



CLAC/11

**COMISION LATINOAMERICANA  
DE AVIACION CIVIL**

**XI ASAMBLEA ORDINARIA**

(Manaos, 7 al 10 de Noviembre de 1994)

**INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA**

## INDICE

Apertura de la XI Asamblea de la CLAC por el Presidente . . . . .	1
Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1993 - 1994 . . . . .	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 . . . . .	3
Presentación sobre el establecimiento del Organismo Monetario Aeronáutico Internacional . . . . .	4
Intercambio de ideas de los Estados miembros de la CLAC respecto a la totalidad de asuntos a tratar en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional: Presente y Futuro (Montreal, Canada, 23 de noviembre-6 de diciembre de 1994) . . . . .	5
Guía de criterios sobre la Aplicación de Sistemas Electrónicos de Registro y/o Aprobación Tarifaria . . . . .	6
<u>Recomendación A11-1</u>	
Guía de criterios sobre la Aplicación de Sistemas Electrónicos de Registro y/o Aprobación Tarifaria . . . . .	7
Incorporación experimental de los Sistemas Electrónicos Tarifarios . . . . .	17
<u>Recomendación A11-2</u>	
Incorporación experimental de los Sistemas Electrónicos Tarifarios . . . . .	17

Marco de referencia del Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA) . . . . .	18
--	----

**Resolución A11-1**

Marco de referencia del Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA) . . . . .	18
--	----

Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo . . . . .	20
--	----

Orientaciones a los Estados miembros sobre ciertos elementos de transporte aéreo . . . . .	21
--	----

**Recomendación A11-3**

Orientaciones a los Estados miembros sobre ciertos elementos de transporte aéreo . . . . .	21
--	----

Declaración de Principios de Montevideo . . . . .	22
---	----

**Conclusión A11-1**

Declaración de Principios de Montevideo . . . . .	23
---	----

Programa Educativo de Prevención del Uso Indebido de Drogas para el Personal Directa o Indirectamente Vinculado con la Actividad de la Aviación Civil . . . . .	24
---	----

**Recomendación A11-4**

Programa Educativo de Prevención del Uso Indebido de Drogas para el Personal Directa o Indirectamente Vinculado con la Actividad de la Aviación Civil . . . . .	25
---	----

Incorporación de Aruba como "Estado Adherente" a la membresía de la CLAC . . . . .	26
--	----

**Resolución A11-2**

Incorporación de Aruba como "Estado Adherente" a la membresía de la CLAC . . . . .	26
--	----

Informe sobre el perfeccionamiento de la capacitación profesional en los Estados miembros de la CLAC . . . . .	27
Estado de aprobación de las Recomendaciones y Resoluciones de la CLAC . . . . .	28
Presupuesto para el bienio 1995-1996. Gastos realizados en el bienio 1993-1994 . . . . .	29
Pago de contribuciones de los Estados miembros de la CLAC. Escala de porcentaje de contribución . . . . .	30
<b><u>Resolución A11-3</u></b>	
<b>Prorrrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros . . . . .</b>	<b>30</b>
Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1995 al 31 de diciembre de 1996 . . . . .	31
Commemoración de los 50 años de la OACI . . . . .	32
Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/OACI en materia de transporte aéreo . . . . .	32
Programa de reuniones y seminarios para el año 1995 - Oficina Regional Sudamericana . . . . .	32
La Cooperación Técnica de la OACI en la Región Latinoamericana y del Caribe . . . . .	32
Lugar y fecha de la XII Asamblea de la CLAC . . . . .	33
Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC . . . . .	33
Clausura de la XI Asamblea . . . . .	35

## ADJUNTOS

- A. Tareas para el Bienio 1995 - 1996
- B. Presupuesto de la CLAC para el Bienio 1995 - 1996

## 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 1993 - 1994
5. Discurso de Apertura de la XI Asamblea de la CLAC por el Ministro de Estado de Aeronáutica
6. Discurso de Bienvenida a la XI Asamblea de la CLAC por el Gobernador del Estado de Amazonas
7. Discurso del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Dr. Assad Kotaite, en la 11a Asamblea ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
8. Acta de la Primera Sesión Plenaria
9. Acta de la Segunda Sesión Plenaria
10. Acta de la Tercera Sesión Plenaria
11. Discurso de Clausura de la XI Asamblea por el Mayor Brigadier del Aire Renato Claudio Costa Pereira, Presidente del CERNAI y Presidente de la CLAC
12. Discurso de Clausura de la XI Asamblea por el Teniente Brigadier Mauro Jose de Miranda Gandra, Director General de Aviación Civil y Jefe de Estado Mayor del Ministerio de Aeronautica de Brasil
13. Discurso pronunciado por el Dr. Agustin Vrolijk, Sub-Director General de Aviación Civil de Aruba

## XI ASAMBLEA DE LA CLAC

(Manaos, Brasil, del 7 al 10 de noviembre de 1994)

### INFORME

Cuestión 1 del

Orden del Día:

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

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Discurso de bienvenida a cargo del Ministro de Aeronáutica del Brasil

Cuestión 3 del

Orden del Día:

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

1. La XI Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue inaugurada por el Excelentísimo señor Ministro de Aeronáutica del Brasil, Teniente Brigadier del Aire Lelio Viana Lobo, en el Salón Solimoes del Hotel Tropical, localizado en la ciudad de Manaos, Brasil, el día 7 de noviembre de 1994 a las 15:30 horas.

2. El señor Ministro de Aeronáutica de Brasil se dirigió a los participantes de la XI Asamblea, enfatizando el importante papel que actualmente desempeña el transporte aéreo en el mundo. Resaltó la magnitud y alcance de dicha industria, puntualizando a su vez el proceso de cambio que atraviesa, en especial su adaptación en la Región para asegurar su supervivencia en el enfoque mundial. Resaltó dicho proceso, definiéndole como una tendencia irreversible hacia la globalización. Añadió la importancia de que los Gobiernos apoyen y creen condiciones para mantener y desarrollar sus empresas en forma competitiva. Enfatizó la importancia de mantener los principios establecidos, tales como las Recomendaciones y Resoluciones adoptadas anteriormente por la Asamblea de la CLAC. Asimismo, resaltó las tasas de crecimiento positivo y el aumento general de las ventas externas; en pocas palabras la clara tendencia de la recuperación de las economías de la Región. Finalmente, exhortó a los participantes hacia una política de apertura y flexibilización de la reglamentación, estimulando la competencia. Las palabras pronunciadas por el Ministro de Estado aparecen en el **Apéndice 5** de este Informe.

3. Seguidamente, el Excelentísimo Gobernador del Estado de Amazonas, Profesor Gilberto Mestrinho de Medeiros Raposo, pronunció las palabras de bienvenida a los participantes de la XI Asamblea del Organismo Regional, destacando que recibía con alegría y satisfacción a los distinguidos participantes en esa Región del Brasil. Destacó la importancia de la aviación civil, la cual a través de su evolución tecnológica permite la aproximación y globalización del mundo actual. Puntualizó la riqueza de los recursos naturales y la variedad demográfica que posee América Latina, recurso necesario para la humanidad, importante polo de corriente

turística. Agradeció la elección que se hiciera de la ciudad de Manaus, Capital del Estado de Amazonas, como sede de la Asamblea, brindándole a su persona la oportunidad de asistir a tan importante evento. El discurso de bienvenida pronunciado por la autoridad del país anfitrión se reproduce en el **Apéndice 6** de este Informe.

4. Finalmente, el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea, expresando que veía el futuro de la región con cierto optimismo, ya que los pronósticos a mediano plazo así lo indicaban, en función de las previsiones del mejoramiento del rendimiento económico en los países de la región. Asimismo, destacó los cambios profundos que se están dando en el transporte aéreo internacional y el papel de la OACI en este contexto de innovación al organizar la Conferencia Mundial de Transporte aéreo (Montreal, Canadá, del 23 de noviembre al 6 de diciembre de 1994), la cual está llamada a considerar nuevas ideas con respecto a los futuros acuerdos normativos entre Estados. Hizo hincapié en la importancia de la cooperación internacional en momentos en que se conmemora el cincuentenario del Organismo Internacional, manifestando la necesidad de que ambos Organismos, la CLAC y la OACI, trabajen estrechamente en diferentes campos como la facilitación, los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), las medidas destinadas a acelerar la ratificación de los Protocolos de Montreal Nos. 3 y 4 del "Sistema de Varsovia", la protección del medio ambiente y la seguridad. Terminó rindiendo homenaje a la Dra. Marina Donato por su sobresaliente labor como Secretaria de la CLAC y su nombramiento como Directora de Transporte Aéreo en la Sede de la OACI, puesto en el que entregara su amplia experiencia al servicio de la comunidad internacional de la aviación civil. El discurso pronunciado por el Dr. Kotaite aparece como **Apéndice 7** de este Informe.

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1993-1994

CLAC/A11-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 1993-1994 (**Apéndice 4**), dando inicio de esta manera a la Primera Sesión Plenaria y a las sesiones de trabajo propiamente dichas, que tuvieron lugar en los Salones Solimoes y Rio Negro del Hotel Tropical.

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

7. Participaron en calidad de observadores los siguientes Estados no miembros: Alemania, Aruba, España, Estados Unidos/FAA, Francia y Trinidad y Tabago, así como las siguientes organizaciones y líneas aéreas: OACI (Organización de Aviación Civil

Internacional), Aerolíneas Argentinas, Lloyd Aéreo Boliviano, TABA, Transbrasil, Varig, AITAL (Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano), CEAC (Comisión Europea de Aviación Civil), CIJEDAE (Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial), IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), IFALPA (Asociación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas), Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y OIP (Organización Internacional de Pilotos).

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. La Doctora Marina Donato, Directora 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. Enrique Perez Castro, Director de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, asistieron a las deliberaciones de la Asamblea. El Sr. Marco Ospina Yopez, Secretario de la CLAC (a.i.), se desempeñó como Secretario de la Asamblea y del Comité I, asistido por las Sras. Gabriela Arrieta e Iliana Giuria, Secretarias Administrativas de la CLAC y de la Oficina Regional de la OACI en Lima, respectivamente, así como por el personal del CERNAI, Brasil. El señor Alfonso Fonseca, Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional NACC de la OACI en México se desempeñó como Secretario del Comité II, asistido por la Sra. Zoraida Díaz de Ferrari, Asistente de Estadísticas de la Secretaría de la CLAC. Los locales, equipos, suministros, servicios generales y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno de Brasil.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Adopción del Orden del Día.

CLAC/A11-NE/1

10. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A11-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); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.

CLAC/A11-NE/3

CLAC/A11-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 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21 del Orden del Día, mientras que el Comité II trataría las cuestiones 9, 10, 17, 18, 19 y 20 de conformidad con la nota de estudio CLAC/A11-NE/4 y nota informativa CLAC/A11-NI/1. La Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 22, 23, 24 y 25 fueran examinadas directamente por la Plenaria en tres sesiones.

12. La Asamblea eligió al Subdirector General Técnico de Aeronáutica Civil de Panamá, señor Miguel von Seidlitz, Jefe de la delegación de su país, como Presidente del Comité I y al Ingeniero Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba y Jefe de la delegación de su país, como Presidente del Comité II. El señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC (a.i.), actuó como Secretario del Comité I, mientras que el Sr. Alfonso Fonseca, Especialista en Transporte Aéreo de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, se desempeñó como Secretario del Comité II, haciéndose cargo de las presentaciones de las cuestiones 9, 10, 17 y 18 del Orden del Día. Las presentaciones de las cuestiones 19 y 20 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. Las Actas correspondientes a las tres Sesiones Plenarias aparecen en los **Apéndices 8, 9 y 10**.

Cuestión 7 del  
Orden del Día:

Presentación sobre el establecimiento del Organismo Monetario  
Aeronáutico Internacional.

CLAC/A11-NE/4  
CLAC/A11-NI/10

13. El Presidente pidió a la Secretaría que presente la nota de estudio referida, luego de lo cual realizó algunos comentarios que resaltaban la importancia de este tema. Inmediatamente se dió la palabra al Sr. Mayor Brigadier (R) Ruy Messias de Mendonca, Gerente del Proyecto del Organismo Monetario Aeronáutico Internacional, quien presentó en forma detallada el estado de situación del proyecto a la fecha, y terminó su intervención solicitando al Presidente que promueva, dentro de los Estados de la CLAC y demás Estados de la Región Latinoamericana, una verificación de la aceptación del Proyecto del Fondo, tomando en cuenta lo siguiente:

1. ¿Ese esquema de ideas, atiende los intereses de cada país? ¿Cuáles serían las sugerencias para mejorarlo?
2. ¿El programa de divulgación de la idea es satisfactorio? ¿Cuáles serían las sugerencias para mejorarlo?

3. ¿Cuál es la Autoridad indicada en cada Estado para que la Gerencia del Proyecto establezca contactos directos para la aclaración de dudas? (nombre, dirección, fax).

14. Considerando el plazo para la presentación de la nota de estudio que refleje la posición de los Estados miembros de la CLAC sobre este asunto en la próxima Asamblea de la OACI (setiembre/octubre de 1995) y el tiempo que se requiere para la preparación de dicha nota, se creyó necesario que las respuestas al cuestionario anterior sean enviadas antes del día 15 de diciembre de 1994.

15. Luego de abierto el debate, algunos Estados intervinieron para intercambiar criterios; informando el delegado de México, que no se espere respuesta de su país antes del 15 de diciembre, porque dicho Estado está en proceso de cambio del Gobierno.

16. La Asamblea tomó nota de la presentación hecha y resolvió aceptar la solicitud realizada por el Gerente del Proyecto, constante en el punto 13 del presente Informe.

Cuestión 8 del  
Orden del Día:

Intercambio de ideas de los Estados miembros de la CLAC respecto a la totalidad de asuntos a tratar en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional: Presente y Futuro (Montreal, Canada, 23 de noviembre - 6 de diciembre de 1994).

CLAC/A11-NE/5  
CLAC/A11-NI/6  
CLAC/A11-NI/8  
CLAC/A11-NI/9

17. Se analizó la nota de estudio CLAC/A11-NE/5, la cual hacía una breve revisión de los asuntos que se tratarán en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional: Presente y Futuro, a llevarse a cabo en Montreal, Canadá, del 23 de noviembre al 6 de diciembre del presente año.

18. Se tomó nota de los aspectos sustantivos y adjetivos de la problemática a ser considerada en dicho evento. Asimismo, se tomó conocimiento de los esquemas preparados por la Secretaría de la CLAC destinados a facilitar el análisis de las notas de estudio elaboradas por Secretaría de la OACI para la citada Conferencia.

19. Luego de un amplio y nutrido debate en el que se intercambiaron criterios sobre aspectos de la política aeronáutica de los Estados miembros de la CLAC y en el que intervinieron la mayoría de Delegaciones presentes, algunos Estados apreciaron la posibilidad de que la Comisión podría presentar una nota de estudio para la Conferencia señalada, la misma

que podría recoger ciertos principios que, según su apreciación, eran coincidentes. Sin embargo, se observó que no todos los Estados estarían en posibilidad de respaldar dicha nota, llegando a determinarse que no existía consenso.

20. Por lo expuesto, se retornó a la posición original constante en la conclusión de la nota de estudio que presentara el Comité Ejecutivo XLII (Guatemala, 1-2 de setiembre de 1994), en el sentido de instar a los Estados miembros de la CLAC para que concurran a la Conferencia y que vayan suficientemente preparados para este evento.

21. Por otro lado, los Delegados consideraron la necesidad de disponer lo antes posible de las notas de estudio que habían presentando Brasil y la Junta del Acuerdo de Cartagena para enterarse de su contenido antes de ir a Montreal, motivo por el cual se encargó a la Secretaría que solicite estos documentos y sean distribuidos en esta Asamblea, en la medida de lo posible.

22. A continuación, el Delegado de México sugirió a la Asamblea que, como en anteriores oportunidades, el Secretario de la CLAC debería asistir a la Conferencia de Transporte Aéreo, para encargarse de secretariar las reuniones de trabajo que usualmente celebran los Estados miembros de la Comisión antes de cada sesión diaria, propuesta que recibió el apoyo de los Delegados. Sin más comentarios, se pasó a analizar el siguiente punto del orden del día.

Cuestión 9 del  
Orden del Día:

Guía de criterios sobre la Aplicación de Sistemas Electrónicos de  
Registro y/o Aprobación Tarifaria.

CLAC/A11-NE/6

23. La Asamblea examinó la nota CLAC/A11-NE/6 que contenía el Proyecto de Recomendación para la adopción de la Guía de Criterios sobre Sistemas Electrónicos de Registro y/o Aprobación Tarifaria, el cual, inspirado en el Código de Conducta de la CEAC, podrá ser empleado como elemento de juicio en las negociaciones futuras, a llevarse a cabo, entre las diferentes Administraciones de Aviación Civil y los proveedores de tales sistemas.

24. La Asamblea tomó nota de lo expresado por la delegada de Cuba respecto a la importancia de adoptar estos Criterios para uniformar en la Región, todo lo referente al registro de tarifas. Por su parte la delegada de Colombia, informó sobre las actividades que su país realiza para la instalación de un sistema de registro electrónico de tarifas.

