.3%
TOTAL	730,935	46.8%	830,164	53.2%	1,561,099	5.8%	59.4%
Mexico	634,228	46.9%	717,391	53.1%	1,351,619	7.2%	73.0%

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA

Apéndice 4
Adjunto 17

PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS EN EL
TRAFICO DE PASAJEROS ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA
CLAC Y LOS ESTADOS UNIDOS

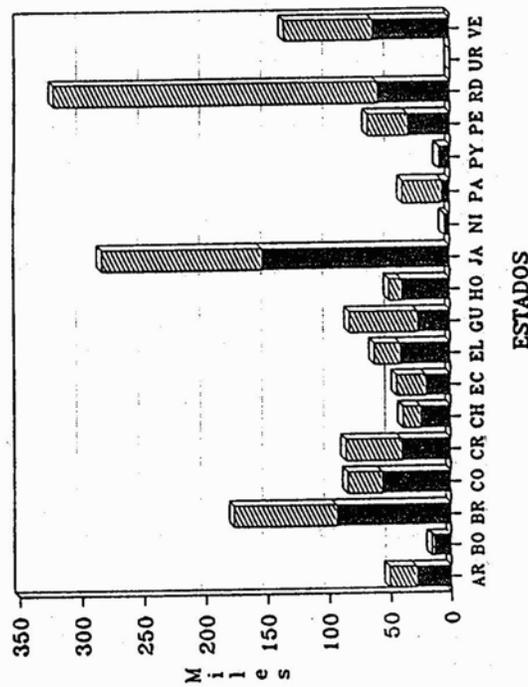
(Servicios Regulares, Tráfico S - N)

ENERO-ABRIL 1991

P A I S	Lineas Aéreas Latinoamericanas		Lineas Aéreas de Los EUA		T O T A L		Pasaj. nacion. EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variac. respec. a E-A 1990	%
Argentina	28,542	47.7%	31,252	52.3%	59,794	17.5%	34.2%
Bolivia	14,847	99.4%	88	0.6%	14,935	-9.1%	36.6%
Brasil	104,039	53.1%	91,804	46.9%	195,843	10.7%	30.2%
Chile	24,842	50.6%	24,296	49.4%	49,138	24.0%	43.3%
Colombia	55,303	61.5%	34,549	38.5%	89,852	5.7%	55.7%
Costa Rica	36,946	41.8%	51,438	58.2%	88,384	2.6%	66.3%
Ecuador	35,879	57.7%	26,337	42.3%	62,216	38.1%	55.1%
El Salvador	43,309	64.3%	24,083	35.7%	67,392	7.0%	55.1%
Guatemala	41,676	41.5%	58,722	58.5%	100,398	21.1%	55.5%
Honduras	28,488	57.2%	21,341	42.8%	49,829	-1.3%	60.9%
Jamaica	133,613	52.5%	120,831	47.5%	254,444	-10.2%	73.1%
Nicaragua	12,363	52.3%	11,279	47.7%	23,642	397.7%	53.2%
Panama	16,755	28.7%	41,639	71.3%	58,394	47.5%	56.7%
Paraguay	9,152	91.1%	891	8.9%	10,043	-2.8%	40.2%
Peru	36,035	47.6%	39,680	52.4%	75,715	11.1%	40.4%
Republica Dominicana	43,572	16.1%	227,781	83.9%	271,353	-15.9%	76.8%
Uruguay	0	0.0%	0	0.0%	0	-100.0%	0.0%
Venezuela	63,155	46.3%	73,374	53.7%	136,529	0.6%	44.0%
TOTAL	728,516	45.3%	879,385	54.7%	1,607,901	3.0%	56.4%
Mexico	570,685	42.3%	779,060	57.7%	1,349,745	-0.1%	71.5%

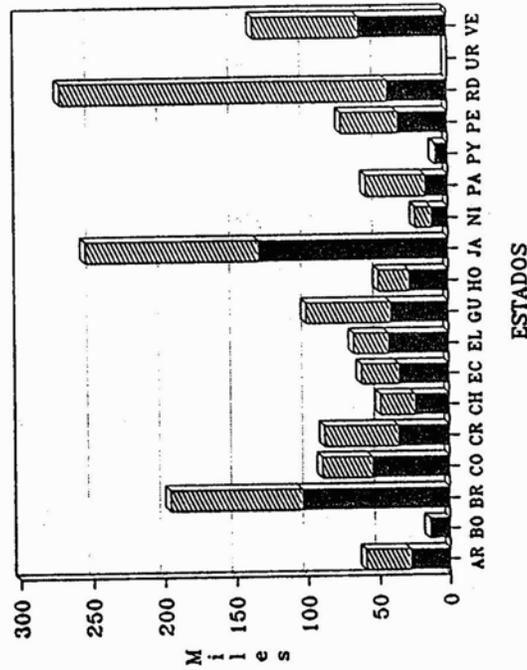
Fuente: Departamento de Transporte de los EUA

PARTICIPACION LINEAS AEREAS
EN TRAFICO DE PASAJEROS
DE SUD AMERICA A EE.UU.



(1) PASAJEROS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
(2) PASAJEROS LINEAS AEREAS AMERICANAS

PARTICIPACION LINEAS AEREAS
EN TRAFICO DE PASAJEROS
DE SUD AMERICA A EE.UU.



(1) PASAJEROS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
(2) PASAJEROS LINEAS AEREAS AMERICANAS

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

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES	1990 Pasajeros (No.)	1991 Pasajeros (No.)	Variación 1990-1991 (%)
BOGOTA (7)	75328	80600	7.0
BUENOS AIRES (6)	220863	237969	7.7
CARACAS (8)	232888	208371	-10.5
LIMA (4)	27164	26932	-0.9
RIO DE JANEIRO (8)	341042	299907	-12.1
SANTIAGO (10)	58541	60873	4.0
TOTAL (43)	955826	914652	-4.3

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 1990

PARES DE CIUDADES	LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS		LINEAS AEREAS EUROPEAS		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	1567	35.7	2817	64.2	4384	100
BUENOS AIRES (6)	9634	66.0	4945	33.9	14579	100
CARACAS (9)	2930	36.3	5122	63.6	8052	100
LIMA (5)	299	13.3	1943	86.6	2242	100
RIO DE JANEIRO (9)	13820	51.8	12822	48.1	26642	100
SANTIAGO (9)	1763	33.2	3542	66.7	5305	100
TOTAL	30013	49.0	31191	50.9	61204	100

JULIO 1990

PARES DE CIUDADES	LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS		LINEAS AEREAS EUROPEAS		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	3790	56.0	2970	43.9	6760	100
BUENOS AIRES (6)	11987	61.2	7599	38.7	19586	100
CARACAS (9)	10193	41.2	14536	58.7	24729	100
LIMA (5)	377	12.7	2579	87.2	2956	100
RIO DE JANEIRO (9)	15907	55.7	12611	44.2	28518	100
SANTIAGO (9)	1488	33.9	2892	66.0	4380	100
TOTAL	43742	50.3	43187	49.6	86929	100

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

Fuente: CLAC, "ESTADISTICAS DE ORIGEN Y DESTINO"

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 1991

PARES DE CIUDADES	LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS		LINEAS AEREAS EUROPEAS		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	1962	36.9	3348	63.0	5310	100
BUENOS AIRES (6)	8593	60.3	5642	39.6	14235	100
CARACAS (9)	5602	47.4	6199	52.5	11801	100
LIMA (5)	343	12.7	2352	87.2	2695	100
RIO DE JANEIRO (9)	10869	49.4	11115	50.5	21984	100
SANTIAGO (9)	2461	44.0	3120	55.9	5581	100
TOTAL	29830	48.4	31776	51.5	61606	100

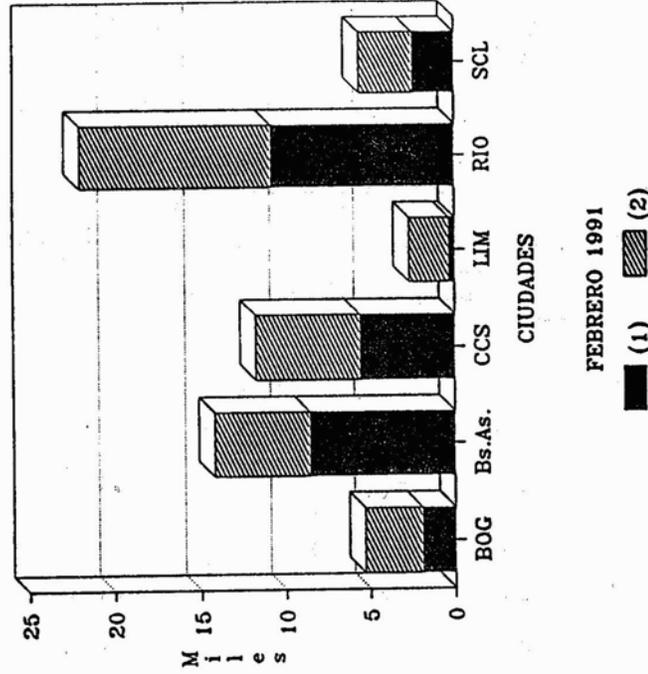
JULIO 1991

PARES DE CIUDADES	LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS		LINEAS AEREAS EUROPEAS		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	2313	32.8	4735	67.1	7048	100
BUENOS AIRES (6)	9482	40.1	14120	59.8	23602	100
CARACAS (9)	9088	44.0	11550	55.9	20638	100
LIMA (5)	334	11.5	2556	88.4	2890	100
RIO DE JANEIRO (9)	13039	51.2	12409	48.7	25448	100
SANTIAGO (9)	1716	37.1	2909	62.8	4625	100
TOTAL	35972	42.6	48279	57.3	84251	100

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

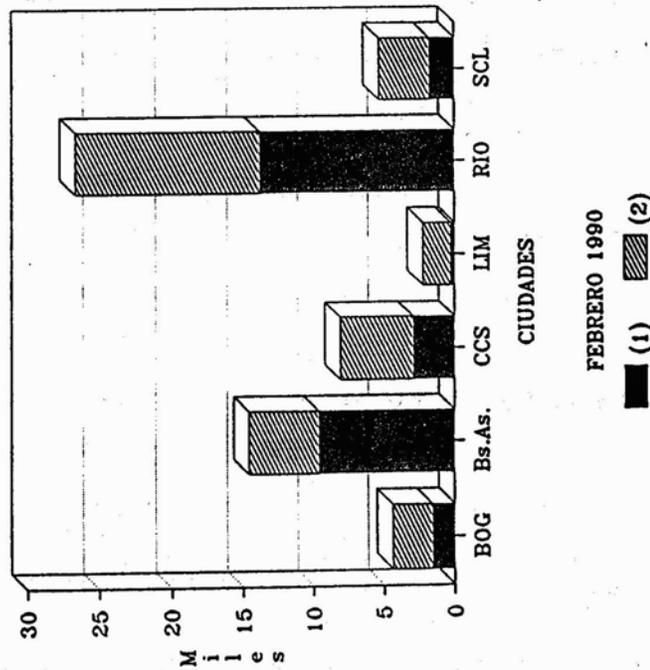
Fuente: CLAC, "ESTADISTICAS DE ORIGEN Y DESTINO"