25. Ante la propuesta de aprobación, presentada por la delegada de Cuba y secundada por los delegados de Colombia y Ecuador, la Asamblea decidió adoptar la **Recomendación A11-1** que aparece a continuación:

**RECOMENDACION A11-1**

**GUIA DE CRITERIOS SOBRE LA APLICACION  
DE SISTEMAS ELECTRONICOS DE REGISTRO Y/O APROBACION TARIFARIA**

***CONSIDERANDO que en materia tarifaria, la CLAC ha reconocido la necesidad de preservar el principio de uniformidad en la aplicación de procedimientos de aprobación de tarifas en los servicios aéreos intra y extraregionales por parte de los Estados miembros;***

***CONSIDERANDO que la coordinación multilateral y la simplificación y facilitación de los métodos de presentación tarifaria son algunos de los factores que contribuyen al desenvolvimiento ordenado del transporte aéreo en beneficio del público usuario;***

***CONSIDERANDO que los sistemas de presentación electrónica de tarifas han surgido paralelamente con el desarrollo de los sistemas de reserva por computadora (SRC);***

***CONSIDERANDO las ventajas que reportará la implementación de un sistema completo de presentación electrónica de las tarifas, y sus condiciones de aplicación;***

***CONSIDERANDO la diversidad de dichos sistemas y la necesidad de regular tanto los derechos como las obligaciones de los proveedores de tales servicios;***

**LA XI ASAMBLEA DE LA CLAC**

***RECOMIENDA a los Estados miembros adoptar los criterios sobre la aplicación de sistemas electrónicos de registro y/o aprobación tarifaria que se detallan en el Anexo a la presente.***

**ANEXO**

**CRITERIOS DE ORIENTACION SOBRE SISTEMAS ELECTRONICOS  
DE REGISTRO Y/O APROBACION TARIFARIA**

**1. Introducción y objetivos**

***1.1 Cada Estado dispone de procedimientos para la presentación de tarifas, que varían según la confluencia de varios factores, tales como el propio alcance y contenido de las tarifas propuestas, la promulgación de las mismas y las disposiciones aplicables en caso de expiración o desaprobación.***

**1.2** *En los casos de tarifas internacionales, concierne a más de una administración gubernamental, quedando los procedimientos reflejados en los acuerdos o negociaciones bilaterales.*

**1.3** *Siempre es deseable lograr una coordinación multilateral y facilitar consecuentemente los métodos de presentación tarifaria, beneficiándose por tanto, a gobiernos como a los propios usuarios.*

**1.4** *En los últimos años se vienen utilizando sistemas de presentación electrónica de tarifas, provistos por diferentes empresas con programas necesarios para su funcionamiento.*

**1.5** *Es recomendable que en interés general, los Estados cuenten con un elenco de disposiciones que no solamente garanticen la libre competencia sino también la compatibilidad entre los sistemas electrónicos y los manuales de presentación, así como entre los distintos sistemas electrónicos, a fin de obtener una situación equitativa entre todas las líneas aéreas y un servicio transparente para el usuario del transporte aéreo.*

**1.6** *Esta última es la finalidad que se persigue con la elaboración del presente texto orientativo, el que podrá servir de guía en la negociación para introducir Sistemas Electrónicos sobre Registro y/o Aprobación Tarifaria en sus respectivos territorios.*

## **2. Aplicación del sistema**

**2.1** *Los criterios sugeridos que figuran en el texto de esta guía sobre la aplicación de sistemas electrónicos de registro tarifario, se aplican a todos los sistemas electrónicos en los que se ofrece la posibilidad de efectuar la presentación tarifaria, ya sea mediante acuerdos colectivos o bien en forma individual por el transportista nacional, o por un transportista designado por el gobierno para dicho fin.*

**2.2** *Estos sistemas electrónicos no reemplazarán al sistema de presentación documentaria (en papel) que los Estados deberán seguir utilizando para atender a las empresas de transporte aéreo que no deseen utilizar la vía electrónica.*

## **3. Principios generales**

**3.1** *Sin perjuicio de los derechos y obligaciones detallados en el presente, las autoridades de aviación civil podrán aplicar su propia reglamentación nacional, sujetándola a los principios de razonabilidad y tratamiento no discriminatorio, que garanticen niveles apropiados de accesibilidad.*

4. Definiciones

*A los fines del presente texto, se entenderá por:*

*"Tarifa aérea", es el precio a ser pagado, en el tipo de moneda que corresponda, por el transporte vía aérea de pasajeros y carga y las reglas bajo las cuales se aplican tales tarifas, incluyendo remuneración y condiciones ofrecidas a las agencias y otros servicios auxiliares.*

*"Registro de tarifa aérea", es la presentación formal efectuada por un transportista aéreo o su agente autorizado a las Autoridades competentes, requiriendo la aprobación o notificando, según se estipule legalmente, de la introducción de una(s) tarifa(s) en una(s) ruta(s) específica(s). Los elementos mínimos de lo que constituye un registro y/o aprobación de tarifa aérea, están contenidos en el Anexo A.*

*"Registro electrónico de tarifa", es una propuesta de tarifa aérea efectuada por el transportista aéreo o su agente autorizado, a través de un sistema de registro electrónico.*

*"Sistema electrónico de registro y/o aprobación tarifaria", es un sistema que permite al transportador aéreo o a su agente autorizado, suministrar sus propuestas de tarifas aéreas electrónicamente a las Autoridades competentes. De la misma manera, dicho sistema permite la comunicación de la decisión tomada por la Autoridad competente a la línea aérea involucrada.*

5. Participación de los transportistas en los Sistemas Electrónicos de Tarifas (SET):

5.1 *Los proveedores de los SET no deben negar el derecho a participar en el sistema a todo transportista aéreo que esté dispuesto a pagar los derechos exigidos por los servicios.*

5.2 *Los derechos cobrados a los transportistas participantes por los servicios que presta el proveedor del SET o por las mejoras de los servicios deben ser razonables y no discriminatorios.*

5.3 *Los valores que el proveedor del SET cobra por los servicios que ofrece no deben provocar condiciones dispares susceptibles de impedir la participación de los pequeños transportistas.*

5.4 *El proveedor del SET no debe imponer otras condiciones a los transportistas aéreos para participar en su sistema que no tengan relación alguna con su propia participación.*

5.5 *Si cualquier transportista lo solicita por escrito, el proveedor del SET deberá brindarle en tiempo y también por escrito, información al día sobre los servicios y mejoras que ofrece a los transportistas participantes y sobre los valores que cobra por dichos servicios y mejoras.*

6. *Responsabilidad de las líneas aéreas*

6.1 *Las líneas aéreas serán responsables de cumplir con las disposiciones de la legislación de transporte aéreo en materia de presentación tarifaria, cualquiera sea el instrumento de registro escogido.*

6.2 *Asimismo se sujetarán a las previsiones contenidas en los acuerdos o negociaciones bilaterales en cuanto al procedimiento establecido en dichos instrumentos.*

6.3 *Las líneas aéreas podrán designar a los agentes de registro (representante legal o agente autorizado) para actuar en su nombre, aplicándose la legislación nacional en materia de responsabilidad.*

7. *Aceptación y tratamiento de los registros*

7.1 *Las Autoridades continuarán aceptando las propuestas para los registros y/o aprobación que sean suministrados por carta, télex o fax.*

7.2 *Las Autoridades aceptarán los registros suministrados a través de sistemas computarizados, siempre y cuando estos sistemas cumplan con los requerimientos fijados por dichas Autoridades.*

7.3 *Las Autoridades no establecerán como prerequisite que las líneas aéreas utilicen un sistema de registro automatizado o un determinado sistema de registro automatizado.*

7.4 *Las Autoridades no deberán dar tratamiento diferente a los registros de tarifas automatizados del concedido a los registros suministrados por carta, télex o fax.*

8. *Obligaciones de los proveedores del SET*

8.1 *Los proveedores de sistemas de registros deberán proveer a las Autoridades las facilidades para permitirles cumplir con sus obligaciones legales y/o requerimientos políticos para comunicar decisiones sobre registros de tarifas automatizados que les hayan sido suministrados.*

8.2 *Los proveedores de sistemas de registros deberán garantizar que el "software" suministrado para el proceso de registro electrónico sea compatible con un "hardware" generalmente disponible y un "software" operativo generalmente disponible.*

8.3 *Las Autoridades involucradas deberán solicitar de los proveedores de sistemas el suministro del equipo técnico y "software" requeridos para los procedimientos de registro. Los proveedores de sistemas de registros suministrarán dichas facilidades libre de cargo a las Autoridades y serán responsables de la instalación y mantenimiento de los equipos y "software".*

8.4 *Las Autoridades podrán requerir del proveedor del sistema de registro el suministro de facilidades de impresión para producir copias en papel de los registros y de las decisiones correspondientes.*

8.5 *Las Autoridades podrán requerir del proveedor del sistema la instalación de un terminal e impresora en un lugar que sea accesible al público en su oficina, permitiendo a terceras personas realizar consultas en el sistema. El proveedor del sistema mantendrá a las Autoridades libres de responsabilidad por cualquier reclamo u obligación resultante de desperfectos en el equipo.*

8.6 *Los proveedores de sistemas de registro deberán proporcionar a las Autoridades, libre de cargo, el adecuado entrenamiento del personal involucrado.*

8.7 *Los proveedores de sistemas de registro no cobrarán a las Autoridades costos de comunicación.*

## 9. Introducción de mejoras

9.1 *Los costos por el desarrollo del "software" requerido por las Autoridades, que no esté relacionado directamente con el procedimiento de registro en sí, puede ser sujeto a negociación entre las Autoridades y el proveedor del sistema de registro.*

9.2 *Los proveedores de sistemas de registro suministrarán a las Autoridades, cargando en su sistema libre de cargo, información extraída de su base de datos.*

9.3 *A solicitud de las Autoridades, los proveedores de sistemas de registros podrán suministrar facilidades de impresión de documentos oficiales comunicando la aprobación o desaprobación, en un formato específico.*

9.4 *Toda innovación que los proveedores deseen incorporar a los SET una vez que éste se encuentre en funcionamiento, deberá ser notificada oportunamente y antes de su puesta en ejecución, tanto a los transportistas como a las Autoridades pertinentes, capacitando a ambos en lo que sea necesario, sin costo alguno para las Autoridades.*

**10. Obligaciones de los Gobiernos**

**10.1** *Las Autoridades deberán poner su mayor empeño para asegurar que se evite el acceso no autorizado al sistema.*

**10.2** *Las Autoridades no harán uso comercial de los datos cargados en su sistema.*

**10.3** *Las Autoridades serán responsables por el cuidado del equipo instalado por el proveedor.*

**11. Contenido y disposición de los registros**

**11.1** *Si las tarifas son presentadas a través de sistemas de registro, las condiciones relativas a dichas tarifas deberán registrarse simultáneamente.*

**11.2** *Los registros deberán contener datos uniformizados presentados en el idioma nacional. Las Autoridades deben requerir de los proveedores de sistemas de registros que programen la disposición de la pantalla (menus, etc.) en el idioma nacional, así como también respecto de los elementos de registro que permiten notas textuales opcionales.*

**11.3** *Al suministrar tarifas para su aprobación a través de un sistema de registro electrónico, los transportistas o sus agentes autorizados deberán observar los requerimientos detallados en el Anexo A.*

**11.4** *Los proveedores de sistemas de registro deben suministrar facilidades para separar cada registro de tarifa en dos partes diferentes; una manteniendo información que es de acceso público y la otra, con información que sólo debe ser accesible a las líneas aéreas que han realizado el registro de la tarifa y las Autoridades competentes.*

**11.5** *La información a la cual se refiere el acápite 9.2 contendrá elementos de datos normalizados y serán cargados en una disposición adecuada.*

**12. Mantenimiento de la base de datos**

**12.1** *El proveedor del sistema de registros deberá mantener una base de datos de todas las tarifas registradas a través de su sistema con las Autoridades, así como las aprobaciones, desaprobaciones y otras acciones y comunicaciones efectuadas subsecuentemente por las Autoridades con relación a éstas.*

**12.2** *El proveedor del sistema de registros deberá asegurar que la base de datos esté suficientemente protegida contra destrucción y manipulación. Esto debe incluir facilidades de "back-up" adecuadas.*

**12.3** *El proveedor del sistema de registros garantizará los siguientes tiempos de respuesta en la recuperación de datos:*

- *tiempo real (es decir, dentro de tres segundos) para la presentación de datos registrados no hace más de dos meses antes de la recuperación solicitada; este nivel de performance debe ser alcanzado por lo menos en el 90% de todas las consultas efectuadas en un mes;*
- *un máximo de 30 segundos para información de hasta dos años de antigüedad;*
- *Para información de más de dos años de antigüedad, se puede considerar como suficiente otro tipo de almacenamiento (por ejemplo, microfilms/cinta magnética).*

**12.4** *En caso que un sistema de registro culmine su contrato, deberá proporcionar a las Autoridades una copia de su base de datos en un medio aceptable para ambas partes.*

**13.** *Acceso público*

*El acceso a la información del registro quedará sujeto a lo previsto en las leyes nacionales y en el párrafo 11.4. A este respecto, se puede usar ya sea el terminal disponible públicamente en las Oficinas de las Autoridades o se puede suscribir a los sistemas de registro.*

**14.** *Entendimiento entre las Autoridades y los proveedores*

**14.1** *El uso de un sistema de registro automático de tarifas podría estar basado en el entendimiento entre cada Autoridad y los proveedores del sistema.*

**14.2** *Cuando las Autoridades requieran de una conclusión por escrito, o una condición de publicación a ser presentada por los proveedores del sistema de registro, los elementos contenidos en el Anexo B podrían ser utilizados como material de referencia.*

**15.** *Período transitorio*

*Por un determinado tiempo a ser acordado entre las Autoridades y los vendedores del sistema electrónico de registro de tarifas puede ser sustentado por otras versiones. Durante este período de transición, la versión escogida será la oficial.*

**16.** *Revisión de los criterios*

*Los precedentes criterios deberían ser revisados cada cierto tiempo a la luz de la experiencia adquirida.*

**ANEXO A**

**ELEMENTOS MINIMOS QUE DEBE CONTENER  
EL REGISTRO ELECTRONICO TARIFARIO**

**I. Un registro de tarifas aéreas debería comprender, como mínimo, los siguientes elementos:**

**a) Un Código de identificación**

*Un código de identificación (por ejemplo, el aviso de registro de la IATA), exclusivo para cada registro y creado cuando el registro se realiza mediante un sistema automático. Una vez emitida, la identificación no puede modificarse.*

**b) Un sello con la fecha y la hora**

*Creado por un sistema de registro automático de tarifas, indicando la fecha y hora en que finalizó el registro de la tarifa y su entrada en la base de datos del sistema de registro. Una vez emitido, el sello no puede modificarse.*

**c) Un Código del transportista**

**d) Un elemento justificativo**

*Proporcionado por el transportista o transportistas que hicieron el registro, a fin de justificar la introducción, supresión o enmienda del mismo.*

**e) Un elemento de punto de contacto**

*Que indique el nombre y número telefónico de la persona encargada del registro en la oficina del transportista o transportistas interesados.*

**f) Una identificación geográfica**

*Que indique el punto de origen y destino, o zona geográfica general que corresponda.*

g) Un código de clase tarifaria

*Código alfanumérico utilizado por el transportista o transportistas para señalar una tarifa específica.*

h) Por lo menos uno de los elementos siguientes:

- *una tarifa suplemento y/o códigos adicionales (para añadir, modificar o suprimir una tarifa o suplemento). Cuando el registro contiene una tarifa o bien un suplemento y/o cargos adicionales a todos ellos, también deberían comprender:*
  - i) *un código monetario (para indicar la unidad monetaria aplicable).*
  - ii) *un indicador de ida/ida y vuelta (para saber si se trata de una tarifa o suplemento ida o de ida y vuelta).*
  - iii) *cuando se trate de una modificación del monto de la tarifa o del suplemento y/o cargo adicional, debería indicarse junto con ellos el porcentaje de modificación.*
- *un elemento de condición vinculada a la tarifa (para añadir, modificar o suprimir una condición);*
- *un elemento de ruta (para añadir, modificar o suprimir una ruta para una tarifa específica);*
- *un elemento de nota complementaria (para añadir, modificar o suprimir una nota complementaria);*

*junto con las correspondientes fechas propuestas de entrada en vigor y de expiración, si las hubiere.*

2. *Para presentar condiciones generales, tales como comisiones, condiciones relativas al equipaje y condiciones relativas a la construcción tarifaria, no es necesario que se apliquen las disposiciones de los puntos f) y g).*

ANEXO B

ELEMENTOS DE VERIFICACION QUE DEBERIAN CONTEMPLARSE  
EN EL ENTENDIMIENTO CON LOS PROVEEDORES DEL SISTEMA

- a) *Las Autoridades tienen la capacidad exclusiva de comunicar su aprobación o desacuerdo y razonamiento subyacente a los transportistas o a sus agentes autorizados (8.1).*
- b) *Los compromisos propuestos en los acápites 8.2, 10.1, 10.2, 10.3 y 10.4.*
- c) *La instalación y mantenimiento del "hard" y "software", tal como se mencionan en los acápites 8.3, 8.4, 8.5 y 9.3.*
- d) *Una cláusula, tal como se menciona en el punto 8.5.*
- e) *Entrenamiento al personal de las Autoridades para operar el "software" (acápite 8.6).*
- f) *Disponibilidad del sistema durante las horas de trabajo.*
- g) *La provisión de información incompleta según se requiere en los acápites 9.2 y 11.5.*
- h) *Costo del "software" efectuado a solicitud de las Autoridades, pero que no están relacionados directamente con los procedimientos de registro electrónico (acápite 9.1).*
- i) *Contar con una adecuada pantalla (11.2) y/o elementos de información relacionada con el formato de registro.*
- j) *Requisitos para igualar las tarifas.*
- k) *Mantenimiento obligatorio en la base de datos, tal como se menciona en el punto 12.*
- l) *Otros aspectos o requisitos solicitados por las Autoridades. Entre estos, podríamos citar los siguientes:*
  - *identificación de la categoría de la ruta;*
  - *comparación entre el nivel o los niveles de una tarifa con una tarifa básica referencial;*
  - *cálculo del precio por milla (utilizando distancias de gran círculo).*

Cuestión 10 del  
Orden del Día:

Incorporación experimental de los Sistemas Electrónicos  
Tarifarios.

CLAC/A11-NE/7

26. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A11-NE/7, sobre la incorporación experimental de los Sistemas Electrónicos Tarifarios en las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC, y reconoció la importancia de alcanzar progresivamente la modernización de los procedimientos aplicados en este campo.
27. El delegado de Ecuador observó que el tema es complementario de la Cuestión 9, previamente aprobada, y recomendó su aprobación a los demás delegados. En vista del respaldo recibido por parte de los delegados de Cuba, Brasil y Paraguay, la Asamblea decidió adoptar la **Recomendación A11-2** que se presenta a continuación:

**RECOMENDACION A11-2**

**SOBRE LA INCORPORACION EXPERIMENTAL DE LOS SET**  
**(SISTEMAS ELECTRONICOS TARIFARIOS)**

***CONSIDERANDO que entre los objetivos perseguidos por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, se encuentra el propiciar la coordinación de los Estados miembros para obtener el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo, dentro, hacia y desde Latinoamérica;***

***CONSIDERANDO que la CLAC cuenta con un elenco de medidas que tienen relación con la fijación, coordinación y cumplimiento de los niveles tarifarios, que contribuye al mantenimiento del orden y de la eficiencia que debe prevalecer en la explotación del sistema de transporte aéreo;***

***CONSIDERANDO que la implantación de nuevas tecnologías en el conocimiento y registro, aprobación y/o desaprobación de las tarifas, representa incuestionables ventajas para las administraciones de aviación civil de la Región;***

***CONSIDERANDO que independientemente de la implantación de criterios uniformes como reglas de conducta a ser adoptados por los Estados miembros en este importante sector de la comercialización del transporte aéreo, debiera alentarse la puesta en marcha con carácter experimental de los SET, a efectos de alcanzar progresivamente la modernización en los procedimientos aplicados en torno al tratamiento tarifario,***

*como asimismo disponer de un mayor conocimiento de la situación de precios de los transportistas aéreos en el mercado;*

**LA XI ASAMBLEA DE LA CLAC**

**RECOMIENDA**

***INVITAR a los Estados miembros para que las administraciones de aviación civil incorporen en una primera etapa, con carácter experimental, aquellos SET cuya provisión permita la actualización de los procedimientos aplicables en el tratamiento tarifario, sujetos a las condiciones libres de cargo y a las exigencias impuestas por cada ordenamiento jurídico nacional.***

Cuestión 11 del  
Orden del Día:

Marco de referencia del Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA).

CLAC/A11-NE/8

28. Se pasó a revisar la nota de estudio CLAC/A11-NE/8 que presenta un Proyecto de Resolución para el establecimiento de un marco de referencia del Grupo Especial sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA).

29. Luego de la presentación de la nota por parte de la Secretaría y de la revisión del proyecto de Resolución adjunto a la misma, los Delegados decidieron eliminar el numeral 1.4 de dicho proyecto y aprobar el nuevo texto que se incluye a continuación. El representante de México solicitó se haga constar en actas que no se opone a la **Resolución**, pero que no participa del consenso sobre el documento.

**RESOLUCION A11-1**

**MARCO DE REFERENCIA DEL GRUPO ESPECIAL DE TRABAJO  
SOBRE TRAFICO ILICITO DE DROGAS POR VIA AEREA - GETIDA**

***CONSIDERANDO que el Reglamento Interno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC, contempla la constitución de grupos auxiliares al Comité Ejecutivo, para tratar sobre diferentes asuntos inherentes al desarrollo ordenado, seguro y eficiente de la aviación civil regional;***

**CONSIDERANDO** que desde 1988, el Organismo Regional viene ocupándose de temas relativos al tráfico ilícito de drogas por vía aérea y sus efectos en la aviación civil, a través de un Grupo de Trabajo "ad hoc";

**CONSIDERANDO** que los trabajos realizados por este Grupo de Expertos fueron adoptados en ocasión de la Octava y Décima Asambleas de la CLAC; y

**CONSIDERANDO** los resultados de la Conferencia Internacional de las Naciones Unidas sobre el uso indebido y tráfico ilícito de drogas, realizada en Viena en junio de 1987, se hace necesario adecuar los términos de referencia y redefinir los objetivos de este Grupo;

Se entiende como marco de referencia y objetivos del GETIDA, los siguientes:

1. Para la realización de los estudios que emprenda el Grupo, deberían ser aplicados en el campo específico de la aviación civil los objetivos Nrs. 4, 24, 26 y 28 del Plan Amplio y Multidisciplinario (PAN) elaborado por la Comisión de Estupefacientes de la ONU en aquella Conferencia, en la forma que se determina a continuación:

1.1 Objetivo N° 04 - Prevención del uso indebido de drogas en el lugar de trabajo

Deberían ser considerados los aspectos relacionados con la salud psico-física de los profesionales de aviación civil, cuando ello pueda afectar la seguridad de la aviación civil, procurando mantener la debida coordinación con los sectores competentes de las empresas aéreas, los organismos de control de tráfico aéreo, las empresas de servicios y otras.

1.2 Objetivo N° 24 - Controles más estrictos de los movimientos a través de los accesos fronterizos oficiales

En lo que concierne a la aviación civil, se determinarían reglas más claras para promover el ejercicio de un control más severo de las fronteras aéreas.

1.3 Objetivo N° 26 - Vigilancia de los accesos fronterizos por tierra, mar y aire

Objetivo N° 28 - Control de las embarcaciones en alta mar y de las aeronaves en el espacio aéreo internacional

En razón de la estrecha relación entre ambos objetivos, los mismos requerirían de una acción de control y vigilancia efectiva del espacio aéreo.

2. *El Grupo tendría como misión el asesorar a las autoridades aeronáuticas que lo soliciten para que éstas cooperen con los organismos que tienen competencia legal en el tratamiento de los asuntos relacionados con el narcotráfico, para que puedan cumplir adecuadamente con el compromiso internacional de lucha contra el tráfico ilícito de drogas por vía aérea.*
3. *En todas las propuestas de asesoramiento, el Grupo debería tomar en consideración el equilibrio establecido por la OACI entre la Facilitación del Transporte Aéreo y la Seguridad de la Aviación Civil, cuyas normas y recomendaciones deberían ser observadas.*
4. *De la misma forma, el Grupo debería mantener coherencia con las normas del Derecho Aéreo Internacional y con los instrumentos jurídicos vigentes ya elaborados por los organismos competentes.*
5. *Teniendo en cuenta el carácter dinámico del asunto sobre "Tráfico ilícito de drogas por vía aérea" a tratarse, el Grupo debería mantener una continuidad de trabajo entre sus miembros y la Secretaría de la CLAC, con la finalidad de poder intercambiar información y elaborar propuestas adecuadamente.*
6. *En la realización de sus trabajos, el Grupo debería tener en cuenta tanto las decisiones de la Asamblea como así también del Consejo de la OACI en lo que fuese pertinente.*

Cuestión 12 del  
Orden del Día:

Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo.

CLAC/A11-NE/9

30. A continuación, se examinó la nota de estudio CLAC/A11-NE/9 que incluye un Proyecto de Resolución sobre Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo, el cual exhorta a los Estados miembros a articular una base sólida entre los mismos para una cooperación técnica con amplio aprovechamiento de los programas de capacitación profesional, buscando optimizar la utilización de los recursos disponibles.

31. En principio, durante el debate de esta cuestión del Orden del Día y luego de considerar que el texto de la parte considerativa del proyecto no compatibilizaba con la parte resolutive, haciéndola inaplicable, se decidió dejar de lado este Proyecto de Resolución; sin embargo, posteriormente, al analizar Cuestión 13 del Orden del Día, se consideró pertinente este asunto sea trasladado nuevamente al Comité Ejecutivo para la elaboración de un nuevo Proyecto de Resolución sobre este tema.

Cuestión 13 del  
Orden del Día:

Orientaciones a los Estados miembros sobre ciertos elementos de  
transporte aéreo.

CLAC/A11-NE/10  
CLAC/A11-NI/5

32. Al analizar este asunto durante el debate los delegados introdujeron algunos cambios a la parte considerativa del Proyecto de Recomendación. Dichos cambios estuvieron dirigidos a fortalecer el proceso de integración entre los Estados miembros de la CLAC.

33. En tal sentido, se aprobó el texto de la **Recomendación**, tal como consta a continuación.

### **RECOMENDACION A11-3**

#### **ORIENTACIONES A LOS ESTADOS MIEMBROS SOBRE CIERTOS** **ELEMENTOS DEL TRANSPORTE AEREO**

*CONSIDERANDO que el actual enfoque de la Aviación Civil y del Transporte Aéreo de la Región Latinoamericana debe trascender al concepto de explotación comercial propiamente dicha, para responder a las exigencias del desarrollo e integración fundamentales para nuestros países;*

*CONSIDERANDO que hasta el presente no existen parámetros homogéneos en la Región sobre la delimitación de ciertos criterios básicos por lo que existe la necesidad de disponer a la brevedad con la correspondiente orientación normativa;*

*CONSIDERANDO que resulta de interés y conveniencia establecer las mejores condiciones de una sana competencia, procurando obtener los más altos niveles de calidad del servicio aéreo en beneficio del usuario, razón de ser del transporte aerocomercial;*

#### **LA XI ASAMBLEA DE LA CLAC**

#### **RECOMIENDA**

- 1) *Instar a todos los Estados miembros a una homogeneización de los criterios que utilizan las administraciones de aviación civil con respecto a principios básicos, tales como:*
  - a) *Propiedad sustancial y control efectivo, aplicándose el criterio de que la nacionalidad de las empresas que se designen se regirá por la ley del país que haya hecho la designación.*

- b) ***Derechos de tráfico, reconociéndose los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad y complementariamente quintas libertades necesarias intra-latinoamericanas si así se decide bilateralmente.***
  - c) ***Designación de empresas, con admisión de la "múltiple designación" si así se decide bilateralmente.***
  - d) ***Frecuencias, acordándose su número en forma bilateral, procurando que la oferta se corresponda a las necesidades del tráfico servido por las líneas aéreas.***
- 2) ***Reconocer como fórmula válida para el intercambio de los derechos aerocomerciales al bilateralismo en el marco de los principios consagrados por la OACI.***
  - 3) ***Condenar toda expresión de competencia desleal que se produzca en el ámbito aerocomercial, con cargo de difusión de las prácticas, procedimientos aplicados en cada Estado por los niveles administrativos o judiciales, procurando establecer la uniformidad normativa y procedimental.***
  - 4) ***En el cumplimiento de tal objetivo, se invita a los Estados miembros a maximizar el foro regional de la CLAC para evitar el efecto nocivo de prácticas depredatorias en el transporte aéreo de América Latina.***

Cuestión 14 del

Orden del Día:

Declaración de Principios de Montevideo.

CLAC/A11-NE/11

34. El interés de conferir un cariz de permanencia al tratamiento de cuestiones de mutua importancia para los Estados miembros, a través de su sometimiento a la Asamblea, llevó a la presentación de un Proyecto de Conclusión en relación a la "Declaración de Principios de Montevideo", el cual contempla la constitución de un fondo de fomento de la Aviación Civil Internacional, la observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelos y la necesidad de contar con un marco legal e institucional que preserve la implementación de los GNSS.

35. Luego de presentada la nota de estudio, el Dr. Assad Kotaite, en representación de la OACI, hizo uso de la palabra para informar al Comité sobre los últimos desarrollos de dicha organización en lo referente al CNS/ATM, resaltando que el Consejo de la OACI el mes pasado aceptó la oferta de los EE. UU. sobre el CPS, habiéndose producido ya el intercambio de cartas, con lo que se estableció un compromiso legal sobre este asunto. Informó además que los temas más importantes de este intercambio son: el acceso universal a los servicios, la no discriminación, la soberanía de los Estados, la autoridad y responsabilidad de los Estados

contratantes de la misma manera que el papel de la OACI y su responsabilidad en la cooperación técnica, la institución de implementación de estrategia, la organización de utilización del espacio aéreo, la continuidad del servicio y recuperación de costos. Dijo que esta información es importante para el Comité I y para la Asamblea de la CLAC.

36. Luego de presentada la nota de estudio y analizado el Proyecto de Conclusión, se consideró que los alcances de este Proyecto fueron elaborados en tiempo y espacio de casi dos años atrás y que en esa oportunidad, el Comité Ejecutivo había aprobado ad-referendum para en esta Asamblea darle la forma de una Conclusión; se decidió por lo tanto, aprobar la **Conclusión** de la forma que se presenta a continuación.

### CONCLUSION A11-1

#### DECLARACION DE PRINCIPIOS DE MONTEVIDEO

##### I - Constitución de un Fondo de Fomento de la Aviación Civil Internacional

*La idea de constitución de un Fondo de Fomento de la Aviación Civil Internacional fue anticipada en tres documentos originariamente presentados por dieciseis países latinoamericanos en oportunidad de la 29° Asamblea de la OACI, y trata de la alternativa con virtualidad suficiente para sustentar financiera e intelectualmente todas las manifestaciones de la actividad de la aviación civil, con miras al fortalecimiento de la industria del transporte aéreo y el beneficio al usuario del servicio.*

*Para fortalecer una aviación civil que evidencia grave crisis que compromete su subsistencia o al menos la débil posibilidad de absorción de los cambios tecnológicos de la navegación del futuro y de la explotación globalizada de servicios y para impulsar su desarrollo interno que hace viable la intercomunicación de los pueblos, se requiere operar sustanciales cambios en el montaje económico y financiero internacional, con el consiguiente aprovechamiento regional de los beneficios incontables que pueden derivarse del establecimiento de un Fondo de Fomento de los alcances que la CLAC pretende implantar.*

*El establecimiento de un Fondo de Fomento con alcances amplios no constreñido a aspectos puntuales de la industria del transporte aéreo, estaría constituido por aportes donativos de los usuarios a través de sus foros respectivos (Cámaras, Corporaciones, etc.), con el objeto de brindar a la aviación civil, el soporte económico financiero de su directo partícipe en momentos en los que más se requiere para la subsistencia de la industria de un sólido y genuino respaldo material.*

**II - Observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelos**

*La CLAC ha tenido conocimiento del trato discriminatorio a que es sometida la República de Cuba por parte de los Estados Unidos de Norteamérica, que no permiten el sobrevuelo de las aeronaves cubanas que vuelan hacia y desde el territorio canadiense, siendo ambos países involucrados (Cuba y los EE.UU.) miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- y firmantes del Acuerdo de Tránsito Aéreo.*

*El Comité Ejecutivo de la CLAC se dirigirá a las autoridades competentes de los Estados Unidos de Norteamérica, para instar a que cumplan los preceptos y normas consagrados por la OACI y cesen estos actos discriminatorios.*

**III - Necesidad de contar con un marco legal e institucional que preserve la implementación de los GNSS**

*En orden a la puesta en marcha de los sistemas GNSS, condicionar su ejecución en la Región Latinoamericana a la concurrencia de dos circunstancias:*

- a) El reconocimiento parlamentario a través de la sanción legislativa correspondiente al país proveedor de dichos sistemas, de tiempos de "gracia" y condiciones favorables de concesión del servicio público, a los países usufructuarios de aquellos.*
- b) Elaboración de un marco legal internacional que garantice entre otras condiciones, el acceso indiscriminado, continuidad del servicio con salvaguardas en la utilización de los GNSS.*

Cuestión 15 del Orden del Día:

Programa Educativo de Prevención del Uso Indebido de Drogas para el Personal Directa o Indirectamente Vinculado con la Actividad de la Aviación Civil.

CLAC/A11-NE/12

37. La cuestión relativa a un Programa Educativo de Prevención del Uso Indebido de Drogas para el Personal Directa o Indirectamente Vinculado con la Actividad de la Aviación Civil contenido en la nota de estudio CLAC/A11-NE/12 fue sometida a consideración de los Delegados, quienes resolvieron aprobar el texto de dicha **Recomendación**, el que se reproduce a continuación, sin mayores comentarios.

**RECOMENDACION A11-4**

**PROGRAMA EDUCATIVO DE PREVENCIÓN DEL USO INDEBIDO DE DROGAS  
PARA EL PERSONAL DIRECTA O INDIRECTAMENTE VINCULADO CON LA  
ACTIVIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

***CONSIDERANDO que la CLAC como organismo regional asumió durante las VIII y X Asambleas, el compromiso de colaborar y cooperar en la campaña mundial contra el uso indebido de drogas, sustancias psicotrópicas y elementos precursores puesta en ejecución por la ONU y vertido en el Plan Amplio Multidisciplinario (PAM);***

***CONSIDERANDO que la acción preventiva para alcanzar su plena eficacia debiera abarcar todos los ámbitos en los que actúa el personal aeronáutico, con miras a evitar que las condiciones de presión contribuyan a crear situaciones de riesgos a quienes tengan propensión al consumo de alcohol, uso de psicotrópicos y drogas;***

***CONSIDERANDO que la CLAC debiera orientar su acción en consonancia con las directivas mundiales, recogidas por la OACI en la Resolución A27-12, enderezada a actuar en el campo de la prevención de una manera efectiva y de amplio espectro respecto de tripulantes, controladores de tránsito aéreo, mecánicos y demás personal de la aviación civil internacional, respondiendo a la preservación de la seguridad aeronáutica, la que podría quedar comprometida con tales prácticas;***

**LA XI ASAMBLEA DE LA CLAC**

**RECOMIENDA**

***a los Estados miembros a que:***

- 1) Desarrollen campañas educativas de prevención, con espectro amplio para evitar el consumo de alcohol, psicotrópicos y drogas, teniendo en cuenta que deberán estar dirigidas al personal relacionado en forma directa o indirecta con las actividades aeronáuticas civiles.***
- 2) Participen activamente en campañas educativas de prevención con espectro amplio, reafirmando las directivas contenidas en la Resolución A29-16 de la Organización de Aviación Civil Internacional, teniendo en cuenta la totalidad de personal que***

*directa o indirectamente esté vinculado en su quehacer laboral con la aviación civil y las condiciones específicas de situaciones de tiempo y espacio a las que están sometidos aquellos.*

- 3) *Empleen los recursos disponibles en los diferentes sectores gubernamentales, instando a la colaboración y cooperación con organismos similares en otros Estados miembros.*

Cuestión 16 del  
Orden del Día:

Incorporación de Aruba como "Estado Adherente" a la  
membresía de la CLAC.