PARTICIPACION LINEAS AEREAS
TRAFICO DE PASAJEROS
ENTRE SUD AMERICA Y EUROPA



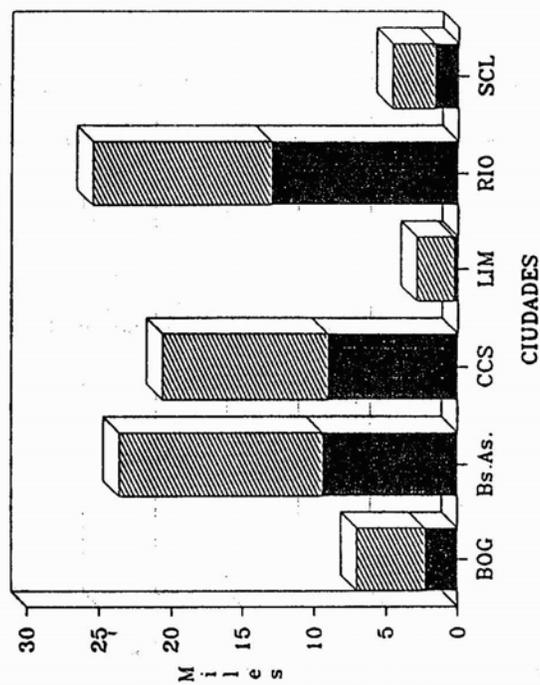
(1) PASAJEROS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
(2) PASAJEROS LINEAS AEREAS EUROPEAS

PARTICIPACION LINEAS AEREAS
TRAFICO DE PASAJEROS
ENTRE SUD AMERICA Y EUROPA



(1) PASAJEROS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
(2) PASAJEROS LINEAS AEREAS EUROPEAS

PARTICIPACION LINEAS AEREAS
TRAFICO DE PASAJEROS
ENTRE SUD AMERICA Y EUROPA

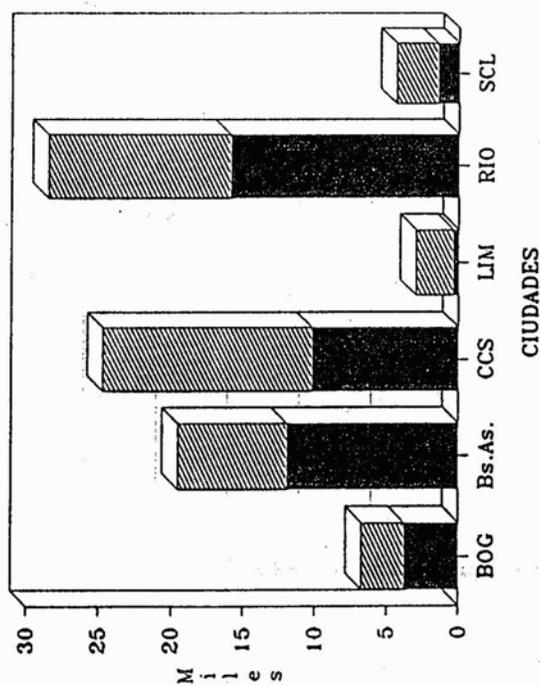


JULIO 1991

■ (1) ▨ (2)

(1) PASAJEROS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
(2) PASAJEROS LINEAS AEREAS EUROPEAS

PARTICIPACION LINEAS AEREAS
TRAFICO DE PASAJEROS
ENTRE SUD AMERICA Y EUROPA



JULIO 1990

■ (1) ▨ (2)

(1) PASAJEROS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
(2) PASAJEROS LINEAS AEREAS EUROPEAS

FLOTA A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS

(Lineas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)

AEROLINEAS ARGENTINAS

Boeing 747-287B	6
Boeing 727-287B	8
Boeing 707-387B	1
Boeing 737-287B	11
Fokker F-28-1000	3
Douglas MD-83/MD-88	2

Total	31

AEROMEXICO

Boeing 767-200	2
Boeing 767-300	2
Douglas DC-10-15	2
Douglas DC-10-30	4
Douglas DC-9-32	15
MD-82	10
MD-88	10

Total	45

AERONAVES DEL PERU

Douglas DC-8 Cargo	3
Boeing 707	2

Total	5

AERONICA**

Boeing 727	1
Tupolev TU-154	1

Total	2

AEROPERU

Douglas DC-8-62	3
Douglas DC-8-63	1
Boeing 727-100	1
Boeing 727-100C	1
Boeing 727-193	1
Fokker F-28-1000	2

Total	9

AIR JAMAICA*

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

Total	8

AVENSA*

Boeing 727-100	8
Boeing 727-200	8

Total	16

AVIANCA

Boeing 747-200C	1
Boeing 727-200	11
Boeing 727-100	8
Boeing 767-200ER	2

Total	22

AVIATECA*

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

Total	4

CDA

Boeing 727	3

Total	3

* Flota 1990

** En proceso de liquidación en 1992.

COPA
 Boeing 737-100 3

 Total 3

CRUZEIRO
 Boeing 737-200 6
 Boeing 727-100 5

 Total 11

CUBANA
 Ilyushin IL-62M 14
 Ilyushin IL-76 2
 Tupolev TU/154 8
 Yakovlev YAK-40 7
 Yakovlev YAK-42 4

 Total 35

ECUATORIANA
 Boeing 707-321B 3
 Boeing 707-321 Cargo 1
 Douglas DC-10-30 1
 Airbus A-310 2

 Total 7

FAST AIR
 Boeing 707-300 Cargo 2

 Total 2

FAUCETT
 Douglas DC-8 2
 Boeing 737-112 3
 Lockheed L-1011 1

 Total 6

LLOYD AEREO BOLIVIANO
 Boeing 727-100 3
 Boeing 727-200 3
 Boeing 707C 1

 Total 7

LACSA
 Airbus A320-200 4
 Boeing 727-200 1
 Douglas DC-8-55F 1

 Total 6

LADECO
 Boeing 707-327C 1
 Boeing 707-321B 2
 Boeing 727-100 4
 Boeing 737-200 3
 Boeing 737-300 1
 Boeing 757-200ER 1
 BAC1-11 4

 Total 16

LAN CHILE
 Boeing 707-385C 1
 Boeing 707-351C 2
 Boeing 707-C 2
 Boeing 737-200 3
 Boeing 767-216-ER 3
 BAE-146 2

 Total 13

LAP
 Boeing 707-320B 2
 Douglas DC-8 3

 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 2

 Total 2

MEXICANA		TAMPA	
Boeing 727-200	44	Boeing 707	5
Douglas DC-10-15	6		-----
Airbus A-320	8	Total	5

Total	58	TAN*	
PLUNA		Boeing 727-225	1
Boeing 737-200	3	Boeing 737-100	1

Boeing 707-300	1	Total	2

Total	4	VARIG	
SAETA		Boeing 727-100	4
Airbus 310	1	Boeing 727-100 Cargo	5
Boeing 727-100	2	Boeing 737-200	11
Boeing 727-200	1	Boeing 737-300	23
Boeing 707	1	Boeing 747-200	3
	-----	Boeing 747-300	2
Total	5	Boeing 747-341	3
		Boeing 747-400	1
SAHSA*		Boeing 767-300	4
Boeing 737-200	2	Boeing 767-200	6
Boeing 727-100	1	Douglas DC-10-30	10
	-----	Douglas DC-10-30 Cargo	2
Total	3	MD-11	2

SAM		Total	76
Boeing 727-100	8	VIASA	
	-----	Airbus A-300	3
Total	8	Douglas DC-10-30	6

TACA			9
Boeing 737	6		
Boeing 767-300	1		

Total	7		
TOTAL GENERAL FLOTAS A REACCION DE 33 LINEAS AEREAS:	451		

TOTAL GENERAL FLOTAS FUSELAJE ANCHO :	86		

* Flota 1990

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	
	1990	1991*	1990	1991*	1990	1991*	1990	1991*
AEROLINEAS ARGENTINAS	755.2	896.9	851.7	916.2	-12.8	-2.2	0.0	-5.7
AEROMEXICO	574.9	680.3	576.8	694.2	-0.3	-2.0	0.1	0.0
AERONAVES DEL PERU	7.6	7.6	8.1	9.5	-6.6	-24.7	-136.8	0.3
AERONICA								
AEROPERU	94.8		81.2		14.3		14.5	
AEROSUCRE	3.5	3.7	3.4	3.5	1.6	5.0	1.7	9.2
AVENSA	149.0	173.0	143.2	161.4	3.9	6.7	3.9	5.0
AVIANCA	373.5	404.6	406.7	439.4	-8.9	-8.6	-10.9	-12.7
AVIATECA								
CDA	34.9	36.1	41.3	39.2	-18.3	-8.4	-23.7	-19.5
COPA								
CRUZEIRO	322.9	324.4	361.7	390.6	-12.0	-20.4	-20.2	0.0
CUBANA	221.8	231.4	230.7	243.6	-4.0	-5.2	-3.2	-4.3
ECUATORIANA	92.3	95.6	97.2	106.2	-5.3	-11.1	-5.4	0.0
FAST AIR	32.9	33.1	31.5	26.0	4.3	21.5	4.3	0.0
FAUCETT	54.2	66.8	101.7	101.5	-87.6	-52.0	-110.5	-48.9
LAB	114.4	116.4	111.7	112.8	2.4	3.1	0.0	0.0
LAC	26.1	23.6	25.5	22.7	2.3	3.8	0.6	3.1
LACSA	100.6	101.2	100.7	112.4	-0.1	-11.1	-2.7	0.0
LADECO	110.6	137.3	121.1	141.5	-9.5	-3.1	-3.3	-2.5
LAN CHILE	243.4	247.2	258.7	244.0	-6.3	1.3	-3.5	1.4
LAV	86.7	109.5	94.4	112.2	-8.9	-2.5	6.2	-3.3
LINEAS AEREAS SURAME.	2.0	3.3	1.9	2.5	1.3	23.8	1.3	7.2
MEXICANA	997.9	910.0	1068.3	921.4	-7.1	-1.3	4.0	0.0
PLUNA	46.7		57.8		-23.8		-51.6	
SAHSA**	43.7	67.7	48.7	81.6	-11.4	-20.5	-13.0	-7.2
SAM	53.5	62.0	54.4	59.8	-1.7	3.5	2.6	0.0
TACA								
TAMPA	61.1	62.4	56.5	59.0	7.5	5.5	0.2	2.3
TAN	35.3		40.7		-15.3		-16.1	
TRANSBRASIL	369.5	335.6	407.2	373.8	-10.2	-11.4	14.3	0.0
VARIG	1666.0	1917.6	1729.8	2029.9	-3.8	-5.9	-18.7	0.0
VASP	445.5	542.5	399.9	706.1	10.2	-30.2	19.9	0.0
VIASA	275.0	288.5	300.0	332.6	-9.1	-15.3	-12.4	-22.5
TOTAL	7395.5	7878.5	7812.5	8443.5	-5.6	-7.2	-5.2	-2.7