CLAC/A11-NE/13  
CLAC/A11-NI/7

38. Luego de la presentación de la nota de estudio respectiva por parte de la Secretaría, durante el debate y por pedido de uno de los Delegados, la representante de la OACI, Dra. Angela Marina Donato, explicó ampliamente el procedimiento aplicado en este caso para incorporar a Aruba como "Estado Adherente"; resaltando que para tal efecto, se consideró la propia Carta Constitutiva de las Naciones Unidas a la par de lo que establece el Estatuto de la CLAC. Tomando en cuenta la nota informativa CLAC/A11-NI/7 aclaró además, que Aruba por sí misma mantiene relaciones bilaterales en materia de transporte aéreo con varios países latinoamericanos, lo que refuerza aún más la propuesta del Comité Ejecutivo, no encontrando por lo tanto ningún impedimento de orden político, jurídico o institucional para admitir a Aruba en el seno de la CLAC.

39. A renglón seguido, las Delegaciones presentes, por unanimidad, resolvieron aprobar la propuesta del Comité Ejecutivo, acogiendo a Aruba como "Estado Adherente" de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, para cuyo efecto se incluye a continuación la **Resolución** pertinente.

### **RESOLUCION A11-2**

#### **INCORPORACION DE ARUBA COMO ESTADO ADHERENTE** **A LA MEMBRESIA DE LA CLAC**

***CONSIDERANDO que el Artículo 2 del Estatuto del Organismo Regional establece que podrán integrar el mismo, solamente los Estados situados en América del Sur, América Central, incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe, área geográfica que a los fines del mencionado instrumento se denomina Latinoamérica.***

**CONSIDERANDO** que dado su emplazamiento geográfico, Aruba por pertenecer al grupo de Estados del Caribe, se encuentra dentro del área delimitada por el Estatuto.

**CONSIDERANDO** que la X Asamblea de la CLAC adoptó la Conclusión orientada a ensanchar la membresía del organismo regional con los países de habla no española correspondientes a la región caribeña, ponderando la necesidad de estrechar los lazos de cooperación y colaboración entre las diferentes subregiones de latinoamérica.

**CONSIDERANDO** que con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 74 de la Carta de las Naciones Unidas jerarquiza el principio general de buena vecindad, en cuanto a las relaciones entre Miembros de las Naciones Unidas y otros territorios.

**CONSIDERANDO** que Aruba, dada su configuración institucional autónoma obtenida en 1986, pero formando parte del Reino de los Países Bajos tiene capacidad jurídica para asumir derechos y contraer obligaciones internacionales en forma independiente.

**CONSIDERANDO** que en base a su estado jurídico institucional intermedio entre la calidad de Estado miembro propiamente dicho, reservado para Estados independientes y de Estados observadores, podría asignársele la calidad de Estado Adherente con obligaciones y derechos que le fije el Plenario representado por la Asamblea.

#### **LA XI ASAMBLEA RESUELVE**

- 1. Incorporar a Aruba, en la calidad de Estado Adherente, con el reconocimiento del pleno ejercicio de derechos y obligaciones fijados a los Estados miembros de la CLAC.**
- 2. Por los conductos institucionales pertinentes, el Gobierno de Aruba depositará en su oportunidad ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de México la notificación de aprobación del Estatuto de la CLAC.**

Cuestión 17 del  
Orden del Día:

Informe sobre el perfeccionamiento de la capacitación profesional en los Estados miembros de la CLAC.

CLAC/A11-NE/14

40. La presentación de la nota de estudio CLAC/A11-NE/14, que contenía un resumen sucinto sobre el programa desarrollado por la Comisión Regional en el perfeccionamiento de la capacitación profesional del personal de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC, suscitó un vivo intercambio de opiniones positivas por parte de los

41. A este respecto, la delegada de Cuba ilustró a la Asamblea sobre la experiencia reciente en la realización de un curso dictado en su país, por el Instituto Internacional de Formación y Gestión en Aeronáutica Civil (IIFGA/IAMTI), que permitió la capacitación de 28 funcionarios y un ahorro significativo de costos. Lo anterior, mereció la felicitación de la delegada de Brasil quien a la vez solicitó a la Secretaría de la CLAC, la difusión de los diversos programas de cursos que imparten los institutos de instrucción aeronáutica de su país.

42. El éxito alcanzado por el Curso de Economía y Gestión Empresarial del Transporte Aéreo, dictado en Buenos Aires, Argentina (19 de setiembre al 29 de octubre de 1994), generó comentarios positivos por parte de los delegados, quienes expresaron la necesidad de aunar esfuerzos tendientes a lograr una mayor concurrencia, que garantice la continuidad del mencionado curso.

43. Por su parte, las delegaciones de Ecuador y Paraguay reconocieron la ayuda recibida de Argentina y Brasil en este campo, informaron sobre los cursos de capacitación que proyectan realizar en sus países e invitaron a los Estados de la CLAC a participar en los mismos, contribuyendo de esta manera a la integración del perfeccionamiento profesional dentro de los Estados de la CLAC.

44. El delegado de Chile felicitó a la Secretaría por la labor realizada y le solicitó continuar con esta tarea, para seguir multiplicando los beneficios de la capacitación.

45. En vista de lo anterior, la Asamblea decidió ratificar su apoyo a esta actividad, recomendó que se mantenga dentro del Programa de Trabajo de la CLAC y que cuente con el correspondiente respaldo financiero, en el presupuesto del bienio 1995-1996.

Cuestión 18 del  
Orden del Día:

Estado de aprobación de las Recomendaciones y  
Resoluciones de la CLAC.

CLAC/A11-NE/15

46. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A11-NE/15, que contenía el estado de aprobación de las Recomendaciones y Resoluciones adoptadas por la CLAC, recordaba el carácter consultivo del Organismo, informaba sobre la necesidad de agilizar el proceso de aprobación mediante la ratificación de la Resolución A6-1 y expresaba la preocupación de la Secretaría por la falta de pronunciamiento de los Estados sobre dichas medidas.

47. El tema relacionado con la aprobación de la Resolución A6-1 originó un debate en torno a la vigencia del Artículo 38 bis, ya que no se contaba con las dos terceras partes requeridas para modificar el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, tal como lo establece el Artículo 44 del mismo. El delegado Argentino aclaró que no obstante lograr la vigencia de la Resolución mencionada, ésta no habilita a los jefes de delegación de los países que expresamente no la hayan aprobado previamente.

48. Luego de un nutrido intercambio de opiniones, la Asamblea tomó nota del carácter institucional de este tema y decidió exhortar a los Estados a que realicen los esfuerzos necesarios para obtener la aprobación de las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones, adoptadas en las diferentes Asambleas del Organismo Regional, lo antes posible.

Cuestión 19 del  
Orden del Día:

Presupuesto para el bienio 1995-1996. Gastos realizados  
en el bienio 1993-1994.

CLAC/A11-NE/16

49. La Asamblea procedió al examen del presupuesto para el período 1993-1994, los gastos reales de 1993, la estimación de los gastos directos al 31 de diciembre del presente año y la propuesta de presupuesto para el bienio 1995-1996, que fueron presentados en la nota de estudio CLAC/A11-NE/16.

50. Se tomó nota del ahorro obtenido durante el ejercicio 1993-1994 y de la metodología empleada en la preparación del proyecto de presupuesto que toma en cuenta el programa de actividades para el bienio en cuestión y la tendencia futura de las variables económicas que podrían seguir afectando durante el siguiente período así como su comportamiento histórico.

51. A pedido del delegado de Bolivia, la Secretaría aclaró el contenido de la partida de "Alquiler y Mantenimiento de Equipo" y la razón del incremento en la partida de "Viajes". La delegada de Brasil intervino para complementar la explicación, ilustrando a la Asamblea sobre los problemas financieros afrontados por los observadores nominados por la CLAC, para asistir a las Reuniones del GREPECAS, ya que los gastos correspondientes tuvieron que ser financiados por sus propios países.

52. Tomando en consideración el exitoso manejo del presupuesto durante un bienio difícil, la delegada de Cuba con el apoyo de los delegados de Brasil y Ecuador, felicitó a la Secretaría por su eficiente labor en este campo.

53. Por lo tanto, la Asamblea decidió aprobar el presupuesto de la CLAC para el bienio 1995-1996, tal como se presenta en el **Adjunto B**.

Cuestión 20 del  
Orden del Día:

Pago de contribuciones de los Estados miembros de la  
CLAC. Escala de porcentaje de contribución.

CLAC/A11-NE/17

54. La Asamblea analizó el estado de pago de contribuciones a la OACI para sufragar los gastos de la CLAC del período 1991-1994 y la escala de porcentajes de contribución para 1995, calculada con base en los principios contenidos en la Resolución A9-4, que se presentaron en la nota de estudio CLAC/A11-NE/17.

55. La adopción de las resoluciones que establecen las escalas de porcentajes de contribución, originó un amplio debate debido a que las mismas no recibían las aprobaciones requeridas para entrar en vigencia y finalmente eran declaradas no vigentes cuando los pagos correspondientes eran cancelados. El delegado Argentino acotó que por razones de procedimiento, la acción apropiada era la adopción de una resolución sobre el particular, similar a la adoptada durante la X Asamblea. En este sentido, las delegaciones expresaron su conformidad con lo expuesto, procedieron a estudiar la **Resolución** en cuestión, adoptando dicha medida, tal como aparece a continuación:

### RESOLUCION A11-3

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

*CONSIDERANDO que la Novena Asamblea adoptó la Resolución A9-4, que establece los principios para determinar la Escala de Porcentajes de Contribución para el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros.*

*CONSIDERANDO que es necesario adoptar la escala mencionada para los ejercicios 1995 y 1996,*

#### LA XI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### RESUELVE

1) *Fijar la siguiente Escala de Porcentajes de Contribución para 1995:*

ESTADOS MIEMBROS	1995	
	OACI (%)	CLAC (%)
(1)	(2)	(3)
ARGENTINA	0.54	11.59
ARUBA	0.06	1.80
BOLIVIA	0.06	1.80
BRASIL	1.70	25.00
CHILE	0.15	3.22
COLOMBIA	0.20	4.29
COSTA RICA	0.06	1.80
CUBA	0.12	2.58
ECUADOR	0.06	1.80
EL SALVADOR	0.06	1.80
GUATEMALA	0.06	1.80
HONDURAS	0.06	1.80
JAMAICA	0.06	1.80
MEXICO	0.85	18.25
NICARAGUA	0.06	1.80
PANAMA	0.06	1.80
PARAGUAY	0.06	1.80
PERU	0.07	1.80
REP. DOMINICANA	0.06	1.80
URUGUAY	0.06	1.80
VENEZUELA	0.46	9.87
TOTAL	4.87	100.00

- 2) *Encargar al Comité Ejecutivo el establecimiento de la Escala correspondiente al año 1996, una vez se conozcan los porcentajes de contribución de la escala de cuotas de los Estados Contratantes de la OACI para ese período, siguiendo los principios establecidos por la Resolución A9-4 para estos fines.*

Cuestión 21 del  
Orden del Día:

Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de  
enero de 1995 al 31 de diciembre de 1996.

CLAC/A11-NE/18

56. El programa de actividades de la Comisión Regional para el bienio 1995-1996 que se presentó en la nota CLAC/A11-NE/18 fue analizado por los Delegados, llegando a la conclusión que también debían considerarse a los puntos 2 y 7 de las tareas correspondientes al Comité Ejecutivo y sus órganos subordinados como de "alta prioridad". Asimismo, se resolvió que el Proyecto de Resolución adjunto a la nota de estudio CLAC/A11-NE/9, que fuera trasladado nuevamente al Comité Ejecutivo, sea considerado dentro de las tareas correspondientes al Comité Ejecutivo y sus órganos subordinados para el próximo período, quedando aprobado el Programa de Trabajo de la CLAC para el Periodo 1995-1996 tal como consta en el **Adjunto A**.

Cuestión 22 del  
Orden del Día:

Otros asuntos.

- a) Conmemoración de los 50 años de la OACI.

CLAC/A11-NE/20

57. El Presidente de CLAC, invitó a la Secretaría a presentar la nota CLAC/A11-NE/20. La Plenaria tomó nota del Programa de Actividades para la celebración del Cincuentenario de la OACI tanto de la sede del Organismo Internacional, así como de sus Oficinas Regionales SAM y NACC, y en Estados de la Región Latinoamericana.

- b) Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/OACI en materia de transporte aéreo.

CLAC/A11-NE/19

58. La Secretaría explicó el contenido de la nota CLAC/A11-NE/19, la cual destacaba la importancia que la Región cuenta con un proyecto de esta naturaleza en el campo del Transporte Aéreo, toda vez que únicamente se han desarrollado proyectos en materias técnicas. El Presidente de la CLAC, complementó la explicación de la nota, aclarándole al delegado del Perú, que el costo total del proyecto se prorratearía entre los Estados que decidieran participar, y los invitó a estudiar el Proyecto en cuestión, para su pronunciamiento en el más breve plazo.

- c) Programa de reuniones y seminarios para el año 1995 - Oficina Regional Sudamericana.

CLAC/A11-NI/3

- d) La Cooperación Técnica de la OACI en la Región Latinoamericana y del Caribe.

CLAC/A11-NI/4

59. A continuación, el Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Sr. Paulo Imre Hegedus, hizo la presentación de las notas CLAC/A11-NI/3 y CLAC/A11-NI/4, la primera de las cuales contenía el Programa de Reuniones para el año 1995 de la Oficina a su cargo y la segunda, información sobre las posibilidades del Programa de Cooperación Técnica de la OACI de prestar asistencia a los Estados para solucionar sus problemas de planificación, implantación y ejecución de instalaciones y servicios de navegación aérea en sus jurisdicciones. La Plenaria tomó nota de ambos documentos.

Cuestión 23 del  
Orden del Día:

Lugar y fecha de la XII Asamblea de la CLAC.

60. En relación a la fecha para el próximo evento del Organo Supremo, se propuso sea determinada más adelante por el Comité Ejecutivo, con la aprobación de los Estados. Las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela expresaron su apoyo a esta propuesta.

61. El delegado de Panamá, ofreció su país como sede de la XII Asamblea de la CLAC, lo cual fue recibido con beneplácito por las siguientes delegaciones: Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

62. El Presidente de la CLAC agradeció a Panamá, y expresó que esa sería una buena oportunidad para disfrutar del calor humano del hermano país.

Cuestión 24 del  
Orden del Día:

Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.

63. A propuesta del delegado de Ecuador, contando con el apoyo de Chile, Colombia, Costa Rica, Paraguay, Perú y Uruguay, la Plenaria eligió por unanimidad a los siguientes Estados para constituir el Comité Ejecutivo que regirá los destinos de la CLAC durante el bienio 1995 - 1996:

Presidente	:	Brasil
Vicepresidente 1°	:	Venezuela
Vicepresidente 2°	:	Argentina
Vicepresidente 3°	:	Cuba
Vicepresidente 4°	:	Panamá

64. El Presidente de la CLAC reelecto, agradeció en nombre de su país y en el suyo propio, la oportunidad que le brindaban de continuar ejerciendo esta posición, y expresó que todos los Estados debían trabajar en pro de la unidad, ya que América Latina tiene confianza en el Organismo Regional y espera frutos en beneficio de la comunidad. Asimismo, manifestó que la CLAC continuará trabajando en forma conjunta con la OACI, dirigiendo los destinos del transporte aéreo, porque el convenio multilateral del cual todos los Estados miembros de la CLAC son también signatarios es la llave del entendimiento para la prosperidad de la aviación civil en nuestros pueblos.

65. A continuación, el Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Koweit, pronunció un discurso, en el cual expresó su felicitación a los miembros del nuevo Comité Ejecutivo, manifestando su confianza en el trabajo que desempeñarían bajo el liderazgo de su Presidente. Asimismo, aprovechó la oportunidad para reiterar la total cooperación de la OACI

con la Comisión Regional, en la solución de los retos, las dificultades la implementación de la nueva tecnología que la aviación civil internacional enfrenta hoy en día.

66. Seguidamente, el Dr. Kotaite aprovechó la oportunidad para rendir un homenaje especial al Señor Enrique Pérez Castro, Director de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, cuyo retiro de la Organización Internacional sería en Diciembre del presente año, del cual se refirió como : "Un hijo de América Latina, que sirve a su nación y a la aviación civil internacional, por más de 40 años, de los cuales 22 los ha dedicado a la OACI", añadiendo su sensible reconocimiento por la competencia, devoción y dedicación en la labor desempeñada, agradeciendo profundamente en nombre de la Organización por los excelentes servicios prestados con efectividad para la región.

67. El Señor Enrique Pérez Castro, agradeció el homenaje brindado a su persona por el Presidente del Consejo de la OACI, recordando con emoción y nostalgia su paso por el Organismo Internacional y por la CLAC. En relación al Organismo Regional dijo que él había sido testigo de su nacimiento, y había tenido la suerte de participar en la once Asambleas de la CLAC, primero como Secretario Adjunto y más adelante como Director de la Oficina NACC de la OACI. Deseó el mejor de los éxitos y alentó a los Estados a seguir trabajando por el progreso de la aviación civil regional y mundial, pues estaba seguro que se avecinaban grandes cambios que resultarían en beneficio de la comunidad internacional. Terminó diciendo que confiaba en la sabiduría de los ahí presentes, para ir afinando cada vez más las cuerdas de la guitarra latinoamericana con el objeto de que ésta suene mejor en el contexto mundial.

68. El Presidente de la CLAC, hizo suyas las palabras del Presidente del Consejo de la OACI, en relación al Sr. Enrique Pérez Castro, expresando que las puertas de la CLAC siempre estarían abiertas para escuchar sus opiniones y sus consejos.

69. Acto seguido, se dió la bienvenida oficial a Aruba como "Estado adherente" del Organismo Regional, de acuerdo a lo aprobado en la Plenaria como resultado de la propuesta hecha por el Comité I.