FUENTE: OACI Y CLAC

* Datos preliminares

** La información de 1991 es conjunta SAHSA/TAN

A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC
DURANTE EL BIENIO 1991-1992

AÑO 1991

REUNION	LUGAR	FECHA
Reuniones Informales de los delegados que participaron en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo de la OACI	Montreal	12 de febrero al 01 de marzo
Trigésimo Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo	México	03 al 05 de abril
Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo GEPTA/5	Asunción	08 al 10 de mayo
Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo GEPTA/6	Santa Cruz de la Sierra	19 y 20 de agosto
Trigésimo Quinta Reunión del Comité Ejecutivo	Santa Cruz de la Sierra	21 al 23 de agosto
Reuniones Informales de los delegados que participaron en la Conferencia sobre Gestión de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios en Ruta de la OACI	Montreal	29 de octubre al 09 de noviembre

AÑO 1992

REUNION	LUGAR	FECHA
Reunión del Grupo de Expertos en Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea GETIDA	Vicente López, Provincia de Buenos Aires	04 al 06 de marzo
Reuniones Informales de los delegados de los Estados miembros de la CLAC que participaron en el Coloquio Mundial de Transporte Aéreo de la OACI	Montreal	06 al 10 de abril
Sexta Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aereo y en Cuestiones Jurídicas GEPTA/GEJ/6	Río de Janeiro	27 al 29 de mayo
Trigésimo Sexta Reunión del Comité Ejecutivo	La Habana	20 al 22 de julio
Trigésimo Séptima Reunión del Comité Ejecutivo	Santo Domingo	27 y 28 de agosto
Reunión Informal de los delegados de los Estados miembros que participaron en el 29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI	Montreal	22 de setiembre al 08 de octubre
Reunión Previa de los Directores de Aviación Civil de los Estados miembros que participan en la Décima Asamblea de la CLAC	Cancún	09 de noviembre
Décima Asamblea de la CLAC	Cancún	09 al 13 noviembre
Trigésimo Octava Reunión del Comité Ejecutivo	Cancún	16 de noviembre

B. REUNIONES CONVOCADAS POR OACI
DURANTE EL BIENIO 1991-1992

AÑO 1991

REUNION	LUGAR	FECHA
Conferencia Internacional de Derecho Aéreo	Montreal	12 de febrero al 01 de marzo
Seminario Regional sobre Estadísticas de la Aviación Civil	Santiago de Chile	27 al 31 de mayo
Seminario Regional sobre Pronósticos y Planificación Económica de la Aviación	Santiago de Chile	03 al 07 de junio
Reunión de Facilitación para América Latina y el Caribe	Montevideo	21 al 25 de octubre
Conferencia sobre Gestión de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios Aéreos en Ruta	Montreal	29 de octubre al 09 de noviembre

AÑO 1992

REUNION	LUGAR	FECHA
Coloquio Mundial de Transporte Aéreo	Montreal	06 al 10 de abril
Seminario Regional sobre Administración de Aeropuertos y de Instalaciones y Servicios en Ruta	Aruba	27 al 31 de julio
28° Período de Sesiones del Comité Jurídico	Montreal	11 al 22 de mayo
29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI	Montreal	22 de setiembre al 08 de octubre

C. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE AERONAUTICA
CIVIL DE CENTROAMERICA Y PANAMA
DURANTE EL BIENIO 1991/1992

AÑO 1991

REUNION	LUGAR	FECHA
LVI Reunión	Guatemala, Guatemala	28 de febrero
LVII Reunión	San Salvador, El Salvador	22 de mayo
LVIII Reunión	San José, Costa Rica	22 de agosto
LIX Reunión	Tela, Honduras	06 de noviembre

AÑO 1992

REUNION	LUGAR	FECHA
LX Reunión	Managua, Nicaragua	04 de marzo
LXI Reunión	Tikal, Guatemala	25 de junio

REUNIONES CONVOCADAS POR AITAL

DURANTE EL BIENIO 1991/1992

AÑO 1991

REUNION	LUGAR	FECHA
<u>Asamblea:</u>		
11a. Asamblea General Anual	Nairobi	28 de octubre
<u>Comité Ejecutivo:</u>		
22° Reunión Comité Ejecutivo y Presidentes	San Salvador	15 y 16 de abril
<u>Reuniones especializadas:</u>		
Reunión sobre Tráfico Ilícito de Drogas	Miami	11 de marzo
Comité de Capacitación	Bogotá	22 de julio
3ra. Reunión Comité Técnico	Río Janeiro	14 y 15 de agosto
<u>Cursos y Seminarios:</u>		
Curso sobre Prorratio de Pasajes	Bogotá	21 de enero al 02 de febrero
Curso de Contabilidad y Control entre Compañías	Bogotá	04 al 15 de marzo
Curso sobre Servicios al Cliente	Sao Paulo	15 al 17 de mayo
Curso sobre Contabilidad y Control de Ventas	Bogotá	24 al 27 de setiembre
Seminario sobre Prevención Fraude	Bogotá	03 y 04 de octubre
Seminario sobre Costos de Mantenimiento	Porto Alegre	15 y 16 de octubre
Seminario sobre Financiación	Miami	11 y 12 de noviembre
Curso de Relaciones con los Clientes	Sao Paulo	03 al 05 de diciembre

AÑO 1992

REUNION	LUGAR	FECHA
<u>Asamblea:</u>		
12a. Asamblea General Anual	Montevideo	05 y 06 de junio
<u>Comité Ejecutivo:</u>		
23° Reunión Comité Ejecutivo y Presidentes	Montreal	03 de noviembre
<u>Reuniones especializadas:</u>		
Reunión sobre competencia extra-regional	Buenos Aires	01 al 03 de marzo
4ta. Reunión Comité Técnico	Santiago	12 y 13 de marzo
5ta. Reunión Comité Técnico	San Salvador	24 y 25 de setiembre
<u>Cursos y seminarios:</u>		
Curso de Contabilidad y Control entre Compañías	Bogotá	02 al 13 de marzo
Curso sobre Prorrrateo de Pasajes	Bogotá	16 al 20 de marzo
Seminario sobre Seguridad	San José	27 al 29 de abril
Curso Básico de Carga	Bogotá	04 al 08 de mayo
Curso de Contabilidad y Control Ventas	Caracas	18 al 22 de mayo
Curso sobre Mercancías Peligrosas	Bogotá	15 al 19 de junio

REUNION	LUGAR	FECHA
Curso de Contabilidad y Control Ventas	Bogotá	10 al 14 de agosto
Curso Básico de Pasajes	Bogotá	07 al 16 de setiembre
Seminario Instructores	Bogotá	05 al 09 de octubre
Seminario sobre Financiación de Aviones	San José	21 y 22 de octubre
Curso sobre Servicios al Cliente	Sao Paulo	30 de noviembre al 02 de diciembre

PRESUPUESTO 1991-1992 APROBADO POR LA NOVENA ASAMBLEA*
GASTOS REALES 1991 Y ESTIMACION DE GASTOS DIRECTOS 1992 (AL 31/12/92)

(en dólares de los EUA)

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTO	GASTOS	GASTOS	TOTAL	SALDO DE LO
		1991-1992	REALES	ESTIMADOS	GASTOS	ASIGNADO
		ASIGNACIONES	1991	1992	(2)+(3)	(1)-(4)
		*	(2)	**	(4)	(5)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
180.000	REUNIONES	30000	12878	11000	23878	6122
	PERSONAL DE PLANTILLA					
211.100	Sueldos y Salarios***	67900	38399	58000	96399	-28499
214.000	Horas Extraordinarias	400	0	0	0	400
	AYUDA TEMPORAL					
399.600	Sueldos y Salarios	0	0	0	0	0
216.000	CONSULTORES	2000	400	0	400	1600
310.000	AGASAJOS	1400	300	150	450	950
321.000	COMUNICACIONES	10500	7994	4500	12494	-1994
322.000	FRANQUEO POSTAL	4500	2085	3216	5301	-801
341.000	GASTOS DE IMPRESIONES	7000	5562	3330	8892	-1892
342.000						
334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO	3500	2610	1800	4410	-910
335.000	DE EQUIPO					
351.000	GASTOS DE VIAJES	33000	10996	16700	27696	5304
391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	6000	2022	2500	4522	1478
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	6000	3000	0	3000	3000
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES	4000	2000	1995	3995	5
419.000	Y EQUIPO					
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	3500	1663	1700	3363	137
511.000	BECAS DE CAPACITACION	7000	3500	0	3500	3500
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	4000	1928	1808	3736	264
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREVISTOS					
	TOTAL GASTO	190700	95337	106699	202036	-11336
841.960	AJUSTE OBLIGACIONES A.A.	0	-4922	-2500	-7422	
	TOTAL	190700	90415	104199	194614	-3914

* Reasignación aprobada por el Comité Ejecutivo en su XXXV y XXXVI Reunión

** Estimado

*** Esta partida se reparte entre 1 Asistente de Estadísticas (48%), 1 Secretaria (28%), 1 Auxiliar de Oficina (24%) e incluye los beneficios sociales de acuerdo al Sistema Común de las Naciones Unidas (alrededor del 26% del gasto total).

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL BRIGADIER MAYOR ALBERTO ALEGRIA
PRESIDENTE DE LA CIAC, EN EL ACTO DE APERTURA DE LA
DECIMA ASAMBLEA DEL ORGANISMO REGIONAL

- Excelentísimo Señor Subsecretario de Transporte de México, C.P. Gustavo Patiño Guerrero;
- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite;
- Excelentísimo Señor Director General de Aeronáutica Civil de México, Capitán Enrique Zapata Buttner;
- Excelentísimo Señor Presidente Municipal de la Ciudad de Cancún, Dr. Jorge Arturo Contreras Castillo;
- Excelentísimo Señor Director General del Centro SCT Quintana Roo, Ing. César Dzib;
- Señores Directores Generales de Aviación Civil;
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático;
- Señores Delegados de Estados miembros;
- Distinguidos Representantes de Estados y Organismos observadores;
- Señoras y Señores:

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil inaugura hoy, con este acto, la Décima Asamblea General Ordinaria de la Organización, la que tendrá por sede este paradisíaco rincón del territorio mexicano, contando a su vez con la presencia de un importante número de observadores de países y organizaciones que dan realce a nuestra Asamblea.

Es por ello que deseo destinar mis primeras palabras a las autoridades del país anfitrión, a quienes asumiendo la representación de la totalidad de los presentes, hago llegar nuestro reconocimiento por haber ofrecido su país para sede de tan importante evento, nuestra admiración por la inmejorable organización presentada para facilitar nuestras deliberaciones y el particular agradecimiento, porque haciendo gala de la ya tradicional amistad y hospitalidad mexicana, han logrado que todos los asistentes a esta Reunión nos sintamos como en nuestra casa, viviendo un ambiente de fraternal camaradería y dispuestos por ello, a tabajar en el mejor marco posible en procura del éxito de esta Asamblea.

A los distinguidos observadores representantes de países y organismos invitados queremos manifestarles nuestra más elevada valoración por su presencia que nos honra, que es una demostración palpable de amistad y que pone además de manifiesto el alto grado de interés que la América Latina despierta en el mundo aeronáutico.

Nuestra Organización, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, acredita tan sólo dos décadas de existencia. Es un Organismo joven, de un continente nuevo, que trabaja para una actividad moderna, que se desarrolla a un ritmo tan acelerado como no ha sido emulado por ninguna otra actividad del hombre.

En su corta existencia, la CLAC ha cumplido una importante labor en procura del desarrollo de la actividad aeronáutica de nuestra Región. Prueba de ello lo constituyen el elevado número de Resoluciones y Recomendaciones que las pasadas Asambleas aprobaron y que conjuntamente con otras directrices y textos de orientación, han servido para guiar a nuestros Estados en el desenvolvimiento de un transporte aéreo internacional seguro y ordenado.

En procura de ello, la CLAC supo mirar el futuro, reconociendo acertadamente el marco internacional en el que la Región debía insertarse y sin perder de vista la realidad socio-económica de los países que la componen, supo hacer su aporte a los Estados que la integran y al más alto Foro aeronáutico mundial -la OACI- donde la CLAC estuvo siempre dispuesta a contribuir a través de su participación activa y generosa.

Esto es así porque la CLAC ha entendido siempre que el desarrollo aeronáutico, como cualquier otro proceso de desarrollo humano, debe ser acompañado por un sano equilibrio de las partes que lo componen. No es posible el desarrollo de un todo si las partes que lo configuran no crecen armónica y equilibradamente.

Este precepto tan universalmente aceptado se hace en ocasiones difícil de sustentar, porque intereses y necesidades nacionales y regionales pueden llegar a conspirar contra tan elemental principio.

El pasado nos muestra la bondad de este concepto, que respetado y ponderado por las partes, nos presenta la realidad de una actividad aeronáutica que en todas sus manifestaciones creció y se desarrolló armónicamente en beneficio de todos los pueblos del mundo, aportando como ningún otro emprendimiento humano a la cultura, a la economía, a la salud y en la expresión más generalizada, al bienestar del género humano.

Hoy el mundo es diferente. Importantes procesos de cambio se han producido y no sólo el mapa de las naciones ha cambiado. La realidad nos señala que distintos niveles de desarrollo socio-económicos generan también necesidades y aspiraciones diferentes en distintas partes del mundo.

Estas diferencias que se traducen en distintas políticas en materia aeronáutica se suman a la necesidad de ciertas regiones de introducir nuevas tecnologías que el ingenio humano desarrolla aceleradamente.

Todo ello conforma una realidad nueva en el quehacer aeronáutico, que en el seno de la OACI se ha dado en llamar "el reto del futuro".

Para afrontar a nivel mundial esos retos del futuro, la CLAC tendrá como siempre un importante papel que jugar, procurando que las realidades regionales se comprendan y que las posibilidades se respeten para que el futuro siga preservando para la actividad aeronáutica un escenario armónico, donde no existan brechas tecnológicas en los servicios y donde los intereses del transporte aéreo se preserven y respeten sin distinción de nacionalidades.

Para ese futuro que hoy comienza, convoco a los países miembros a participar activamente en ésta Asamblea y en todos los trabajos futuros de la Organización, porque hoy y en el futuro, así como lo hicimos en el pasado, la CLAC puede y debe seguir contribuyendo con su aporte regional al desarrollo aeronáutico mundial.

Para ello, reconociendo en primer término los diferentes intereses y aspiraciones que orientan políticas de transporte aéreo no siempre coincidentes en la Región, será necesario el esfuerzo individual de nuestros Estados para que logremos concertar pautas orientadoras que establezcan el marco de una verdadera política regional. El desafío del futuro es ese y de su concreción dependerá el futuro de una industria que se debate en medio de una dramática situación.

Para preparar nuestra Región en el mejor camino para afrontar el futuro, tendrán Ustedes la oportunidad de evaluar las propuestas que el Comité Ejecutivo les formula.

Tenemos la seguridad de que el producto de nuestras deliberaciones será no sólo la muestra de vuestro conocimiento y experiencia en la materia, sino también la demostración cabal de nuestro compromiso para preservar y desarrollar un mundo aeronáutico mejor.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL SEÑOR SUBSECRETARIO
DE TRANSPORTE DE MEXICO, C.P. GUSTAVO PATIÑO GUERRERO,
EN EL ACTO DE APERTURA DE LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Señor Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional;
- Señor Brigadier Mayor Alberto Alegría, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;
- Señor Representante del Gobernador del Estado de Quintana Roo;
- Distinguidos delegados y representantes de Organismos Internacionales;
- Estimados representantes de empresas aéreas;
- Señoras y Señores:

Me es muy grato en nombre de nuestro país y en particular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dar a Ustedes la más cordial bienvenida a esta magna Décima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, evento de gran trascendencia en el que se abordarán temas de relevante interés para la industria aeronáutica de los países de la Región, deseándoles una feliz estancia en México.

Desde su creación en 1973 la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, ha constituido el Foro Regional por excelencia en el que las autoridades de aviación civil de los 20 países miembros se han empeñado en alcanzar los objetivos de propiciar, apoyar y coordinar las acciones de cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo hacia y desde Latinoamérica, contribuyendo con ello en el gran foro de la OACI a la solución de problemas mundiales en la materia.

La Organización de Aviación Civil Internacional, cuya creación fue determinada en el Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944, está integrada actualmente por 173 Estados Contratantes, lo que demuestra su importancia y trascendencia, que le ha valido el reconocimiento de la comunidad internacional como organismo especializado.

A México corresponde la honrosa distinción de ser Estado miembro desde su fundación y formar parte del Consejo, contando por ello con un representante permanente en el mismo.

La Agenda para ésta Reunión, contempla el análisis de temas de gran interés para los países del área tales como: mecanismos de negociación regional, políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo, participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente, cooperación y asistencia mutua para la prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas por vía aérea, congestión aeroportuaria, activación del programa de facilitación para el desplazamiento en los aeropuertos de personas de edad avanzada y físicamente incapacitadas, etc. Lo que es un claro ejemplo de la importancia de éste evento y de los esfuerzos que están desarrollando nuestros países para el progreso de la zona.

Ello significa además, una gran oportunidad para los países hermanos de la Región latinoamericana y del Caribe, de estrechar sus lazos de amistad y entendimiento.

Nuestro país cuenta con un espacio aéreo de aproximadamente cuatro millones de kilómetros cuadrados. Evidentemente, como lo mencionó el Señor Presidente Carlos Salinas de Gortari: "Tiene una ubicación estratégica como puente entre dos océanos que protagoniza la recomposición de los equilibrios económicos mundiales".

México constituye también un vínculo entre la economía más grande del mundo y la América Latina, región poseedora de un insospechado potencial y de la cual nos enorgullecemos de formar parte.

Con objeto de ampliar su participación en el comercio internacional de bienes y servicios, nuestro país está en un proceso de cambios importante, aplicando una política de apertura que impulse el desarrollo de éste modo de transporte, con el objeto de satisfacer la demanda de servicio en óptimas condiciones de seguridad y alta eficiencia.

Es así que se han eliminado restricciones a las líneas extranjeras en cuanto a número de frecuencias, oferta de asientos y tipo de aeronave.

Para fortalecer sus vínculos con los países protagonistas del reordenamiento económico, político y mundial, México se ha incorporado a los distintos foros de cooperación multilateral, buscando abrir y contar con mejores canales de comunicación hacia la comunidad internacional.

Hasta la fecha nuestro país ha celebrado 29 Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo y continuaremos estableciéndolos con todas y cada una de las regiones del mundo.

Señores asistentes a ésta Décima Asamblea de la CLAC:

Reiteramos nuestro deseo de cooperación y estrecho vínculo con todas las representaciones asistentes a ésta Décima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, nos complace en especial la presencia de los países caribeños de habla inglesa y francesa. Estamos convencidos que los resultados que se obtengan permitirán una adecuada respuesta a los enormes desafíos derivados de la acelerada dinámica de cambio que enfrenta el mundo aeronáutico.

MUCHAS GRACIAS.

En nombre del C. Lic. Andrés Caso Lombardo, Secretario de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos, me es muy grato declarar, hoy día 9 de noviembre de 1992, formalmente inaugurados los trabajos de ésta Décima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, haciendo votos porque en ella se alcancen con creces los objetivos planteados para bien de nuestra querida Región.

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

- Excelentísimo Señor Subsecretario de Transporte de México, C.P. Gustavo Patiño Guerrero;
- Excelentísimo Señor Presidente de la CLAC, Brigadier Mayor Alberto Alegría;
- Excelentísimo Señor Director General de Aeronáutica Civil de México, Capitán Enrique Zapata Buttner;
- Excelentísimo Señor Presidente Municipal de la Ciudad de Cancún, Dr. Jorge Arturo Contreras Castillo;
- Excelentísimo Señor Director General del Centro SCT Quintana Roo, Ing. César Dzib;
- Señores Directores Generales de Aviación Civil;
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático;
- Señores Delegados de Estados miembros;
- Distinguidos Representantes de Estados y Organismos observadores;
- Señoras y Señores:

Es un gran placer para mí encontrarme con todos Ustedes en Cancún para dirigirles la palabra en la ceremonia de apertura de la Décima Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. He visto a muchos de Ustedes hace unas pocas semanas en Montreal durante el 29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, por lo que es aún más agradable reunirme con Ustedes de nuevo en este escenario encantador. Conmigo les traigo los saludos y mejores deseos del Consejo y del Secretario General de la OACI.

Sin duda alguna, Cancún constituye el ejemplo por excelencia del vínculo, por no decir la sinergia, que puede existir entre el transporte aéreo y el turismo. Sin las facilidades que ofrece el transporte aéreo no podrían disfrutar de Cancún tantas personas como lo hacen hoy día, de modo que ambos sectores se benefician de este esfuerzo colectivo. Les felicito por haber elegido este lugar para la celebración de su Asamblea. Al propio tiempo deseo darle las gracias a Usted, Señor Secretario de Transporte, y a través de Usted, al pueblo y al Gobierno de México, por la cordial bienvenida y la cálida hospitalidad que me han dispensado. Permítanme también dar al Gobierno de México las más sinceras gracias por la magnífica escultura con que el artista mexicano Leonardo Nierman simboliza "El vuelo", que recientemente este país regaló a la OACI. Esta escultura se ha colocado en la sala de la Comisión de Aeronavegación en la Sede de la OACI en Montreal, y será una fuente de inspiración para alcanzar nuestro objetivo fundamental: fomentar las normas más elevadas posibles de seguridad y eficiencia en la aviación civil internacional.