70. El Jefe de la delegación de Aruba agradeció sinceramente en nombre de su Gobierno la aceptación de Aruba como miembro de la CLAC, pues ello los hacía sentir aceptados dentro de las filas de América Latina, reconociendo públicamente los esfuerzos del Presidente de la CLAC que visitó Aruba unos meses atrás, con el fin de conseguir un acercamiento, el cual se veía cristalizado finalmente en esta Asamblea. Manifestó también la obligación moral que tenía de reconocer como autora intelectual de la cláusula de "Estado Adherente" a la Dra. Marina Donato. Dijo que la solicitud de incorporación de Aruba como parte de la CLAC era la expresión del entendimiento de que la cooperación entre países es necesaria para encontrar solución a los problemas y de la ventaja que representa el compartir experiencias. Agradeció en forma especial a las delegaciones de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, y Venezuela por el apoyo brindado durante las deliberaciones y finalizó comprometiendo a su Gobierno a cumplir con los preceptos establecidos

en el Estatuto de la CLAC. Las palabras pronunciadas por el Dr. Agustín Vrolijk aparecen como **Apéndice 13** de este Informe.

71. El Jefe de la Delegación de Costa Rica, solicitó que constara en Acta el agradecimiento y reconocimiento unánime al Secretario de la CLAC (a.i.) Licenciado Marco Ospina, por la labor desempeñada y el apoyo brindado a los delegados durante la celebración de la XI Asamblea.

72. El delegado de Trinidad y Tabago, agradeció al Presidente de la CLAC y al Comité Ejecutivo la oportunidad que habían brindado a su Gobierno de participar en la Asamblea, y así poder disfrutar de la hospitalidad brasileña, expresando que estaba seguro que la CLAC seguiría fomentando la coordinación y la cooperación entre los Estados miembros.

73. El Jefe de la Delegación de México, solicitó a la Asamblea un reconocimiento especial a los señores observadores y en especial al delegado de España el que a su vez representaba a la CEAC. La Presidencia asumió la posición y agradeció la presencia de los ilustres representantes mencionados.

74. El Presidente de la CLAC, tomando en cuenta que no existían más intervenciones y que los temas de la Agenda se habían agotado, dió por terminada la sesión.

Cuestión 25 del  
Orden del Día:

Clausura de la XI Asamblea.

75. A continuación, se inició la ceremonia de la Clausura de la XI Asamblea de la CLAC con las palabras del Presidente de la Comisión, Mayor Brigadier del Aire Renato Claudio Costa Pereira, quien agradeció a la ciudad de Manaus, al Estado de Amazonas, a las empresas que ayudaron a desarrollar el trabajo y al Ministerio de Aeronáutica que se empeñó para que todo aconteciera de la mejor manera posible. Manifestó que se llegaba al final de la jornada con mucho éxito y con un sentimiento reforzado de integración y hermandad entre los pueblos de América Latina y el Caribe. Añadió que la lección de nuestra región al resto del mundo es ese sentimiento de latinoamericanidad que cada vez se torna más fuerte y determinante, el que en un futuro cercano se reflejará en una integración económica y política donde el idioma no será más un obstáculo y sí un trazo de unión. Terminó agradeciendo en nombre del Comité Ejecutivo, a los participantes de la Asamblea, los cuales ayudaron a concluir este trabajo de una forma brillante, creativa y sobre todo, en beneficio de nuestro pueblo. Las palabras de despedida del Mayor Brigadier del Aire Renato Claudio Costa Pereira aparecen en el **Apéndice 11**.

76. A su turno, tomó la palabra el Mayor Brigadier del Aire Marcio Callafange, Comandante del Séptimo Comando Aéreo Regional, disculpando la ausencia del Excelentísimo Señor Director General del Departamento de Aviación Civil, Teniente Brigadier del Aire, Mauro José Miranda Gandra, quien había tenido que ausentarse por razones de fuerza mayor.

Inmediatamente se dió lectura al discurso enviado por el Teniente Brigadier del Aire Gandra (ver **Apéndice 12**), el cual hizo alusión de la oportunidad que por segunda vez había tenido Brasil, de ser sede de una Asamblea de la CLAC, manifestando que consideraba se había trabajado con eficacia alcanzando los objetivos establecidos. Asimismo resaltó la importancia del papel que tiene el Organismo Regional como entidad que conjuga los intereses de sus Estados miembros y sirve de respaldo en la defensa de los intereses aeronáuticos regionales.

77. El Mayor Brigadier del Aire Marcio Callafange, Comandante del Séptimo Comando Aéreo Regional, dió por clausurada la XI Asamblea de la CLAC, agradeciendo la deferencia de preferir el Estado de Amazonas para la celebración de este importante evento y deseando a todos los delegados un feliz regreso a sus hogares.

78. El Jefe de la delegación de Venezuela en nombre de las delegaciones hizo llegar su agradecimiento al Gobernador de Amazonas, al Prefecto de la ciudad de Manaus, a la distinguida delegación de Brasil y su comitiva de apoyo por su hospitalidad y las atenciones recibidas.

## ADJUNTO A

### TAREAS PARA EL BIENIO 1995-1996

<b>TAREAS DE CARACTER PERMANENTE CORRESPONDIENTES A LA SECRETARIA</b>	<b>TAREAS CORRESPONDIENTES AL COMITE EJECUTIVO Y SUS ORGANOS SUBORDINADOS</b>
<p>1. Seguimiento de la situación del transporte aéreo en la Región Latinoamericana.</p> <p>2. Recopilación, procesamiento y publicación de las estadísticas de transporte aéreo (programa de Origen y Destino).</p> <p>3. Coordinación y distribución de la información sobre Capacitación Profesional de los Estados y líneas aéreas en materia de transporte aéreo.</p> <p>4. Seguimiento y análisis de los aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.</p> <p>5. Compilación de acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo.</p> <p>6. Compilación de legislación aeronáutica regional y extraregional de interés para Latinoamérica.</p> <p>7. Sistematización computacional y creación de un banco de datos sobre legislación, acuerdos y negociaciones, tasas y derechos aeroportuarios, e impuestos y gravámenes sobre el transporte aéreo de la región.</p>	<p>1. Examen periódico de la evolución progresiva del transporte aéreo.</p> <p>2. Seguimiento de los estudios jurídicos, institucionales y económicos de los sistemas CNS/ATM con objetivo al establecimiento de un "marco jurídico".</p> <p>3. Examen de las regulaciones sobre transporte aéreo vigentes y proyectos futuros.</p> <p>4. Cursos de acción orientados hacia la aplicación de las medidas adoptadas respecto a la tutela del usuario del transporte aéreo.</p> <p>5. Continuación del seguimiento de la adopción de normas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas, y de los programas de protección del medio ambiente.</p> <p>6. Continuación del análisis del Estatuto de la CLAC.</p> <p>7. Seguimiento y evaluación de los procesos de integración mundial y regional, frente a los objetivos de la CLAC.</p> <p>8. Estudio de las tendencias de flexibilización e ingerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios.</p>

ADJUNTO A

- 2 -

<p>8. Apoyo a las labores de la OACI en coordinación con las oficinas regionales de Lima y México sobre: <u>Facilitación, Navegación Aérea, Transporte de Mercancías Peligrosas, y Capacitación Profesional.</u></p> <p>9. Seguimiento de las acciones internacionales y regionales en materia de turismo.</p> <p>10. Actualización de la información de impuestos y gravámenes sobre el transporte aéreo en la Región.</p> <p>11. Control presupuestario de los fondos de la CLAC y del pago de contribuciones al Organismo Regional.</p> <p>12. Actualización mensual del estado de gastos directos y del pago de cuotas asignadas a los Estados.</p> <p>13. Coordinación de acciones a seguir en la región tomando en cuenta las conclusiones de la IV Conferencia de Transporte Aéreo y las estrategias acordadas por los Estados CLAC para la Asamblea de la OACI de 1995.</p>	<p>9. Estudio sobre el cumplimiento de las normas, como apoyo a la OACI en la aplicación de los programas de Facilitación a la luz del Anexo 9 del Convenio de Chicago.</p> <p>10. Estudio sobre el cumplimiento de las normas, como apoyo a la OACI en la aplicación de los programas de tráfico de drogas a la luz del Anexo 17 del Convenio de Chicago.</p> <p>11. Estudio de las repercusiones de las interferencias en el sistema de comunicaciones aeronáuticas (Seguridad de la Aviación Civil).</p> <p>12. Estudio sobre el problema de congestión aeroportuaria en la Región.</p> <p>13. Implementación a nivel regional de un sistema de Registro Electrónico de Tarifas.</p> <p>14. Evaluación de los costos de operación de las líneas aéreas y la aplicación tarifaria a nivel regional, como prevención de prácticas depredatorias.</p> <p>15. Seguimiento de la evolución de los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC) en el mercado regional y sus repercusiones.</p>
---	---

	<p>16. Evaluación de los procesos de privatización en la región y su repercusión en la política de transporte aéreo Regional.</p> <p>17. Preparación de las estrategias acordadas por los Estados de la CLAC para la Asamblea de la OACI de 1995 en concordancia con las conclusiones de la IV Conferencia de Transporte Aéreo.</p> <p>18. Análisis y evaluación de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo con miras al establecimiento de un proceso de coordinación y consenso.</p> <p>19. Seguimiento de la evolución del establecimiento del "Organismo Monetario Aeronáutico Internacional".</p> <p>20. Análisis y revisión del Proyecto de Resolución sobre Criterios y Directrices en Materia de Política de Transporte Aéreo.</p>
--	--

Nota: En las tareas correspondientes al Comité Ejecutivo y sus Organos Subordinados, se considera de "**alta prioridad**", los numerales 1, 2, 5, 7, 8, 9, 10, 16, 17 y 19.

## ADJUNTO B

### PRESUPUESTO DE LA CLAC PARA EL BIENIO 1995 - 1996

(en dólares de los EUA)

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTO BIENIO 1995-1996 .	DISTRIBUCION ANUAL	
			1995	1996
6105/		(1)	(2)	(3)
180.000	REUNIONES	22000	10000	12000
	PERSONAL DE PLANTILLA			
211.000	Sueldos y Salarios	140000	68000	72000
214.000	Horas Extraordinarias	0	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	16000	7000	9000
322.000	FRANQUEO POSTAL	7000	3000	4000
341.000	GASTOS DE IMPRESIONES	6000	2500	3500
342.000				
334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO	6000	2500	3500
335.000	DE EQUIPO			
351.000	GASTOS DE VIAJES	35000	16500	18500
391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	5000	2000	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	3500	1750	1750
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREV.			
	TOTAL GASTO	262500	124250	138250
841.960	AJUSTE OBLIGACIONES A.A.	0	0	0
	TOTAL	262500	124250	138250

## APENDICE 1

### LISTA DE PARTICIPANTES

#### **ESTADOS MIEMBROS**

##### **ARGENTINA**

Brigadier Héctor Cid  
Delegado Jefe Comandante de Regiones Aéreas

Comodoro Juan Maclay  
Delegado Director de Tránsito Aéreo

Doctor Manuel Alberto Gamboa  
Delegado Dirección Nacional de Transporte  
Aerocomercial

Doctor Jorge Traversa  
Delegado Dirección Nacional de Transporte  
Aerocomercial

##### **BOLIVIA**

Dr. Luis Fernando Palza Fernández  
Delegado Jefe Subsecretario de Aeronáutica Civil

Sr. Jorge Cariaga Rada  
Delegado Director General de Aeronáutica Civil

##### **BRASIL**

Mayor Brigadier del Aire  
Renato Cláudio Costa Pereira  
Delegado Jefe Presidente de CERNAI y Presidente de la  
CLAC

Mayor Brigadier del Aire R/R  
Ruy Messias de Mendonça  
Delegado Asesor de CERNAI

Coronel Av Francisco José Degrazia Dellamora  
Delegado Asistente de CERNAI

Coronel Av R/R José Gabriel M. Ceccatto  
Delegado Asesor de CERNAI

## **APENDICE 1**

- 2 -

Dra. Anna Lucia P. Barbosa Salgado  
Delegada

Asesora de CERNAI

Dra. Leila María Maul C. Xavier  
Delegada

Asesora de CERNAI

Sr. Marcos Antonio Caetano de Souza  
Delegado

Analista de Sistemas

### **CHILE**

Dr. Jorge Ansted Rojas  
Delegado Jefe

Jefe del Departamento Legal  
Junta de Aeronáutica Civil

Sr. Patricio Caniumir Contreras  
Delegado

Asesor Económico  
Junta de Aeronáutica Civil

### **COLOMBIA**

Sra. Olga Lucía González  
Delegada Jefe

Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo

Sra. María Socorro Buritica Rocha  
Delegada

Asesora Ministro de Transporte Aéreo

### **COSTA RICA**

Sr. Pablo Arce  
Delegado Jefe

Director Consejo Técnico de Aviación Civil

Sr. Ernesto Gutiérrez  
Delegado

Director Asuntos Gubernamentales

### **CUBA**

Ing. Argimiro Ojeda Vives  
Delegado Jefe

Vicepresidente IACC

Ing. Concepción Martínez Miranda  
Delegada

Especialista Transporte Aéreo IACC

Lic. Isabel León Riquelme  
Delegada

Asesora Legal IACC

**ECUADOR**

TCrnel. E. M. Avc. Héctor Camacho P.  
Delegado Jefe

SubDirector de Aviación Civil

TCrnel. Plto. Avc. Rodrigo Jarrin  
Delegado

Secretario General DAC

Lic. Jacinto Grijalva  
Delegado

Asistente de la Asesoría de Política  
Aeronáutica

Eco. Estela Arellano de Camacho  
Delegada

Jefe del Departamento de Tarifas de la  
División de Transporte Aéreo

**MEXICO**

Ing. Jorge Pérez y Bouras  
Delegado Jefe

Representante Permanente de México ante  
el Consejo de la OACI

Lic. Delia Castellanos Saavedra  
Delegada

Jefe Dpto. Documentación y Normas OACI,  
DGAC

**PANAMA**

Sr. Miguel von Seidlitz  
Delegado Jefe

Subdirector General Técnico de Aeronáutica  
Civil

Sr. Gabriel E. Duque B.  
Delegado

Director de Transporte Aéreo

Sr. Pastor Paredes  
Delegado

Economista de Transporte Aéreo

**PARAGUAY**

PAC Pablo Anibal Islas  
Delegado Jefe

Miembro Consejo DINAC

Sr. Ceferino Farias Servin  
Delegado

Secretario General de la DINAC

**APENDICE 1**

- 4 -

**PERU**

Tnte. Gral. FAP (R) Juan Burga Bartra  
Delegado Jefe

Director General de Transporte Aéreo

Sr. Guido Niño de Guzmán  
Delegado

Gerente de Planificación de CORPAC

Sr. Alejandro Ugarte  
Delegado

Cónsul del Perú en Manaos

**REPUBLICA DOMINICANA**

Sr. Luis A. Flores Mota  
Delegado Jefe

Subdirector General de Aeronáutica Civil/  
Vicepresidente de la Junta de Aeronáutica  
Civil

Tte. Crnel. Piloto Virgilio Sierra Pérez  
Delegado

Miembro de la Junta de FAD Aeronáutica  
Civil

Tte. Crnel. Técnico de Aviación  
Manuel E. Mendez Segura  
Delegado

Secretario de la Junta de FAD Aeronáutica  
Civil

**URUGUAY**

Brig. Gral. (Av) Ramirez González Pereira  
Delegado Jefe

Director Nacional de Aviación Civil e  
Infraestructura Aeronáutica

**VENEZUELA**

Gral. de Brig. (AV) Hugo Blanco Padrón  
Delegado Jefe

Director General Sectorial de Transporte  
Aéreo

Dra. Gilda Cróquer Vega  
Delegada

Directora de Transporte Aéreo

**OBSERVADORES**

**ESTADOS OBSERVADORES Y TERRITORIOS DEPENDIENTES**

**ALEMANIA**

Sr. Hans Jurgen Heimsoeth

Ministerio Federal de Transportes

Dr. Raphael von Heereman

Gerente de Relaciones Internacionales de Lufthansa

**ARUBA**

Dr. Agustin Vrolijk

Dirección de Aviación Civil

**ESPAÑA/CEAC**

Ing. Luis Adrover

Representante de España en el Consejo de OACI

**FRANCIA**

Sr. Alain Veillard

Dirección General de Aviación Civil encargado de asuntos multilaterales

Mme. Martine Rodier

Consejera/Air France

**TRINIDAD & TABAGO**

Sr. George Thornhill

Director de Aviación Civil

**USA/FAA**

Sr. Raymond Salazar

Gerente Oficina América Latina, Sudamérica y Caribe

Sr. Santiago García

Representante Senior

## **APENDICE 1**

- 6 -

### **ORGANISMOS**

#### **OACI**

Dr. Assad Kotaite	Presidente del Consejo
Dra. Marina Donato	Directora de Transporte Aéreo
Sr. Paulo Imre Hegedus	Director Oficina Regional SAM
Sr. Enrique Pérez Castro	Director Oficina Regional NACC
Sr. Alfonso Fonseca	Especialista en Transporte Aéreo Oficina Regional NACC

#### **AEROLINEAS ARGENTINAS**

Sr. Gustavo Donisa	Asesor de Política Aérea
--------------------	--------------------------

#### **LLOYD AEREO BOLIVIANO**

Sr. Napoleón Araujo	Presidente del Directorio
---------------------	---------------------------

#### **TABA**

Sr. Júlio César Bezerra Filho	Asesor del Presidente
-------------------------------	-----------------------

#### **TRANSBRASIL**

Sr. Jofre Muniz Pacheco	Gerente
-------------------------	---------

#### **VARIG**

Sr. Pedro Carvalho	Asesor del Presidente
--------------------	-----------------------

#### **AITAL**

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

**CIJEDAE**

Dr. Julián Palacín Fernández

Presidente del Consejo de la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial

**IATA**

Sr. Rodrigo Durán

Subdirector Regional América Latina

**IFALPA**

Sr. Fabio Goldenstein

VicePresidente Regional SAM/Sur

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

Dr. Enrique Mapelli

Presidente

Dr. Alvaro Bauzá Araujo

Presidente Instituto Uruguayo de Derecho Aeronáutico

Dr. Javier Aparicio Gallego

Director del Centro de Estudios/Miembro del Consejo Directivo

**OIP**

Cmdte. Francisco José Tomaz

Representante

APENDICE 2

RELACION DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS INFORMATIVAS

NOTAS DE ESTUDIO

N°	CUESTION ORDEN DEL DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A11-NE/1		Orden del Día Provisional.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/2	4	Informe del Presidente sobre las actividades de CLAC durante el bienio 1993-1994.	Presidente de la CLAC
CLAC/A11-NE/3	6	Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/4	7	Presentación sobre el establecimiento del Organismo Monetario Aeronáutico Internacional.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/5	8	Intercambio de ideas de los Estados miembros de la CLAC respecto a la totalidad de asuntos a tratar en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional: Presente y Futuro (Montreal, Canada, 23 de noviembre - 6 de diciembre de 1994).	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/6	9	Guía de criterios sobre la Aplicación de Sistemas Electrónicos de Registro y/o Aprobación Tarifaria. <b>Proyecto de Recomendación.</b>	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/7	10	Incorporación experimental de los Sistemas Electrónicos Tarifarios. <b>Proyecto de Recomendación.</b>	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/8	11	Marco de referencia del Grupo Especial sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA). <b>Proyecto de Resolución.</b>	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/9	12	Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo. <b>Proyecto de Resolución.</b>	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/10	13	Orientaciones a los Estados miembros sobre ciertos elementos de Transporte Aéreo. <b>Proyecto de Recomendación.</b>	Comité Ejecutivo

**APENDICE 2**

- 2 -

Nº	CUESTION ORDEN DEL DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A11-NE/11	14	Declaración de Principios de Montevideo. <b>Proyecto de Conclusión.</b>	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/12	15	Programa Educativo de Prevención del Uso Indebido de Drogas para el Personal Directa o Indirectamente Vinculado con la Actividad de la Aviación Civil. <b>Proyecto de Recomendación.</b>	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/13	16	Incorporación de Aruba como "Estado adherente" a la membresía de la CLAC. <b>Proyecto de Resolución.</b>	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/14	17	Informe sobre el perfeccionamiento de la capacitación profesional en los Estados miembros de la CLAC.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/15	18	Estado de aprobación de las Recomendaciones y Resoluciones de la CLAC.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/16	19	Presupuesto para el bienio 1995-1996. Gastos realizados en el bienio 1993-1994.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/17	20	Pago de contribuciones de los Estados miembros de la CLAC. Escala de porcentaje de contribución.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/18	21	Programa de trabajo de la CLAC para el periodo del 1º de enero de 1995 al 31 de diciembre de 1996.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/19	22	b) Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/ OACI en materia de Transporte Aéreo.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/20	22	a) 50º Aniversario de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NE/21		Informe del Comité I	Presidente Comité I
CLAC/A11-NE/22		Informe del Comité II	Presidente Comité II

NOTAS INFORMATIVAS

Nº	CUESTION ORDEN DEL DIA	TEMA	PRESENTADA POR
CLAC/A11-NI/1	6	Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.	Comité Ejecutivo
CLAC/A11-NI/2		Lista Provisional de Participantes.	Secretaría
CLAC/A11-NI/3	22	c) Programa de Reuniones y Seminarios para el año 1995 - Oficina Sudamericana.	OACI
CLAC/A11-NI/4	22	d) La Cooperación Técnica de la OACI en la Región Latinoamericana y del Caribe.	OACI
CLAC/A11-NI/5	12 13	Criterios y Directrices en materia de política de política de transporte aéreo y orientaciones a los Estados miembros sobre ciertos elementos del transporte aéreo.	Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial
CLAC/A11-NI/6	8	Posición de IATA ante la Cuarta Conferencia Mundial del Transporte Aéreo Internacional.	IATA
CLAC/A11-NI/7	16	Incorporación de Aruba como "Estado adherente" a la membresía de la CLAC.	Aruba
CLAC/A11-NI/8	8	Comentarios de IFALPA sobre la Cuarta Conferencia Mundial del Transporte Aéreo Internacional.	IFALPA
CLAC/A11-NI/9	8	Posición de los Países miembros del Grupo Andino: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.	JAC
CLAC/A11-NI/10	7	Una nueva idea para un real problema.	BRASIL

### APENDICE 3

#### ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la XI Asamblea de la CLAC.
2. Discurso de bienvenida a cargo del Ministro de Aeronáutica del Brasil.
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 1993-1994.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.
7. Presentación sobre el establecimiento del Organismo Monetario Aeronáutico Internacional.
8. Intercambio de ideas de los Estados miembros de la CLAC respecto a la totalidad de asuntos a tratar en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional: Presente y Futuro (Montreal, Canada, 23 de noviembre - 6 de diciembre de 1994).
9. Guía de criterios sobre la Aplicación de Sistemas Electrónicos de Registro y/o Aprobación Tarifaria.  
**Proyecto de Recomendación.**
10. Incorporación experimental de los Sistemas Electrónicos Tarifarios.  
**Proyecto de Recomendación.**
11. Marco de referencia del Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA).  
**Proyecto de Resolución.**
12. Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo.  
**Proyecto de Resolución.**
13. Orientaciones a los Estados miembros sobre ciertos elementos de transporte aéreo.  
**Proyecto de Recomendación.**
14. Declaración de Principios de Montevideo.  
**Proyecto de Conclusión.**

15. Programa Educativo de Prevención del Uso Indebido de Drogas para el Personal Directa o Indirectamente Vinculado con la Actividad de la Aviación Civil.  
**Proyecto de Recomendación.**
16. Incorporación de Aruba como "Estado adherente" a la membresía de la CLAC.  
**Proyecto de Resolución.**
17. Informe sobre el perfeccionamiento de la capacitación profesional en los Estados miembros de la CLAC.
18. Estado de aprobación de las Recomendaciones y Resoluciones de la CLAC.
19. Presupuesto para el bienio 1995-1996. Gastos realizados en el bienio 1993-1994.
20. Pago de contribuciones de los Estados miembros de la CLAC. Escala de porcentaje de contribución.
21. Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1995 al 31 de diciembre de 1996.
22. Otros asuntos.
  - a) Conmemoración de los 50 años de la OACI.
  - b) Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/OACI en materia de transporte aéreo.
23. Lugar y fecha de la XII Asamblea de la CLAC.
24. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
25. Clausura de la XI Asamblea.

## APENDICE 4

### INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC DURANTE EL BIENIO 1993 - 1994

#### **La economía regional**

1. En 1993 la aviación civil regional se desarrolló en un ambiente de moderada expansión en la mayoría de las economías de América Latina y el Caribe. Tanto el Producto Bruto Interno (PBI) como el producto por habitante aumentaron en un 3.2% y 1.3%, respectivamente, frente a una economía mundial con un crecimiento de 1.5%. La estabilidad de precios continuó consolidándose en la mayor parte de los países de la región, con el apoyo de una fuerte afluencia de capitales externos.
2. Niveles más bajos de inflación y de desempleo, junto con tasas de crecimiento de las economías, aceptables pero decrecientes en relación al año anterior, estuvieron acompañados de un vigoroso crecimiento del comercio intralatinoamericano, cuya expresión fue la de una expansión del volumen de las exportaciones en un 9%.
3. Por otro lado, cabe destacar que la abundancia de divisas ha dado lugar a una apreciación real de la moneda, lo que a su vez ha contribuido a la desaceleración de la inflación e influido en las expectativas.
4. Si bien la deuda externa de los países de América Latina y el Caribe registró un aumento del 4%, los indicadores del peso de aquella volvieron a disminuir, por lo tanto ésta ya no constituye el peso muerto que fue hace diez años.
5. Como podemos observar, el panorama de la región ha cambiado en forma considerable en los últimos años, por supuesto, con diferencias entre un país y otro. Pero en términos generales, se observa cierta estabilidad político-económica y muchos países han adoptado el "liberalismo" como modelo de desarrollo. Ante esta realidad, los países de América Latina y el Caribe tienen el compromiso de capitalizar esos avances, sin desaprovechar la existencia de esa serie de factores potencialmente favorables, que podrían darle un notable impulso.
6. El ritmo y la dimensión de esta transformación están bien ilustrados por los progresos alcanzados en el frente de la privatización; asimismo, hoy en día los países de la región han aprendido a aumentar y diversificar sus exportaciones, a realizar una mejor gestión macroeconómica, se encuentran además en un proceso de aprendizaje sobre cómo aumentar la productividad de acuerdo a las mejores prácticas internacionales (políticas macro y microeconómicas), todo ello dentro de un marco de cooperación intrarregional.

**El desarrollo general de tráfico en el bienio 1992 - 1993  
(Anexos I al 12 - cuadros y gráficos)**

7. En 1993, las líneas aéreas matriculadas en los 20 Estados miembros de la CLAC transportaron 11.304 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios internacionales y domésticos, un 3.1% más que en 1992; mientras que en el mismo período, el tráfico mundial creció a un ritmo mayor, alcanzando una tasa de incremento de 5.4%.

8. Frente a ello, un panorama alentador se observa en la carga transportada por las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la CLAC en lo que se refiere al tráfico total, ya que ésta creció en un 9.6% debido a la expansión del volumen de las exportaciones en la región y a la reactivación del comercio interno en muchos de los países de América Latina. Ello, sin lugar a dudas, es el producto de mejores bases económicas y de las reformas de libre mercado en la región, que han contribuido a reactivar el comercio, pues como se recordará, en años anteriores el crecimiento de este rubro no alcanzaba ni el 2%.

9. Por otro lado, si analizamos tanto las operaciones totales como las internacionales, se aprecia una tasa mayor de crecimiento del tráfico mundial de pasajeros-kilómetros efectuados durante 1992-1993 en comparación a la que corresponde al conjunto de los Estados miembros de la CLAC.

10. Podemos decir en general, que el tráfico en esta región (CLAC) creció durante el periodo 1992-1993, destacando el hecho de que aunque los índices estén por debajo de los que se obtuvieron a nivel mundial, son mayores que los que se alcanzaron durante el periodo 1990-1991, esto nos indica que existe una clara tendencia a la expansión del transporte aéreo regional.

11. En materia de asientos-kilómetros disponibles, se puede señalar que tanto a nivel de operaciones totales como internacionales, la capacidad ofrecida se incrementó en un 1.4% y 3.2%, respectivamente, debido principalmente al inicio de la actividad de nuevas aerolíneas que entraron a los mercados domésticos y regionales, aprovechando la flexibilización y liberalización de regulaciones en numerosos mercados de esta parte del mundo.

12. Dado que el tráfico de pasajeros no creció al mismo ritmo, el coeficiente de ocupación disminuyó un punto, tanto en el tráfico total como en el internacional, como consecuencia del incremento de capacidad.

13. Ese mismo fenómeno se aprecia en el coeficiente de carga de las operaciones totales, el cual de 53.5% en 1991 cayó a 52.8% en 1993. En cuanto a las operaciones internacionales, el índice también bajó de 55.1% al 54% durante el mismo período.

14. Cabe destacar que la participación de las líneas aéreas de los Estados de la CLAC en 1993, respecto al total mundial de los servicios aéreos regulares totales e internacionales se mantuvo en 4.7% y 5%, respectivamente.

15. Pasando a considerar la participación de los transportadores aéreos en la Región en cuanto al volumen total del tráfico regular de pasajeros, carga y correo en sus operaciones totales e internacionales, como consecuencia de sus mercados cinco Estados generan alrededor del 80% del tráfico: Argentina, Brasil, Chile, Colombia y México; y en el caso de la carga, más del 70% corresponde a tres Estados: Brasil, Chile y Colombia.

16. En función de las expectativas, especialmente del mejoramiento de la actividad económica, la OACI (1) prevé que el tráfico regular de pasajeros de las líneas aéreas de América Latina y el Caribe crecerá a un ritmo de 4.3%, 5.5% y 6.3% para 1994, 1995 y 1996, respectivamente; tasas menores que las que se esperan a nivel mundial (5.2%, 6.4% y 7.1%).

17. Esta misma Organización Internacional estima que la carga, medida en toneladas-kilómetros, tendrá un crecimiento anual promedio de 5% durante el período 1990-2001.

18. Si tenemos en cuenta que se prevé que los índices de desarrollo de los mercados de América Latina crecerán en cerca de 6% anual hasta el año 2000, el transporte aéreo regional tiene posibilidades de seguir evolucionando favorablemente, siempre y cuando se tomen las medidas necesarias para enfrentar a la nueva reglamentación internacional. Ello exige de esta Región una profunda reflexión sobre la necesidad de fortalecer la coordinación y cooperación en las actividades de aviación civil entre los Estados miembros de la Comisión Regional y fundamentalmente continuar con los esfuerzos de integración.

#### **Tráfico intralatinoamericano (Anexos 13 y 14 - cuadros y gráficos)**

19. En 1993, el tráfico de pasajeros (tomado en una sola dirección) entre 87 pares de ciudades de los Estados de la CLAC tuvo un crecimiento de 11,5% con respecto a 1992. Las tasas de crecimiento más altas se observan en el tráfico de origen y destino desde Asunción, Sao Paulo y Tarija; mientras que se observa una variación negativa en el movimiento de pasajeros desde La Paz y Santa Cruz.

20. Teniendo en cuenta el panorama mundial de la aviación durante el bienio, los resultados obtenidos dentro de la Región resultan altamente alentadores, ello probablemente sea el resultado de la recuperación del nivel de actividad del conjunto de América Latina y el Caribe en sus procesos de intercambio de comercio e integración.

21. Se advierte que la estacionalidad juega un rol importante en el desenvolvimiento del tráfico aéreo dentro de la Región, ya que los picos entre altas y bajas temporadas son acentuados, lo que 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

---

(1) El Mundo de la Aviación Civil 1993-1996, Circular OACI 250-AT/102.

comerciales para equilibrar dichos periodos. Se observa que los meses de mayor tráfico son enero, febrero, julio y agosto; en tanto que abril, mayo y junio son los de menor flujo.

**Tráfico entre los Estados Miembros de la CLAC y los Estados Unidos (Anexos 15 al 17)**

22. Si analizamos el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC (exceptuando México) y los Estados Unidos de Norteamérica en el periodo 1992-1993, podemos apreciar que éste creció en forma notable, alcanzando una tasa de 14.2%, más del doble que el índice de incremento del periodo 1991-1992 que fue del 6.8%.

23. La explicación de este fuerte incremento se encuentra, no solamente en la mejora de las economías de los países de América Latina, sino también en el súbito interés de las grandes empresas de los Estados Unidos de Norteamérica en la región; las mismas que han entrado a este mercado aplicando políticas comerciales que han afectado sustancialmente a los transportadores aéreos de la Región.

24. Paralelamente se aprecia una mejora en las conexiones aéreas, a una región antes deficientemente servida, pero a la vez, un aumento de la capacidad que ha sobrepasado ampliamente el crecimiento de la demanda; los índices de ocupación han caído y la escalada de los precios de competencia han contribuido a una erosión del 23% en el rendimiento de las tarifas (2) de las rutas entre los Estados Unidos de Norteamérica y América Latina desde mediados de 1989.

25. Esta situación ha llevado a que la participación de los operadores latinoamericanos en el tráfico total entre Latinoamérica y los Estados Unidos de Norteamérica siga cayendo, llegando a 43% en 1993, después de haber tenido el 52.1% en 1989; tendencia que también se aprecia en el caso del tráfico entre México y los Estados Unidos de Norteamérica, donde las líneas aéreas de la región llevaron en 1993 tan sólo un 39.5% de los pasajeros, frente al 50% que transportaban en el año 1988.

26. Asimismo debe mencionarse, en cuanto al tráfico por nacionalidad, que en el año 1993 se observa nuevamente una disminución de los nacionales de Estados Unidos de Norteamérica en la participación del tráfico total.

**Tráfico entre Sudamérica y Europa (Anexos 14, 18 al 22 - cuadros y gráficos)**

27. El tráfico entre Sudamérica y Europa para un total de 42 pares de ciudades experimentó una pequeña variación positiva en 1993 con respecto a 1992, del orden del 0,6%; índice alentador si tenemos en cuenta la disminución experimentada (4,3%) en igual comparación de los periodos anteriores (1991-1992).

---

(2) "La Lucha por Repeler a las Grandes Aerolíneas de los Estados Unidos", Heini Nuntinen, Boletín Informativo - AITAL - mayo, junio 1994, página 17.

28. 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 datos disponibles, ya que de un total de 75,804 pasajeros transportados en febrero de 1993, sólo el 40,99% fue operado por líneas aéreas de la Región. Esta situación se agrava aún más en el periodo de alta temporada, ya que en el mes de julio del mismo año, la participación de nuestras aerolíneas es apenas el 39,5%. Estos índices son inclusive más bajos que los del periodo 1992.

#### **Apreciaciones sobre el desarrollo del tráfico**

29. Como es sabido, existe una estrecha correlación entre el transporte aéreo y la economía, ya que la demanda de este modo de transporte sigue la pauta del desarrollo económico; tal es así, que tradicionalmente cuando las economías mejoran, también mejora el tráfico aéreo o viceversa.

30. En estos últimos años, muchas economías de América Latina han experimentado un efectivo crecimiento del producto nacional bruto, niveles más bajos de inflación y desempleo, menor peso de la deuda externa, mayor estabilidad política, reactivación del comercio y muchos países han adoptado una política económica liberal dentro de sus modelos de desarrollo.

31. Los procesos de privatización han continuado, de tal forma que hace apenas tres años, dos tercios de los transportadores de bandera de América Latina eran propiedad de los gobiernos; en la actualidad esa característica es menor a un tercio.

32. En este contexto, el tráfico de las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la CLAC creció en forma moderada en el período 1992-1993 y a menor ritmo que el tráfico a nivel mundial, destacando el hecho de que aunque estos índices estén por debajo de los que se obtuvieron en todo el orbe, son mayores que los que se alcanzaron durante 1990-1991, lo cual nos indica que existe una clara tendencia a la expansión del transporte aéreo regional.

33. Cabe mencionar el crecimiento de la carga transportada por las líneas aéreas regulares de los Estados miembros, la que fue notablemente mayor que en los años anteriores. Ello se ha debido a la expansión del volumen de las exportaciones dentro de la región y a la reactivación del comercio interno en muchos de los países de América Latina, producto del mejoramiento de las bases económicas y las reformas económicas con aplicación de modelos de libertad de mercados que han contribuido a reactivar el intercambio de comercio.

34. Asimismo, se ha podido observar que el impacto de la expansión de las líneas aéreas de los Estados Unidos de Norteamérica en esta región y las respuestas de competencia de los operadores regionales que han impulsado el crecimiento del tráfico a más del 14%, pero acarreando consecuencias a éstos últimos, porque carecen del tamaño, de fuerza

comercializadora de calidad del servicio, para atraer un tráfico de alto rendimiento. Como consecuencia de ello se ha creado una sobrecapacidad en las rutas entre los Estados Unidos y Latinoamérica, y los operadores de esta región han perdido participación en el mercado.

**Composición de las flotas y productividad****A. Renovación de las flotas (Anexo 23)**

35. El número de aeronaves a reacción de 36 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC que cumplen servicios internacionales regulares asciende a 536, de las cuales, 101 son de fuselaje ancho, es decir aproximadamente un 19%. Si comparamos estas cifras con las que se obtuvieron en el bienio anterior, se aprecia que la renovación y ampliación de flotas de las principales líneas aéreas de la región ha seguido adelante, y que el incremento de aeronaves se debe también a la incursión en el tráfico internacional de transportadores aéreos que antes operaban en el tráfico doméstico.

**B. Resultados financieros de las líneas aéreas latinoamericanas (Anexo 24)**

36. Los datos financieros correspondientes a 1992 y 1993 obtenidos de 23 y 13 líneas aéreas de la región que cumplen servicios aéreos internacionales regulares respectivamente para cada período, nos advierten sobre una crítica situación financiera de las aerolíneas regionales, pues la mayoría de ellas obtuvieron resultados negativos de explotación. La falta de información de otras aerolíneas de importante gravitación regional, impide hacer un mayor análisis de este rubro.

37. Sin embargo, es necesario puntualizar que la tendencia mundial en el año 1993 fue positiva, ya que la OACI estima que las líneas regulares obtuvieron una pequeña ganancia de operación, que alcanzó el 1.1% del total de ingresos de explotación, después de tres años consecutivos de pérdidas.

38. En lo que se refiere a los pronósticos de los resultados financieros a nivel mundial, la OACI estima que la rentabilidad de las líneas aéreas aumentará a una tasa promedio anual de un 0,5% en términos reales hasta el año 2001. Sin embargo, se prevé que las aerolíneas debido a los elevados costes de capital de las nuevas aeronaves y al aumento del coste del financiamiento, se encuentren en menor capacidad para compensar dichas presiones sólo mediante incrementos de productividad. Por lo tanto, se deberán buscar nuevas fórmulas que ayuden a la industria a controlar esta situación.

**Actividades desarrolladas por la CLAC en el bienio 1992 - 1993**

**A. Reuniones de la CLAC (Anexo 25) y de otros Organismos y Entidades que mantienen estrecha vinculación con la CLAC**

39. Las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 1993 - 1994, se presentan en el **Anexo 25**. También se han considerado aquellas reuniones de la OACI de interés para el Organismo Regional, así como las reuniones de los Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica, Panamá y Sudamérica y de otros Organismos con estrecha vinculación con la CLAC, como AITAL, ya que la Comisión realiza un seguimiento de los asuntos relacionados con el quehacer aeronáutico regional que son tratados en estos eventos.

**B: Asuntos principales examinados por la CLAC en 1993 - 1994**

40. La Secretaría ha continuado desarrollando las tareas permanentes del Programa de Actividades correspondiente del bienio, que fuera aprobado por la Décima Asamblea.

41. De acuerdo a la distribución de los asuntos a ser examinados en este período, los Estados miembros del Comité Ejecutivo han aportado interesantes elementos de juicio para el examen de diversos tópicos incluidos en el Programa de Trabajo.

42. Entre las principales actividades de la CLAC, en el bienio 1993-1994 se encuentran: el estudio relativo a la aplicación de sistemas electrónicos de registro y/o aprobación tarifaria y a su posible incorporación experimental en las Administraciones de Aviación Civil de la región; asimismo, como continuación de la labor de la Comisión Regional en el ámbito de prevención y control del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, se adoptó un marco de referencia del Grupo Especial de Trabajo sobre Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA), el cual se ha plasmado en un Proyecto de Resolución que se presenta a la Asamblea; acompañando este trabajo se llegó a la conclusión que era necesario que los Estados miembros desarrollen campañas educativas de prevención en este ámbito para el personal directa o indirectamente vinculado con la actividad de la aviación civil, asunto que se resume en un Proyecto de Recomendación.

43. En materia de política de transporte aéreo, dos Proyectos, uno de Recomendación y otro de Resolución, han sido adoptados para ser sometidos a la presente Asamblea con el propósito de responder a las exigencias del desarrollo e integración de nuestros países y a la necesidad de disponer de la correspondiente orientación normativa en el ámbito regional.

44. Otros temas estudiados son: el de la competencia comercial, descartándose por el momento la elaboración de un Código de Conducta e invitando a los Estados miembros a que tomen las medidas necesarias para evitar la competencia desleal y las prácticas depredatorias en el transporte aéreo, de conformidad con sus previsiones normativas; se ha realizado un estrecho seguimiento de las políticas que sobre transporte aéreo se desarrollan en el Acuerdo de

Cartagena (GRAN), de las medidas adoptadas en el seno de la CEE, de los resultados de la Comisión Nacional de Competencia de los Estados Unidos de Norteamérica, de las conclusiones a las que arribó el Comité de Sabios, el GATS y en general de todos aquellos acontecimientos mundiales que tienen que ver con el desarrollo del transporte aéreo.

45. Se ha continuado con la labor de recopilar información sobre las medidas de protección ambiental en la aviación civil en los Estados de la región, también con el estudio de la congestión aeroportuaria solicitando a los Estados con capacidad de proporcionar apoyo en esta materia, hagan llegar sus aportes a la Secretaría. Con la ayuda de AITAL se examinó durante el bienio la gravitación del precio del combustible en los costos de las líneas aéreas regionales.

46. Por otro lado, cumpliendo el encargo de la Décima Asamblea se preparó un documento de orientación a los Estados sobre los programas de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y físicamente incapacitadas de los Estados miembros de la CLAC; se circuló además, un cuestionario para recopilar información sobre los Comités Nacionales de Facilitación que deben establecer los Estados en cumplimiento a lo recomendado en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

47. Se debe señalar que la CLAC, al igual que en el pasado, ha participado activamente en conferencias internacionales y regionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Tal es el caso de la Cuarta Reunión del Comité Especial para la Supervisión y Coordinación del Desarrollo del Sistema de Navegación Aérea del Futuro y del Planeamiento de la Transición (FANS FASE II), en las reuniones del GREPECAS y los Sub-Grupos de Navegación Aérea, participación que surgió de la necesidad de hacer un seguimiento de los nuevos sistemas de aeronavegación. Asimismo, se ha realizado un seguimiento de lo acontecido en el 29º período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI y se participará en la Cuarta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo convocada por el organismo internacional, que se llevará a cabo en Montreal (Canadá) del 23 de noviembre al 6 de diciembre de 1994, para lo cual el Comité Ejecutivo ha instado a los Estados a que vayan lo suficientemente preparados, ya que en este evento se debatirán posibles evoluciones en la reglamentación del transporte aéreo internacional, tema de crucial importancia para el futuro de la aviación comercial.

48. Se ha continuado con la labor de difusión de cursos de instrucción, seminarios, conferencias, simposios que son dictados tanto por Centros de Instrucción de la Región como por otros extrarregionales. Se ha seguido manteniendo una estrecha relación con el IAMTI, a través de la divulgación de su programa anual de capacitación entre los Estados miembros del Organismo Regional. Dicho Instituto, ofreció becas que han facilitado la participación de personal de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC. Se concretó el dictado del curso sobre Economía y Gestión Empresaria del Transporte Aéreo (Buenos Aires, Argentina, del 17 de setiembre al 29 de octubre de 1994) en dos niveles, el cual fue organizado por la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, el Comando

de Regiones Aéreas de Argentina, con el apoyo de la OACI a través del Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/OACI RLA/92/031 con el otorgamiento de becas y de esta Comisión Regional. Este asunto se examinará con mayor detenimiento, cuando se analice la cuestión 17 del Orden del Día de esta Asamblea (CLAC/A11-NE/14).

49. Mención aparte merece el estudio de la posible creación de un Organismo Monetario Aeronáutico Internacional. Dicho tema que fue analizado en varias oportunidades durante el bienio y sobre el cual se preparó y circuló un cuestionario a los Estados miembros con el propósito de esclarecer lo que piensan los Gobiernos sobre su viabilidad, desembocó en un Panel que se realizó en la ciudad de Salvador (Bahía) entre los días 13 y 14 de junio de 1994). Este asunto será abordado con mayor profundidad en esta Asamblea cuando se trate la cuestión 7 del Orden del Día (CLAC/A11-NE/4).

50. Se examinó el "Estatuto y Reglamento Interno de la CLAC", con el objeto de evaluar si era necesaria su modificación, y en base al aporte realizado por dos Estados miembros, se propone en esta Asamblea, seguir con el estudio de este asunto en el próximo bienio. Otro tema que se incluye dentro de las actividades para el próximo bienio es la continuación del análisis del Enfoque Jurídico del Estatuto del Comandante de Aeronave.

51. Un tópico que fue considerado agotado en su tratamiento fue el estudio de un Proyecto sobre Convenio Regional en materia Courier, ya que dicho tema había sido discutido por más de cuatro años, sin que se hubiera llegado a ningún acuerdo.

52. Se ha continuado con la política de acercamiento con los países anglo y franco parlantes del Caribe. En este sentido, se someterá a consideración de esta Asamblea, la viabilidad de declarar a Aruba como Estado adherente, en concordancia con el Artículo 73 de la Carta de las Naciones Unidas, tomando en cuenta que se requiere un razonable grado de coordinación y consulta con el Reino de los Países Bajos.

### **C. Vigésimo Aniversario de la CLAC**

53. La celebración del Vigésimo Aniversario de la CLAC se llevó a cabo mediante dos eventos principales, un Seminario conmemorativo que se celebró en la ciudad de Brasilia (del 1 al 3 de noviembre de 1993), en el cual se obtuvieron interesantes conclusiones que se plasmaron en la "Declaración de Brasilia" y un Homenaje en la Sede de la Secretaría de la CLAC en Lima (Perú, 14 de diciembre de 1993), que fue organizado por la Secretaría de la CLAC, con el apoyo de CIJEDAE. Como parte de la celebración de este aniversario, se realizó también un concurso monográfico y de fotografía. Otros Estados se unieron a la celebración mediante eventos que organizaron internamente en sus respectivos países y a través de publicaciones periodísticas.

**Presupuesto de gastos directos de la CLAC (Anexo 26)**

54. La Décima Asamblea de la CLAC había destinado la suma de US\$ 250,000 para atender los gastos directos de la Comisión durante el bienio 1993-1994.
55. El monto total de las erogaciones estimadas en los dos años asciende a US\$ 232,481; resultando un ahorro de US\$ 17,519, es decir alrededor del 7% de lo previsto.
56. En general, se puede decir que la previsión para 1993-1994 se ha aplicado sin dificultad y ha resultado acorde con las necesidades reales, salvo en el caso de la partida "sueldos y salarios".
57. Con el propósito de aprovechar mejor los recursos, sin ocasionar mayor gasto a los Estados, el Comité Ejecutivo, en dos de sus reuniones, aprobó la reasignación de partidas. Los rubros "reuniones", "gastos de impresiones", "alquiler y mantenimiento de equipo" y "gastos de viajes" han servido como fuente de fondos para esta redistribución.
58. Varios han sido los factores que han influido para lograr el equilibrio global del presupuesto. Por un lado está la tendencia de estabilización de la economía en el Estado sede de la Secretaría de la CLAC, situación que se ve reflejada en el índice de precios al consumidor. Al respecto y con fines comparativos, en el Adjunto 2 de la nota de estudio CLAC/A11-NE/16, se presenta la evolución de dicho índice en los últimos 3 años, observándose una clara tendencia a la disminución de la inflación.
59. Frente a ello, el valor de la divisa no ha crecido al mismo ritmo, de tal manera que la devaluación anual, tomando como referencia el tipo de cambio de las Naciones Unidas que se utiliza para efectos contables, se estima que será del 6%.
60. Asimismo, la Secretaría ha aplicado un control especial en aquellas partidas que pueden ser afectadas por este parámetro, ha continuado con la modalidad de trabajo de convocar reuniones conjuntas, y ha procurado conseguir de las líneas aéreas de la región, pasajes libre de cargo para los viajes en misión oficial del personal de la Secretaría de la CLAC.
61. 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 la oportunidad de examinar bajo la cuestión 19 del Orden del Día. Cabe también mencionar que la experiencia indica que año a año las actividades de la CLAC requieren mayores gastos por el incremento de la carga de trabajo.
62. Tomando en cuenta estas consideraciones y lo expresado en los párrafos anteriores, en relación a la tendencia futura de las variables económicas que podrían seguir afectando durante el siguiente período, así como a su comportamiento histórico, se presentará a la Asamblea una propuesta de presupuesto con un incremento de 5% con respecto al del bienio 1993 - 1994 (Adjunto 3 de la nota de estudio CLAC/A11-NE/16).

### **Relaciones con otros Organismos**

63. Las relaciones entre la CLAC y los otros Organismos citados en el Artículo 7 del Estatuto AALA, 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 mantenido, en algunos casos mediante una participación activa de estas entidades en las reuniones de la Comisión Regional y de observadores de la CLAC en eventos organizados por estos organismos. Tal es el caso de AITAL y la IATA, con las cuales la CLAC mantiene una estrecha relación que ha permitido una buena coordinación y complementación entre los respectivos programas de trabajo.

64. Cabe mencionar que se inició una tarea conjunta entre AITAL y la CLAC en lo referente al Programa de Estadísticas de Origen y Destino, con el propósito de que la publicación de la información se realice de manera oportuna, beneficiándose de esta forma tanto los Gobiernos como las líneas aéreas.

65. Asimismo, se debe informar que la Junta del Acuerdo de Cartagena invita regularmente a nuestro Organismo Regional a participar en cada una de las reuniones que tratan sobre transporte aéreo y son organizadas por dicha entidad.

### **Convocatoria a la XI Asamblea**

66. En ocasión del XLII Comité Ejecutivo, el cual se celebró en la ciudad de Guatemala los días 1 y 2 de setiembre del presente año, se aprobaron tanto el Orden del Día Provisional, como la asignación de asuntos que serán tratados durante este evento (CLAC/A11-NE/1 y CLAC/A11-NE/3).

### **Conclusiones**

67. El conjunto de hechos, mencionados en los párrafos anteriores, marca los hitos del camino que podría tomar este Organismo Regional en el futuro. En primer lugar, se debe entender que la globalización es una tendencia; por lo tanto, la adopción de nuevas normas y procedimientos es indispensable para mejorar la inserción de la aviación civil regional en este proceso, adoptando o perfeccionando reglamentaciones antidumping, medidas compensatorias y cláusulas de salvaguardia, que nos protejan de las prácticas comerciales desleales, ya que como consecuencia de la liberalización ha aumentado la vulnerabilidad del transporte aéreo regional. Pero es necesario actuar con cautela, para evitar que se caiga en un proteccionismo regional que podría interferir el proceso de integración latinoamericana/caribeño.

68. La **modernización** del sector es indispensable en este proceso de adaptación a las cambiantes circunstancias; ello significa tomar conciencia que el esfuerzo debe estar dirigido hacia un **proceso activo de aprendizaje**, lo cual implica una fuerte inversión de tiempo y capital tanto físico como humano. La capacitación y perfeccionamiento del personal tanto de las Administraciones de Aviación Civil, como de las líneas aéreas de la región son elementos claves para alcanzar este objetivo y eliminar las diferencias con otras regiones. Las experiencias en otras latitudes, confirman que la facilitación de este ejercicio es el eje esencial del cambio.

69. Sin embargo, no debemos olvidar que el **acceso al mercado de capitales y a la tecnología**, en un sector como éste, en el que se requiere fuertes inversiones para mantenimiento, operación y renovación de los equipos es un complemento indispensable en esta tarea de modernización. De ahí el interés de la CLAC, de estudiar la viabilidad de nuevas alternativas que respalden estos desafíos que se plantean.

70. Por otro lado, el renovado interés en las potencialidades de la cooperación regional y en los acuerdos formales de integración económica nos lleva a cuestionarnos sobre la importancia de la integración y el papel que la CLAC deberá asumir en la actual coyuntura. Será por lo tanto necesario establecer políticas y procedimientos encaminados a concertar las tendencias y posiciones de los diferentes grupos subregionales con miras a delinear una nueva estrategia comunitaria.

71. Si aceptamos que el objetivo es la productividad para lograr crecientes niveles de competitividad internacional, el proceso de integración podría jugar un papel complementario para cumplir ese propósito, ya que trae aparejado importantes beneficios, aunque también algunas desventajas que fácilmente podrían ser neutralizadas mediante la aplicación de políticas específicas. En este sentido, la Comisión Regional debe promover la coordinación y cooperación entre los Estados miembros.