Con la Décima Asamblea se acercan Ustedes a otro importante Aniversario en la vida de esta Organización: La CLAC pronto cumplirá 20 años, edad que relacionamos con juventud y vigor, atributos que verdaderamente son el epítome de la CLAC. En consecuencia, titubeo al hacerles presente el hito al que se aproxima la OACI, a saber, el cincuentenario de la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en Chicago. Seguramente 50 años no les sugerirá a Ustedes la imagen de juventud y vigor que evocan los 20, pero aquellos de Ustedes que conocen bien nuestra Organización no necesitan que les convenzan de su dinamismo. Tanto la OACI como la CLAC pueden enorgullecerse de que sus respectivos fundadores eligieran principios y disposiciones constitucionales que nos permiten satisfacer las necesidades de hoy y de mañana.

No obstante, según hemos comprobado recientemente, y contrariamente a lo que creíamos, evolución no siempre es sinónimo de progreso en los índices estadísticos de la aviación civil. Nuestro sino está en gran parte vinculado al bienestar económico y a la estabilidad política del mundo en que vivimos y, en este contexto, siento tener que comunicarles que la industria acaba de atravesar dos de sus peores años por lo que respecta a volumen de tráfico y a resultados financieros.

En 1991 el tráfico internacional regular de todo el mundo disminuyó por primera vez desde que la OACI empezó a recopilar estadísticas de las líneas aéreas. El número de pasajeros internacionales se redujo aproximadamente el 7% en comparación con 1990. Por lo que respecta a los Estados de la Región, la disminución del tráfico fue menos espectacular, pues no llegó al uno por ciento. La situación financiera de la industria ha continuado siendo precaria. Después de unos siete años durante los cuales los resultados de explotación fueron positivos en general, las líneas aéreas de esta Región considerada en conjunto, sufrieron pérdidas en 1990 y 1991.

Sin embargo, las perspectivas a medio plazo me hacen sentir optimista. Según un estudio de los pronósticos a medio plazo presentado a la reciente Asamblea de la OACI, la proyección del crecimiento del tráfico en la Región durante los próximos tres años se sitúa entre el 5 y 8%, es decir, por encima de la media mundial y del índice de crecimiento medio anual de la Región, que fue de menos del 4% durante los años 80. Evidentemente, por lo que respecta al tráfico la prognosis es halagüeña, debido primordialmente a que la situación económica de la Región está mejorando y el hecho de que la expansión económica se haya reavivado estimulará sin duda alguna el tráfico hacia, desde y en el interior de la Región. Cabe también observar que se están produciendo cambios importantes en las políticas gubernamentales en materia de economía y comercio. Lamentablemente, el crecimiento y la reestructuración no se traducen necesariamente en rentabilidad para las líneas aéreas. En el entorno internacional en que operan las líneas aéreas, la competencia es cada vez mayor. La universalización y la privatización, características de la industria en estos últimos años, han continuado a buen ritmo. Desde la última vez que se reunieron Ustedes, varias líneas aéreas han pasado al sector privado y han aparecido nuevas alianzas estratégicas de capital y comercialización en la Región. Estas iniciativas impulsadas por el mercado, aunadas a un entorno normativo cada vez más liberalizado, están creando a la vez oportunidades y riesgos considerables para la industria. No obstante, significan al mismo tiempo que la supervivencia de las líneas aéreas se convierte en foco principal de atención.

La futura estructura del entorno normativo mundial fue objeto de un Coloquio Mundial de Transporte Aéreo convocado por la OACI en abril de este año. La mayoría de Estados de la CLAC asistieron a este acontecimiento único, el primero de su tipo en la OACI desde finales de la década de 1940, destinado exclusivamente a examinar las bases del sistema normativo. El Coloquio reunió a la mayoría de los directivos y estudiosos de la aviación civil que analizaron numerosas ideas y conceptos, tanto nuevos como viejos, en especial el multilateralismo; conceptos gracias a los cuales se

satisfarán las necesidades operacionales del mañana. Para ello, se expuso un amplio espectro de puntos de vista sobre aspectos importantes, lo que era de esperar. No obstante, en tanto que foro en el que se consideraron más intensamente cuestiones normativas y se avanzaron posibles soluciones, puede decirse que el Coloquio fue un éxito. El mes pasado, la Asamblea de la OACI aprobó un plan del Consejo para estudiar más a fondo los nuevos acuerdos normativos con la ayuda de un Grupo de Expertos, y los resultados de estos estudios se presentarán a una Conferencia Mundial de Transporte Aéreo que se celebraría dentro de unos dos años y que quizás coincida con el 50° Aniversario del Convenio de Chicago. Debo subrayar que los resultados del ejercicio son discutibles, por lo que no debe excluirse ninguna posibilidad. Lo único seguro es la importancia de la iniciativa y, dado el tradicional interés de la Región en el asunto, estoy persuadido de que seguirán Ustedes de cerca este estudio y participarán en sus avances.

Sin bien tendemos a considerar y tratar a la aviación civil internacional como un servicio con modalidades, disposiciones y condición peculiares, es también una actividad comercial importante a escala internacional. En consecuencia no es sorprendente, en vista de todas las tendencias y acontecimientos registrados en las relaciones económicas internacionales, que la aviación civil internacional se asocie cada vez más con las relaciones comerciales entre Estados. A nivel mundial, esto queda vivamente ilustrado por la preparación, como parte de la Ronda Uruguay del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, de un proyecto de acuerdo general sobre el comercio de servicios que comprende un anexo en el que se aplican específicamente algunos principios comerciales del GATT a los denominados derechos accesorios negociados hasta ahora bilateralmente por la aviación civil. Estos no son asuntos fáciles de solucionar y no debe subestimarse su importancia. La OACI, al igual que lo ha venido haciendo hasta ahora, continuará siguiendo de cerca el curso de las negociaciones de la Ronda Uruguay a fin de proteger la integridad de los acuerdos existentes, así como la función constitucional de la OACI en la esfera de la aviación civil.

Un ejemplo distinto, procedente por cierto de ésta Región, del vínculo entre la aviación civil y el comercio en las relaciones entre Estados es el Pacto Andino en el que, sobre el transcurso de un pacto comercial, los cinco Estados miembros han llegado a un acuerdo subregional de "cielos abiertos" en el transporte aéreo. Es de esperar que la aplicación de este acuerdo permitirá a sus patrocinadores alcanzar los ambiciosos objetivos que se han fijado, pero también cabe esperar que las ventajas que promete por lo que respecta a mayores oportunidades no se limitarán exclusivamente a los países del Pacto, sino que se extenderán a otros Estados. El Pacto Andino de "cielos abiertos" es uno de los importantes hitos en materia normativa que despertaron gran interés en el Coloquio celebrado por la OACI en abril.

Como funcionarios a quienes incumben grandes responsabilidades, no podemos desatender las pruebas a que actualmente se enfrenta la aviación civil ni las presiones de que es objeto. La limitación de los recursos económicos, la gran inversión que exigen los nuevos medios técnicos y equipo, y las tendencias mundiales e inexorables presiones que, como ya dije, se dejan sentir en el mercado, dan lugar a constantes y en apariencia abrumadores problemas que debemos resolver de mancomún. Viene pues muy al caso que me extienda un poco sobre lo que la OACI ha hecho para hacer frente a ésta situación:

Lo que empezó en 1989, por iniciativa del Representante de México en el Consejo, el Ingeniero Jorge Pérez y Bourás, como tentativa del Consejo de la OACI para hacer el inventario de los principales retos a que se enfrentaría la aviación civil al adentrarse el siglo XXI, se ha convertido, bajo la tutela del Consejo y, ahora ya, con la aprobación de la Asamblea, en el plan de acción estratégico de la OACI. Este plan - que comprende factores tecnológicos, técnicos, económicos, normativos, financieros, humanos, ecológicos y jurídicos - es el marco que servirá de guía para las actividades de la OACI y para fijar su precedencia durante los diez o más años venideros. Con este plan la OACI ha ido más allá de su presupuesto y ciclo de programación trienales habituales y ha determinado los desafíos que se plantearán a plazo medio, los objetivos y los procedimientos para alcanzarlos. Es, si Ustedes quieren, un anteproyecto de nuestras futuras actividades. Dentro de los recursos finitos y limitados de que dispone la OACI, el plan permitirá a la Organización concentrarse en los aspectos más importantes para la aviación civil sin perder flexibilidad para hacer frente a las necesidades mundiales que apunten. En el plano nacional esperamos que el plan ayude a los gobiernos a determinar, si aún no lo han hecho, la estrategia nacional que ulteriormente podrá coordinarse, a través de la OACI, con la de los demás Estados de la comunidad.

El crédito por esta visión del futuro corresponde al Ingeniero Pérez y Bourás, a quien rindo homenaje por ello.

Todos sabemos muy bien que para conseguir los recursos que requiere, la aviación civil debe competir con otras urgentes necesidades de la sociedad moderna. Por consiguiente, cuando llega el momento de obtener la parte de los limitados recursos nacionales que corresponde a este sector, nos incumbe a nosotros convencer, tanto a las autoridades encargadas de decidir como a la sociedad en general, de la necesidad de contar con la contribución que puede aportar un sistema seguro y eficiente de aviación civil al desarrollo económico y social. Y la continuidad de este sistema de transporte aéreo seguro y eficiente tendrá un precio.

Las nuevas técnicas, la renovación de la flota y la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea exigen grandes inversiones. Según un estudio de la OACI terminado en 1991, únicamente por lo que respecta a aeronaves e infraestructura aeroportuaria el mundo necesitará invertir más de un billón de dólares estadounidenses en el curso de los próximos veinte años.

Un elemento aislado pero de capital importancia de la futura inversión es el que constituyen los recién creados sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/organización del tránsito aéreo (CNS/ATM). La Asamblea reconoció la importancia de estos sistemas para el futuro de la aviación internacional y pidió que se diera prioridad absoluta al proyecto y a su financiación. Con este fin la Asamblea adoptó dos Resoluciones sobre los aspectos técnicos, operacionales, económicos, jurídicos e institucionales del concepto CNS/ATM en los países en desarrollo y la necesidad de facilitar la ayuda necesaria.

Los sistemas CNS/ATM por satélite permitirán intensificar la seguridad de vuelo, utilizar más eficientemente el espacio aéreo, reducir la congestión y aumentar la rentabilidad de las líneas aéreas, pero costarán dinero y la coordinación mundial emprendida por la OACI será decisiva para que den buenos resultados. A este respecto debe también destacarse el apoyo de los grupos de planificación regional. Estos grupos -como ejemplo puede citarse el GREPECAS- que se encargarán de elaborar a nivel regional los planes para llevar a la práctica cada uno de los elementos del CNS/ATM, serán los beneficiarios de la participación y la contribución de Ustedes.

La adopción por consenso del concepto CNS/ATM demuestra lo que puede hacerse en todo el mundo cuando la comunidad se lo propone. Otro excelente ejemplo es el que se dio inmediatamente después de la Novena Asamblea de la CLAC, cuando se convocó el 28° Período de Sesiones Extraordinario de la OACI para considerar, entre otras cosas, los principios generales de la Organización en relación con las posibles restricciones a las aeronaves subsónicas de reacción que no cumplen con los requisitos de homologación en cuanto al ruido previstos en el Anexo correspondiente. Gracias en gran parte a los generosos esfuerzos de muchas personas y especialmente a los dirigentes de los Organismos Regionales, en particular el actual Presidente de la CLAC, Brigadier Mayor Alegía, se llegó a otro consenso mundial y se sentaron los principios que debían seguirse en relación con un problema tan controvertido y espinoso como éste.

A menudo saco a colación, con orgullo y satisfacción, el interés y la activa participación de ésta Región en las labores de la OACI relacionadas con el transporte aéreo. En efecto, el apoyo para la celebración de talleres, seminarios y otras reuniones en la Región también se extiende a los frutos del programa de trabajo de la Organización.

Estoy seguro de que están al tanto de las conclusiones de la Conferencia de la OACI sobre gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta, celebrada en octubre y noviembre del año pasado, que dio lugar a la revisión de las declaraciones del Consejo sobre derechos. También les interesarán los resultados que han dado otras actividades de la OACI en la esfera del transporte aéreo desde la última vez que nos vimos; a este respecto cabe mencionar que el estudio sobre las necesidades en cuanto a renovación de la flota e infraestructura aeroportuaria al que ya había hecho alusión, hasta los recién publicados pronósticos a medio y largo plazo y la adopción por el Consejo, en diciembre de 1990, de un código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora y la labor ininterrumpida de preparación de especificaciones para los documentos de viaje de lectura automática, por no citar más que unos cuantos de los aspectos más salientes del trabajo realizado por la OACI desde la última Asamblea, con la finalidad de ayudar a Ustedes, los Estados miembros, y de fomentar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

No puedo abandonar el tema sin mencionar la labor de la OACI en relación con el medio ambiente. La Organización estuvo presente en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el desarrollo que se celebró en Río, y aunque la aviación civil no está en el primer plano por lo que se refiere a este problema, la OACI tiene plena conciencia de sus responsabilidades y de la importancia que revisten los aspectos ambientales. Por intermedio del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación tratamos activamente de fijar normas más rigurosas para las emisiones de los motores.

La seguridad de la aviación sigue recibiendo prioridad absoluta en la OACI, sencillamente porque, en la última instancia, es un problema de gravedad y alcance universales y la colaboración mundial y la aplicación nacional son decisivas para obtener resultados positivos. El programa de seguridad de la aviación de la OACI, que comprende textos de orientación, misiones de evaluación y complementarias y ayuda a los Estados, un conjunto de material didáctico normalizado y seminarios, constituye una réplica de carácter general al azote de la interferencia ilícita. Me complace observar que prácticamente todos los Estados de la CLAC son partes de los tres principales convenios sobre seguridad de la aviación:

Tokio, La Haya y Montreal. Con todo, sólo unos cuantos Estados de la CLAC han ratificado instrumentos más recientes como el Protocolo de 1988 al Convenio de Montreal, la enmienda para introducir el Artículo 3 bis del Convenio de Chicago y, a partir de marzo de 1991, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para fines de detección. Así pues, insto a los Estados que aún no son partes de dichos instrumentos a acelerar el procedimiento constitucional de ratificación, de forma que esta estructura completa de instrumentos jurídicos para combatir la interferencia ilícita se adopte completa y universalmente.

Pasemos a la cooperación técnica. Ya se ha iniciado el nuevo ciclo presupuestario 1992-1996 del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. El presupuesto aprobado para este período se eleva a \$35,000,000 EUA en el caso de América Latina y el Caribe. En 1992 se llevarán a cabo en esta Región 42 proyectos por valor de \$12,300,000 EUA. Para la ejecución de programas en todas las regiones la OACI contará en 1992 con \$55 millones EUA, esto es, algo más de los \$51 millones EUA de que se dispuso en 1991. Todos quisiéramos que fuese más, pero habida cuenta de los cambios del orden de prioridades, la aviación civil se enfrenta a una enconada competencia para obtener los fondos cada vez más reducidos, que necesita la cooperación técnica. Así pues, aunque el PNUD sigue siendo la fuente principal de financiación de la asistencia técnica para la aviación civil, es preciso dedicarse activamente a la búsqueda de otras fuentes externas. A este respecto, la financiación gubernamental de los proyectos de aviación civil mediante acuerdos de repartición de gastos también adquiere mayor importancia.

En cuanto al carácter de la cooperación técnica en la aviación civil, se ha dado mayor importancia a la capacitación. Así pues, me complace comunicarles que en 1991 se concedieron cerca de 400 becas a estudiantes de Estados de esta Región. Por otra parte, el programa TRAINAIR de la OACI, de cuya organización les había hablado en la última Asamblea, ya está bien establecido y algunos Estados de esta Región han incorporado sus centros de enseñanza de aviación civil a los programas TRAINAIR o están haciéndolo.

Podemos estar orgullosos de las buenas relaciones que se crearon y se han mantenido en el curso de los últimos 20 años entre la OACI y la CLAC. Sin embargo, en el futuro será preciso reforzar e intensificar este nexo aún más, pues la situación cada vez más difícil que atraviesa la aviación civil internacional no sólo exigirá adaptarse a las circunstancias y cumplir con las obligaciones contraídas, sino colaborar y coordinarse estrecha y constantemente a nivel tanto regional como mundial.

Por último, quisiera hacer hincapié en la dedicación y las aportaciones de los representantes de los Estados de la CLAC en el Consejo saliente de la OACI y manifestarles mi agradecimiento por ellas. También felicito a los Estados de la CLAC que han sido elegidos recientemente miembros del Consejo. Espero que juntos hagamos frente a las principales pruebas que nos esperan, con una confianza y un ánimo de colaboración totales y con el firme deseo de alcanzar lo justo y lo necesario para la aviación civil tanto en América Latina como en todo el mundo.

MUCHAS GRACIAS

DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(lunes, 9 de noviembre de 1992, a las 17:00 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

CLAC/A10-OD-2

Cuestión 1 del
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1991-1992

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Adopción del Orden del Día

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comites I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comites. Elección de los Presidentes de ambos Comites.

RESUMEN DE LOS DEBATES

Cuestión 1 del
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1991-1992

CLAC/A10-NE/2

1. El Presidente dio lectura a su informe sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota CLAC/A10-NE/2, contando durante su intervención con el apoyo de proyecciones de los cuadros presentados.

La Asamblea tomó nota del contenido de dicho informe.

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Adopción del Orden del Día

CLAC/A10-NE/1
CLAC/A10-NE/3

2. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A10-NE/1, en su versión corregida de fecha 27/11/92.

La Asamblea, no tuvo objeciones ni sugerencias sobre la Agenda a tratar, aprobándola por unanimidad (Apéndice 3).

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités. Elección de los Presidentes de ambos Comités

CLAC/A10-NE/4
CLAC/A10-NI/1

3. La Asamblea aprobó por unanimidad la propuesta del Presidente para el establecimiento de dos Comités.

4. Luego el Presidente puso a consideración de la Plenaria la propuesta de candidatos para el nombramiento de los Presidentes tanto para el Comité I como para el Comité II. A propuesta del delegado de Chile y contando con el apoyo del delegado de Argentina, la Asamblea eligió por unanimidad al Director General de Aviación Civil, General Fernando Martínez de la Vega, Jefe de la delegación del Ecuador, como Presidente del Comité I. Por otro lado, a propuesta del delegado de Brasil y con el apoyo del delegado de Costa Rica, la Asamblea eligió por unanimidad al Señor Licenciado Leopoldo Arturo Palmieri Ingram, Viceministro de Transportes de Guatemala, delegado por su país, como Presidente del Comité II. Los presidentes elegidos agradecieron su designación comprometiéndose a sus esfuerzos para garantizar el éxito de las deliberaciones a su cargo.

5. Con relación a la consideración de los diferentes temas contenidos en el Orden del Día, se decidió que las cuestiones 4, 5, 6, 28, 29 y 30 fueran examinadas por la Plenaria, las cuestiones 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 25 y 27 se analicen en el seno del Comité I y las cuestiones 12, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24 y 26 por el Comité II, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A10-NE/4.

DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(viernes, 13 de noviembre de 1992 a las 09:30 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

(CLAC/A10-OD/3)

Examen del Informe del Comité I

Exámen del Informe del Comité II

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

Cuestión 29 del

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

Cuestión 28 del

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

Cuestión 30 del

Orden del Día: Clausura de la Décima Asamblea

RESUMEN DE LOS DEBATES

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A10-NE/32

1. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité, General Fernando Martínez de la Vega, jefe de la delegación del Ecuador, 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/A10-NE/32, y que recibió la aprobación de la Plenaria sin observaciones, salvo algunas de carácter adjetivo.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A10-NE/33

2. El Presidente de la CLAC solicitó al Presidente del Comité II, Lic. Leopoldo Arturo Palmieri Ingram, Viceministro de Transporte de Guatemala y jefe de la delegación de su país, que presentara a consideración de la Plenaria el informe del Comité que presidió.

3. El Presidente del Comité II efectuó la presentación del informe que figura en la nota CLAC/A10-NE/33.

4. En oportunidad de abordarse la Cuestiones 23 y 24 del Orden del Día, relativas al presupuesto correspondiente al próximo bienio 1993-1994, como así también la escala de contribuciones de los gastos directos de la CLAC, el delegado de México, expresó su preocupación respecto al impacto que el incremento presupuestario iría a tener en el monto de las cuotas a cargo de los Estados miembros.

5. A este respecto sugirió se estudiase la posibilidad de aprobar únicamente el presupuesto para 1993 y el de 1994 más adelante facultando al Comité Ejecutivo para su aprobación.

6. El Presidente expresó que éste tópico había sido ampliamente examinado en el seno del Comité II y que por otro lado, si el presupuesto aprobado por la Asamblea resultara insuficiente, estatutariamente le correspondería al Comité Ejecutivo recortar el programa de actividades o en su defecto realizar los ajustes necesarios. Asimismo recalcó que la no aprobación del presupuesto para el bienio dificultaría la labor del nuevo Comité Ejecutivo, que no contaría con la herramienta básica para llevar a cabo el programa de actividades aprobado para el próximo período.

7. La Plenaria adoptó el Informe del Comité II, incluyendo el presupuesto y la escala de cuotas de contribución, tal como aparecen en la nota CLAC/A10-NE/33.

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

CLAC/A10/ACTA/1

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

Cuestión 29 del

Orden del Día:

Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

9. El delegado de Argentina expresó que el próximo bienio se presentaba como un gran desafío, demandando por parte de todos los Estados de la Región, un gran esfuerzo, en aras de enfrentar adecuadamente los cambios que se vienen produciendo en la aviación civil a nivel mundial.

10. Es por ello, que dentro de este contexto, deseaba proponer para la Presidencia del Comité Ejecutivo del Organismo Regional a Brasil, país que tuvo una brillante actuación durante el 29º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, moción que fue secundada por la delegación de Bolivia. En tal sentido, la Plenaria eligió por aclamación al Brasil como Presidente del Comité Ejecutivo.

11. A propuesta del delegado de Chile, y con el apoyo del delegado de Perú, la Plenaria eligió por aclamación como Primer Vicepresidente a Uruguay.

12. A propuesta del delegado de Ecuador, y secundado por el delegado de Argentina, la Plenaria eligió por aclamación como Segundo Vicepresidente a México.

13. La delegación de Panamá, con el apoyo de la delegación cubana, propuso a Guatemala como Tercer Vicepresidente, moción que fue aprobada por la Plenaria por aclamación.

14. A propuesta del delegado de República Dominicana y con el apoyo del delegado de México, fue elegido por aclamación por la Plenaria como Cuarto Vicepresidente Cuba.

15. A su turno, los jefes de delegación de los países elegidos para integrar el Comité Ejecutivo pronunciaron palabras de agradecimiento y ofrecieron aunar sus esfuerzos en beneficio de la comunidad aeronáutica de la Región.

16. Por lo tanto, el Comité Ejecutivo quedó conformado de la siguiente manera:

Presidente	:	Brasil
Vicepresidente 1º	:	Uruguay
Vicepresidente 2º	:	México
Vicepresidente 3º	:	Guatemala
Vicepresidente 4º	:	Cuba

Cuestión 28 del

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

17. El delegado de Brasil, ofreció su país como sede de la Undécima Asamblea de la CLAC. Asimismo expresó que el año 1994 era un año muy importante para la aviación civil internacional, ya que la OACI cumpliría 50 años. Por lo tanto la fecha de la Undécima Asamblea sería coordinada en su oportunidad con el Organismo Internacional para no interferir con las actividades y eventos especiales a realizarse en conmemoración de dicho Aniversario.

18. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, felicitó al nuevo Comité Ejecutivo elegido por la Plenaria y expresó que efectivamente la OACI tenía previsto un programa especial para la celebración de su cincuentenario y que por tanto estaría agradecido que se coordine la fecha de la siguiente Asamblea de la CLAC para asegurar de esta manera la participación del Presidente del Consejo en la próxima Asamblea del Organismo Regional.

Cuestión 30 del

Orden del Día: Clausura de la Décima Asamblea

19. El Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite, pronunció un discurso. Acto seguido, los representantes de Arabia Saudita y Trinidad y Tabago ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Srs. S. Al Ghandi y Mike Nanoo respectivamente, hicieron lo propio. Luego el Presidente saliente de la CLAC, así como el Presidente de la CLAC recientemente electo, Brigadier Mayor Alberto Alegría, Comandante de Operaciones de la Fuerza Aérea Argentina, y Brigadier Renato Claudio Costa Pereira, Presidente de CERNAI y Subdirector de Planeación DAC del Brasil respectivamente, hicieron uso de la palabra.

20. A su turno, tomó la palabra el Capitán P.A. Enrique Zapata B., Director General de Aeronáutica Civil de México clausurando la Décima Asamblea de la CLAC. Los textos de los discursos en cuestión aparecen en los Apéndices 10, 11, 12 y 13 respectivamente.

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

- Excelentísimo Señor Presidente electo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Renato Claudio Costa Pereira;
- Excelentísimo Señor Presidente saliente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Mayor Alberto Alegría;
- Excelentísimo Señor Director General de Aeronáutica Civil de México, Capitán Enrique Zapata Buttner;
- Señores Directores Generales de Aviación Civil;
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático;
- Señores Delegados de Estados miembros;
- Distinguidos representantes de Estados y Organismos observadores;
- Señoras y Señores:

Para mí, así como para el Grupo de la OACI, fue un gran privilegio y placer participar en el trabajo de la Décima Asamblea de la CLAC. También estuve muy complacido de notar que un número de representantes en el Consejo de la OACI procedentes de Asia, el Caribe, Europa, el Medio Oriente, Norteamérica y Sudamérica, representando a sus respectivos países, atendieron a esta importante Sesión de su Asamblea.

Nos sentimos muy orgullosos de ésta relación y puedo asegurarle a Ustedes que continuará nuestra más completa cooperación, particularmente para enfrentar los nuevos retos en este ambiente de cambios.

En los tiempos recientes, la aviación civil ha pasado por muchos cambios turbulentos en los campos tecnológico, comercial, operacional y regulatorio, cuyos resultados difícilmente podríamos exagerar. El programa de trabajo que Ustedes han aprobado para los próximos dos años refleja los cambios y los desafíos.

Señor Presidente, Señores Delegados y Observadores ¿seremos capaces de adaptarnos a estos cambios? Mi respuesta en "SI", siempre y cuando trabajemos juntos, cooperemos juntos y enfoquemos juntos el futuro.

Deseo aprovechar esta oportunidad para expresar al Presidente saliente, Brigadier Mayor Alberto Alegría, a los miembros del Comité Ejecutivo y a la Secretaria, Doctora Marina Donato, mi más sincera felicitación y agradecimiento por el excelente trabajo que ellos han realizado.

También desearía extender mi felicitación al nuevo Presidente, Brigadier Renato Claudio Costa Pereira y a los miembros del Comité Ejecutivo recién electo, asegurándoles a ellos, la completa cooperación de la OACI.

Mi gratitud y más sinceras gracias a las autoridades mexicanas y en particular a nuestro amigo y colega, Capitán Enrique Zapata, Director General de Aeronáutica Civil de México, por las extraordinarias facilidades y arreglos ofrecidos para ésta Reunión y a todos nosotros, sin las cuales no hubiera sido posible concluir ésta Asamblea exitosamente.

La proverbial hospitalidad mexicana, en adición a esta hermosa ciudad, hace de Cancún un recuerdo viviente en nuestra mente y en nuestro corazón.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE SALIENTE DE LA CLAC
BRIGADIER MAYOR ALBERTO ALEGRIA, EN EL ACTO DE CLAUSURA DE LA
DECIMA ASAMBLEA DEL ORGANISMO REGIONAL

- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite;
- Excelentísimo Señor Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Renato Claudio Costa Pereira;
- Excelentísimo Señor Director General de Aeronáutica Civil de México, Capitán Enrique Zapata Buttner;
- Señores Directores Generales de Aviación Civil;
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático;
- Señores Delegados de Estados miembros;
- Distinguidos representantes de Estados y Organismos observadores;
- Señoras y Señores:

Asistimos ya al acto formal de clausura de la Décima Asamblea General Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Es ésta la culminación de una semana de deliberaciones, en la que todas las delegaciones representantes de países miembros y de países y organismos invitados, han participado activamente en procura de obtener, de esta Asamblea, hechos concretos que conduzcan a un futuro aeronáutico mejor.

La actividad ha sido intensa y estoy persuadido de que todos los participantes volverán a sus países con la tranquilidad de espíritu de haber hecho la mejor contribución posible al éxito de ésta Asamblea.

Nuestra labor ha sido fecunda y un complejo, variado y sustancioso elenco de medidas ha sido motivo de análisis por parte de ésta Asamblea, entendiéndolo que se ha cumplido cabalmente con el programa de trabajo establecido dos años atrás.

Hemos abordado y tomado decisiones sobre temas absolutamente nuevos en el ámbito de la CLAC, tal el caso de la asignación de nuevas responsabilidades a los organismos de control del tránsito aéreo en la tarea de erradicación del narcotráfico, la asistencia mutua en dicho campo a través de negociaciones bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, la extensión de las medidas de control y prevención del tráfico ilícito de drogas a la aviación general y al transporte aéreo no regular.

También se ha contemplado la posibilidad de articular un mecanismo de negociación de asuntos de interés común, tratando de colocar las bases de fórmulas de fortalecimiento regional en el terreno del transporte aéreo.

Esta Asamblea atendió también como cuestión de primera prioridad los intereses del usuario, verdadera razón de ser de la industria del transporte aéreo. Así la CLAC brinda ahora una herramienta de alcances pragmáticos para el conocimiento de los derechos y obligaciones del pasajero.

Con esa misma orientación, se encuentra la Recomendación que procura comprometer a las autoridades competentes para la aplicación de un programa de facilitación para los pasajeros de edad avanzada o físicamente incapacitados.

En este elenco de cuestiones nuevas abordadas no podemos omitir de mencionar la atención brindada a la protección del medio ambiente, uniendo así los esfuerzos del Organismo Regional a la preocupación mundial por preservar una mejor calidad de vida en el planeta tierra.

Se inscribe también en ésta lista un tema de gravitante interés para las autoridades aeronáuticas. La congestión aeroportuaria, problema que tiene repercusiones económicas y que afectan tanto al tráfico como a la atención del público, ha merecido particular atención.

Esta lista de temas no pretende de ninguna manera ser exhaustiva, sirva sólo de referencia y síntesis para remarcar la magnitud de la tarea cumplida y la evolución favorable que el Organismo ha experimentado, avanzando en el tratamiento de temas que en conjunto con aquellos que usualmente han sido motivo de atención permanente, procuran el desarrollo de una actividad aeronáutica mejor.

Esto nos demuestra que la CLAC, reconociendo acertadamente los problemas del presente y con una visión clara del futuro, avanza con pasos cautelosos pero firmes en su tarea orientadora.

Hemos adoptado un cúmulo de Conclusiones y aprobado un conjunto de Resoluciones y Recomendaciones que en general responden a las propuestas que formulara el Comité Ejecutivo.

Es en nombre de ese Comité Ejecutivo, el que Ustedes distinguieron con su elección en la pasada Asamblea, que deseo expresar nuestra satisfacción por la general aceptación que la documentación presentada ha tenido por parte de esta honorable Asamblea. Significa esto la aprobación a nuestra gestión, y como humildes servidores de la Región consideramos que ésta es la mejor retribución que podemos recibir por el trabajo desarrollado en el último bienio.

Permítaseme ahora, en mi carácter de Presidente de la CLAC, expresar ante ésta Plenaria mi gratitud más profunda a los integrantes del Comité Ejecutivo: México, República Dominicana, Bolivia y Costa Rica. En conjunto hemos constituido un equipo en el que todos y cada uno de nosotros trabajó activamente y con el mejor objetivo de contribuir al bien común.

De allí que nuestras deliberaciones que se vieron frecuentemente apoyadas por la participación de otros países, han sido más que una carga de trabajo, una tarea cumplida en un clima de magnífica armonía y sana camaradería.

A ello han contribuido decididamente los países que gentilmente ofrecieron su sede para el desarrollo de nuestras Reuniones, a quienes, por su valiosa colaboración, sentimos la obligación de expresarles nuestro agradecimiento.

Nuestra manifestación más sincera de gratitud también a la Señora Secretaria de la CLAC -la Doctora Marina Donato- quien con una permanente demostración de asombrosa vitalidad, conocimiento y experiencia, supo contribuir magníficamente al éxito de nuestras deliberaciones.

A la Organización de Aviación Civil Internacional, personalizada en la figura del Señor Presidente del Consejo -Doctor Assad Kotaite- y los altos funcionarios que lo acompañan, nuestro agradecimiento por su presencia e intensa participación en ésta Asamblea, al igual que la de los distinguidos miembros del Consejo de la OACI, los Señores Representantes de países amigos. Muy grata ha sido la compañía de todos Ustedes y muy fructífera vuestra contribución. Se ha iniciado con vuestra presencia un nuevo ciclo de actitud participativa, cuyos resultados positivos ya los tenemos a la vista.

Sin temor a ser reiterativo y culminando ya ésta Asamblea, deseo extender el más cálido agradecimiento a las autoridades del país anfitrión. México se ha hecho merecedor al mismo porque la magnífica organización dispuesta para ésta Reunión ha contribuido en gran medida a que la misma transcurriera en un clima de fraternal amistad y concluyese con el éxito que ahora celebramos. Todos los aquí presentes volveremos a nuestros países con el mejor recuerdo de México, de sus autoridades y de éste magnífico pueblo mexicano, que con tanta cordialidad nos ha recibido y atendido durante nuestra estancia en éste país. De México y su gente nos llevamos un recuerdo inborrable.

En lo personal, permítaseme ahora expresarles mi más profundo agradecimiento por el honor que concedieron a mi país -la República Argentina- al confiarle la Presidencia del Organismo Regional. En vuestra sabiduría repara el juicio de nuestra gestión. En nuestra conciencia se afirma la convicción de haber obrado con la mayor imparcialidad posible y con el único objetivo de contribuir al bien común; no obstante las involuntarias limitaciones que reconocemos y por las que rogamos vuestras disculpas.

Al nuevo Comité Ejecutivo, la felicitación más cordial. Sobradas razones ha tenido esta Asamblea para confiar en vuestros países la conducción del Organismo Regional. Tengan Ustedes la mejor suerte posible y que el aporte generoso de todos los países miembros contribuya al éxito de vuestra gestión.

Al señor delegado jefe de Brasil, Brigadier D. Renato Claudio Costa Pereira, invito cordialmente a hacerse cargo de la Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL PRESIDENTE ENTRANTE DE LA CLAC
BRIGADIER DEL AIRE RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA, EN EL
ACTO DE CLAUSURA DE LA DECIMA ASAMBLEA DEL ORGANISMO REGIONAL

- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite;
- Excelentísimo Señor Director General de Aeronáutica Civil de México, Capitán Enrique Zapata Buttner;
- Excelentísimo Señor Presidente saliente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Mayor Alberto Alegría;
- Señores Directores Generales de Aviación Civil;
- Señores Representantes del Honorable Cuerpo Diplomático;
- Señores Delegados de Estados miembros;
- Distinguidos representantes de Estados y Organismos observadores;
- Señoras y Señores:

Ya en posesión del cargo de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, que mi país tiene el honor de haber sido elegido, deseo en primer término expresar el profundo reconocimiento por este privilegio y al propio tiempo, la concreción del firme compromiso de proseguir en la fructificación de las acciones que acaba de adoptar la Honorable Asamblea, luego de un intenso, valioso y proficuo trabajo desarrollado durante el bienio que va transcurriendo.

En este compromiso que desde hoy asumimos no puede estar ausente ninguno de los Estados miembros de la CLAC, integren o no el Comité Ejecutivo, porque de algo estoy convencido, y es que únicamente con la cooperación y colaboración estrecha de todos y de cada uno de los Estados que conforman al Organismo Regional, puede alcanzarse la materialización de lo que es tan caro para nuestra comunidad regional, que su propio sistema de transporte aéreo sea una herramienta apta para su progreso e intervencionalidad de sus pueblos, de una manera eficaz, económica y ordenada.

También es mi deseo de felicitar a quienes como el Brasil, tienen sobre sí la responsabilidad conductiva de la Comisión integrando su órgano ejecutivo, invitando a Uruguay, México, Guatemala y Cuba al cometido de obtener los mejores logros para el modo aéreo latinoamericano.

Y en esta noble tarea, prosiguiendo como hemos dicho la labor desplegada con realismo y alta eficiencia, se presenta un notable desafío en los tiempos que corren para la aviación civil internacional, a puertas de la convocatoria de una Conferencia Mundial de Transporte Aéreo en el seno del Organismo rector, la OACI.

Será pues éste uno de los objetivos que impulse nuestro trabajo, en el desafío de orientar y componer un trans fondo de intereses mutuos a ser sustentados en dicha ocasión, con el único propósito de ofrecer como hasta ahora, un aporte constructivo de lo que debe entenderse por un transporte aéreo al servicio de la comunidad de pueblos del orbe, teniendo particularmente muy presente la adecuada tutela de quien sustenta al sistema, el usuario del transporte aéreo.

Sean mis últimas palabras en esta solemne ocasión, las que dirijo al país anfitrión, la autoridad gubernamental de México, que ha puesto de manifiesto la gran capacidad organizativa y el alto espíritu hospitalario de un país hermano que ha acogido a quienes hemos tenido el honor de participar en ésta Décima Asamblea en un lugar paradisíaco y que permanecerá en la memoria y el afecto de todos.

MUCHAS GRACIAS

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA
CIVIL DE MEXICO, CAPITAN ENRIQUE ZAPATA BUTTNER, EN EL
ACTO DE CLAUSURA DE LA DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

- Excelentísimo Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite;
- Excelentísimo Señor Presidente entrante de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Renato Claudio Costa Pereira;
- Excelentísimo Señor Presidente saliente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Brigadier Mayor Alberto Alegría;
- Distinguidos Señores Delegados de Estados miembros;
- Distinguidos representantes de Estados y Organismos observadores;
- Señoras y Señores:

Ha llegado a su fin la Décima Reunión de la CLAC. Durante su desarrollo hemos escuchado con muy especial interés la revisión de los asuntos que se han manejado en los últimos dos años. Esto es mucho muy importante, ya que denota que se ha trabajado y se ha trabajado bien, siempre guiados por la experiencia y el afán de hacer bien las cosas de Alberto Alegría.

En su reciente intervención el Brigadier Renato Claudio Costa Pereira nos ha hecho ver la perspectiva que espera la CLAC en el futuro. La perspectiva para la CLAC no es sólo para América Latina; es fundamental que los países de habla anglofrancesa del Caribe sean incorporados. Eso es lo que nos va a dar fuerza, estar unidos y tener la oportunidad de compartir la experiencia y la extraordinaria vitalidad de estos países. Esperamos que esta fuerza y esta unión se proyecten no sólo a América Latina y el Caribe, sino al mundo, para que juntos podamos cooperar y lograr que los caminos del aire sigan fortaleciéndose y así seguir trabajando para dar a nuestra aviación mayores perspectivas y a las generaciones que nos habrán de suceder una aviación más fuerte, más confiable y más segura.

Por último tengo el grato honor de expresar a Ustedes que por encargo directo del Señor Secretario de Comunicaciones y Transportes de México, Lic. Andrés Caso, darles a Ustedes un saludo, un saludo fraterno, un saludo que el Gobierno de México quiere compartir con especial afecto con todos Ustedes, desearles un muy feliz regreso a sus patrias y esperamos que lleguen a sus países con un buen recuerdo de México. Señor Doctor Kotaite y Señor Brigadier Costa Pereira, me es muy grato en nombre del Secretario de Comunicaciones y Transportes de México, declarar terminados los trabajos de la Décima Asamblea de la CLAC.

MUCHAS GRACIAS

MEDIDAS ADOPTADAS POR LA
DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESOLUCION NUMERO	TEMA	CUESTION ORDEN DIA	Nº DE NOTA DE ESTUDIO	PAG
A10-1	Mecanismo de negociación regional	7	CLAC/A10- NE/5	5
A10-2	Acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo	8	NE/6	7
A10-3	Conveniencia de ratificación del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección	10	NE/8	10
A10-4	Cooperación y asistencia mutua en la prevención de tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo	11	NE/9	13
A10-5	Interpretación del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC	19	NE/19	38
A10-6	Ratificación de las medidas adoptadas en las Asambleas	22	NE/22	41
A10-7	Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea	22	NE/29	42
A10-8	Prorrateso de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros correspondientes al bienio 1993-1994	24	NE/24	46
A10-9	Pronta ratificación de los Protocolos de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional Artículos 50a) y 56	27	NE/27	52
A10-10	Futura evolución del transporte aéreo	27	NE/31	54

MEDIDAS ADOPTADAS POR LA
DECIMA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESOLUCION NUMERO	TEMA	CUESTION ORDEN DIA	Nº DE NOTA DE ESTUDIO	PAG
A10-1	Mecanismo de negociación regional	7	CLAC/A10- NE/5	5
A10-2	Acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo	8	NE/6	7
A10-3	Conveniencia de ratificación del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección	10	NE/8	10
A10-4	Cooperación y asistencia mutua en la prevención de tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo	11	NE/9	13
A10-5	Interpretación del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC	19	NE/19	38
A10-6	Ratificación de las medidas adoptadas en las Asambleas	22	NE/22	41
A10-7	Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea	22	NE/29	42
A10-8	Prorrrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros correspondientes al bienio 1993-1994	24	NE/24	46
A10-9	Pronta ratificación de los Protocolos de enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional Artículos 50a) y 56	27	NE/27	52
A10-10	Futura evolución del transporte aéreo	27	NE/31	54

RESOLUCION NUMERO	TEMA	CUESTION ORDEN DIA	N° DE NOTA DE ESTUDIO	PAG
A10-1	Participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente	9	CLAC/A10-NE/7	9
A10-2	Participación de los servicios de tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas	11	NE/10	15
A10-3	Extensión a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular de las medidas de prevención y control del narcotráfico contenidas en la Recomendación A8-1	11	NE/11	16
A10-4	Acciones legales y operativas sobre tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores, elementos químicos esenciales y delitos conexos, utilizando como medio para dicho fin a la aviación general	11	NI/9	17
A10-5	Cláusula a introducir en acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo para eliminar la doble tributación	14	NE/14	22
A10-6	Sobre el servicio Courier	15	NE/15	23
A10-7	Cartilla sobre los derechos del usuario del transporte aéreo	16	NE/16	27
A10-8	Activación del programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas en los aeropuertos	17	NE/17	34
A10-9	Congestión aeroportuaria - Necesidad de coordinación con las autoridades competentes	18	NE/18	36
A10-10	Mejoramiento de comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros	26	NE/26	50
CONCLUSION		CUESTION ORDEN DIA	N° DE NOTA DE ESTUDIO	PAG
Conclusión sobre eventuales fórmulas internacionales de penalización del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores y elementos químicos esenciales utilizando como medio para dichos fines a la aviación general		11	CLAC/A10-NI/9	18
Política de aproximación con países anglo y francoparlantes del Caribe		13	NE/13 NI/11	21