72. La CLAC puede actuar como mecanismo de promoción y comunicación, pero en modo alguno puede sustituir el compromiso de los diferentes Estados, por ello es preciso un esfuerzo decidido para crear una mayor conciencia y fortalecer el compromiso de actuar. Esta Asamblea brinda la oportunidad para incorporar importantes asuntos que fueron estudiados de manera profunda durante el bienio y proponer nuevos ámbitos para la acción concertada.

73. Al concluir este informe, deseo hacer llegar a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a esta importante Asamblea nuestro profundo agradecimiento por su participación en este evento, reiterando nuestro deseo de cooperación y estrecho vínculo con las delegaciones asistentes. Estamos convencidos que los resultados que se obtengan permitirán un adecuada respuesta a este nuevo desafío del transporte aéreo internacional.

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES  
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC  
AÑO 1993 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas - kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons - kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	351	1,114	53.1%	44.0%	-9.6%
Bolivia	10	120	62.2%	48.5%	12.1%
Brasil	1,285	4,078	49.9%	12.5%	7.6%
Chile	616	1,018	59.4%	16.5%	15.8%
Colombia	492	1,014	56.4%	-6.8%	3.7%
Costa Rica	38	189	70.5%	4.7%	14.5%
Cuba	24	138	74.2%	7.2%	-7.4%
Ecuador	64	187	57.9%	6.8%	6.3%
El Salvador	26	203	71.5%	62.0%	16.0%
Guatemala	21	56	68.3%	9.4%	7.7%
Honduras	2	42	52.5%	0.0%	5.0%
Jamaica	20	155	58.9%	7.6%	2.6%
México	151	1,746	47.4%	-5.0%	-5.7%
Nicaragua	3	4	40.0%	-61.8%	-83.3%
Panamá	5	50	41.0%	8.0%	16.3%
Paraguay	24	139	59.1%	8.1%	11.2%
Perú	40	210	53.0%	-1.5%	17.3%
República Dominicana	3	28	66.7%	250.0%	7.7%
Uruguay	3	46	52.9%	0.0%	0.0%
Venezuela	149	767	55.5%	-14.6%	-1.5%
TOTAL	3,326.4	11,304	52.8%	9.6%	3.1%
TOTAL MUNDIAL	66,237.0	239,104	58.5%	8.6%	5.4%

TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES  
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC  
AÑO 1993 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	163	780	50.8%	-9.9%	-12.8%
Bolivia	8	96	62.3%	50.0%	18.5%
Brasil	858	2,514	51.4%	6.6%	8.4%
Chile	592	844	60.4%	15.8%	14.2%
Colombia	461	746	57.6%	-7.0%	1.8%
Costa Rica	38	188	70.4%	4.7%	13.9%
Cuba	23	118	74.2%	9.5%	-4.1%
Ecuador	56	157	55.7%	7.9%	7.5%
El Salvador	26	203	71.5%	62.0%	16.0%
Guatemala	21	56	68.3%	9.4%	7.7%
Honduras	2	38	52.1%	5.9%	5.6%
Jamaica	20	154	61.8%	7.1%	2.7%
México	77	811	45.8%	-2.3%	-10.8%
Nicaragua	3	4	40.0%	-60.0%	-81.8%
Panamá	5	50	41.0%	8.0%	16.3%
Paraguay	23	136	59.1%	7.9%	11.5%
Perú	34	143	51.3%	-1.5%	28.8%
República Dominicana	3	28	66.7%	250.0%	7.7%
Uruguay	3	46	52.9%	0.0%	0.0%
Venezuela	145	565	55.3%	-14.9%	0.9%
TOTAL	2,559.5	7,677	54.0%	3.1%	3.0%
TOTAL MUNDIAL**	55,185.0	152,999	61.6%	9.4%	7.7%

\* Pasajeros, carga y correo. \*\* No incluye a la CEI (Comunidad de Estados Independientes)

APENDICE 4  
Anexo 3

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1992 - 1993 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros - kmts efectuados (millones)		Asientos - kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1993/1992	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	Pasj - kmts efectuados	Asnts - kmts disponibles
	Argentina	10,384	9,221	16,225	15,629	64%	59%	-11.2%
Bolivia	1,069	1,092	1,724	1,883	62%	58%	2.2%	9.2%
Brasil	27,828	29,500	49,693	51,754	56%	57%	6.0%	4.1%
Chile	3,854	4,425	6,423	7,500	60%	59%	14.8%	16.8%
Colombia	4,874	5,296	7,990	9,131	61%	58%	8.7%	14.3%
Costa Rica	1,204	1,432	1,974	2,427	61%	59%	18.9%	23.0%
Cuba	1,370	1,321	1,877	1,914	73%	69%	-3.6%	2.0%
Ecuador	1,188	1,255	2,160	2,282	55%	55%	5.6%	5.6%
El Salvador	1,563	1,738	2,442	2,849	64%	61%	11.2%	16.7%
Guatemala	366	384	763	768	48%	50%	4.9%	0.7%
Honduras	309	323	606	598	51%	54%	4.5%	-1.3%
Jamaica	1,460	1,488	2,281	2,400	64%	62%	1.9%	5.2%
México	19,553	18,216	34,916	31,407	56%	58%	-6.8%	-10.1%
Nicaragua	186	58	326	112	57%	52%	-68.8%	-65.8%
Panamá	340	380	607	792	56%	48%	11.8%	30.4%
Paraguay	1,141	1,273	1,729	1,768	66%	72%	11.6%	2.3%
Perú	1,528	1,887	2,830	3,494	54%	54%	23.5%	23.5%
República Dominicana	283	280	404	438	70%	64%	-1.1%	8.2%
Uruguay	490	490	628	628	78%	78%	0.0%	0.0%
Venezuela	6,753	6,708	13,506	13,416	50%	50%	-0.7%	-0.7%
<b>TOTAL</b>	<b>85,743</b>	<b>86,767</b>	<b>149,104</b>	<b>151,190</b>	<b>58%</b>	<b>57%</b>	<b>1.2%</b>	<b>1.4%</b>
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	<b>1,778,747</b>	<b>1,844,831</b>	<b>2,736,534</b>	<b>2,838,202</b>	<b>65%</b>	<b>65%</b>	<b>3.7%</b>	<b>3.7%</b>

APENDICE 4  
Anexo 4

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS  
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC AÑOS 1992 - 1993 (SERVICIOS REGULARES)

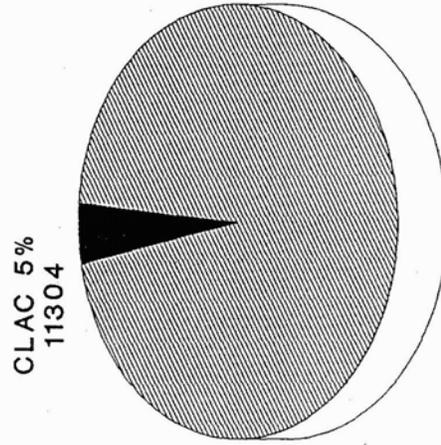
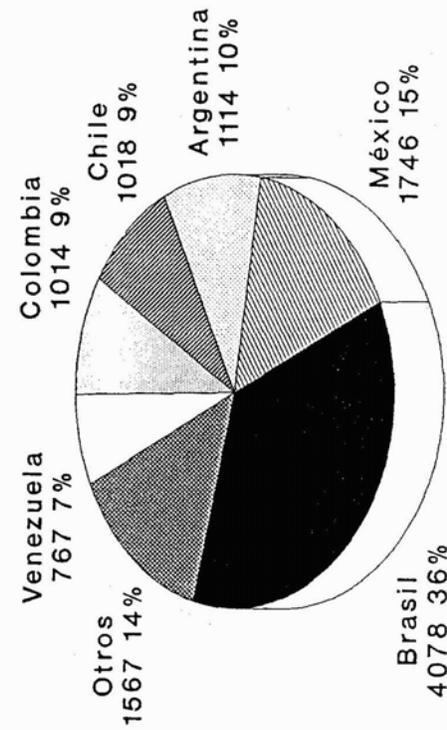
OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1993/1992	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	Pasj-kmts efectuados	Asnts-kmts disponibles
	Argentina	7,178	6,072	11,216	10,653	64%	57%	-15.4%
Bolivia	780	843	1,322	1,479	59%	57%	8.1%	11.9%
Brasil	15,144	16,864	25,240	27,200	60%	62%	11.4%	7.8%
Chile	2,495	2,772	4,229	4,698	59%	59%	11.1%	11.1%
Colombia	2,268	2,377	3,780	4,098	60%	58%	4.8%	8.4%
Costa Rica	1,197	1,425	1,962	2,415	61%	59%	19.0%	23.1%
Cuba	1,042	1,069	1,532	1,620	68%	66%	2.6%	5.7%
Ecuador	948	1,015	1,823	1,952	52%	52%	7.1%	7.1%
El Salvador	1,563	1,738	2,442	2,849	64%	61%	11.2%	16.7%
Guatemala	366	384	763	768	48%	50%	4.9%	0.7%
Honduras	275	289	550	545	50%	53%	5.1%	-0.9%
Jamaica	1,448	1,474	2,161	2,268	67%	65%	1.8%	4.9%
México	9,119	8,016	16,284	14,575	56%	55%	-12.1%	-10.5%
Nicaragua	170	58	309	112	55%	52%	-65.9%	-63.9%
Panamá	340	380	607	792	56%	48%	11.8%	30.4%
Paraguay	1,121	1,253	1,698	1,740	66%	72%	11.8%	2.5%
Perú	848	1,205	1,437	2,274	59%	53%	42.1%	58.2%
República Dominicana	283	280	404	438	70%	64%	-1.1%	8.2%
Uruguay	490	490	628	628	78%	78%	0.0%	0.0%
Venezuela	4,278	4,416	8,731	8,832	50%	50%	3.2%	1.2%
TOTAL	51,353	52,420	87,119	89,935	59%	58%	2.1%	3.2%
TOTAL MUNDIAL*	969,472	1,026,944	1,468,897	1,555,976	66%	66%	5.9%	5.9%

\* No incluye la CEI (Comunidad de Estados Independientes)

# OPERACIONES TOTALES AÑO 1993

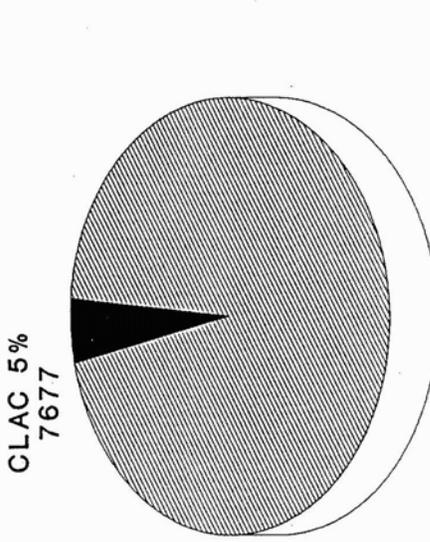
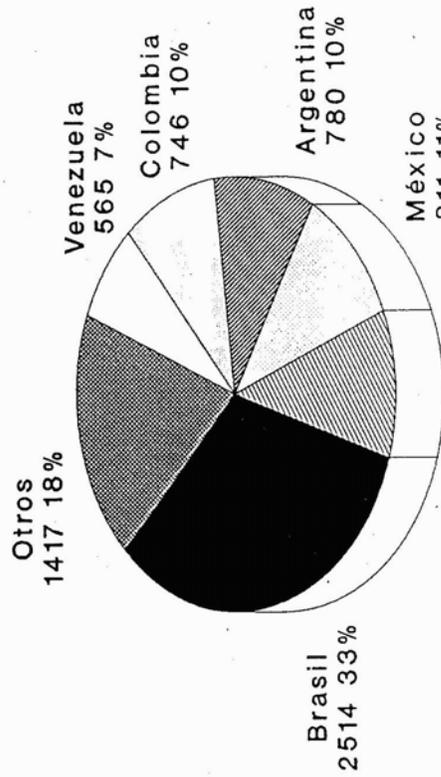


TOTAL CLAC

T. CLAC vs T. MUNDIAL

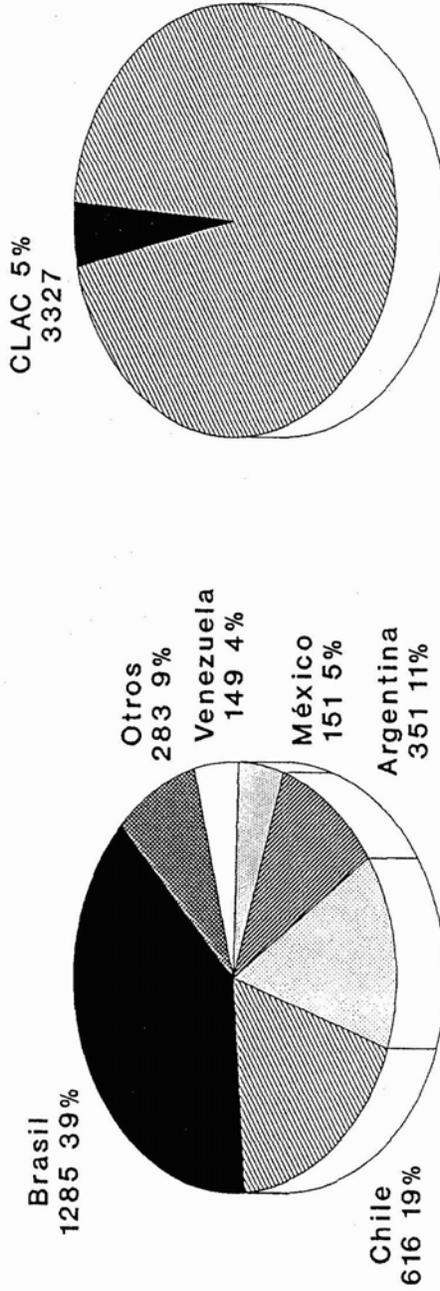
Cifras en millones de Ton-Km efectuadas

# OPERACIONES INTERNACIONALES AÑO 1993



Cifras en millones de Ton-Km efectuadas

# OPERACIONES TOTALES AÑO 1993



Mundial-CLAC 95%  
66237

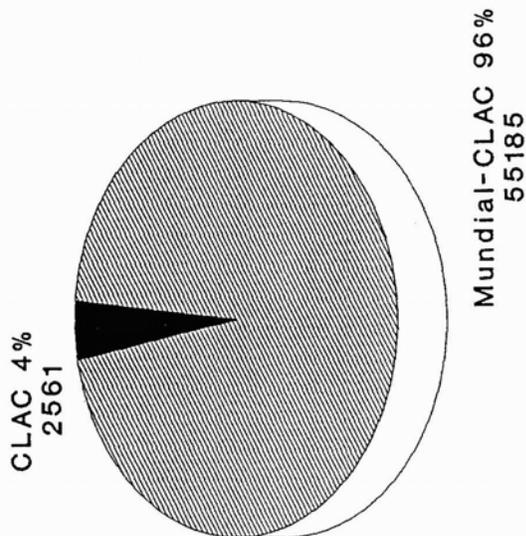
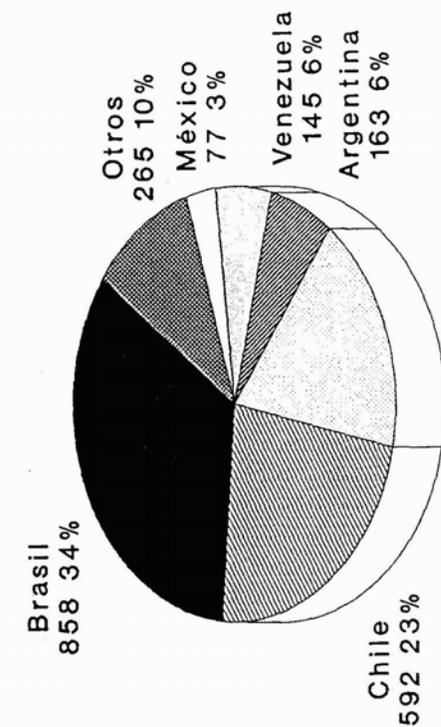
C. CLAC vs C. MUNDIAL

Colombia  
492 15%

CARGA CLAC

Cifras en millones de Ton-Km efectuadas

# OPERACIONES INTERNACIONALES AÑO 1993

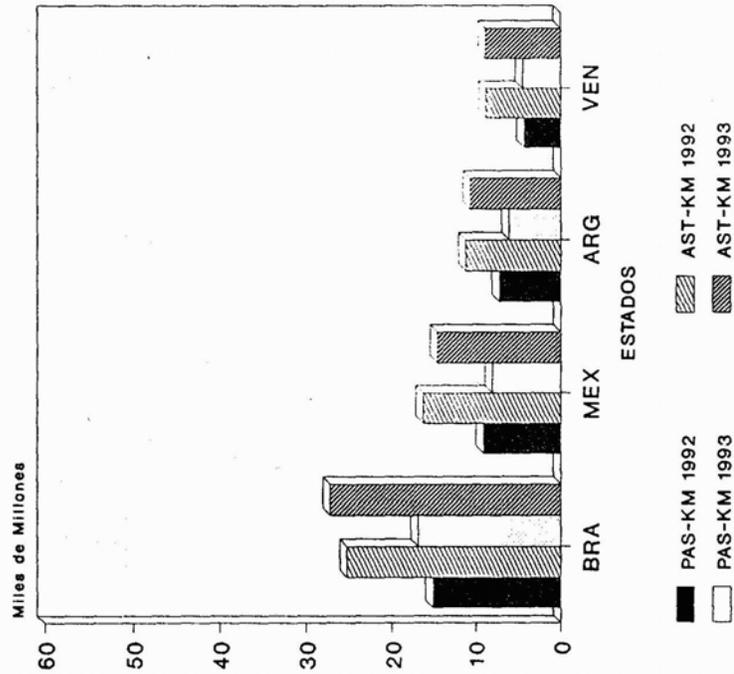


CARGA CLAC

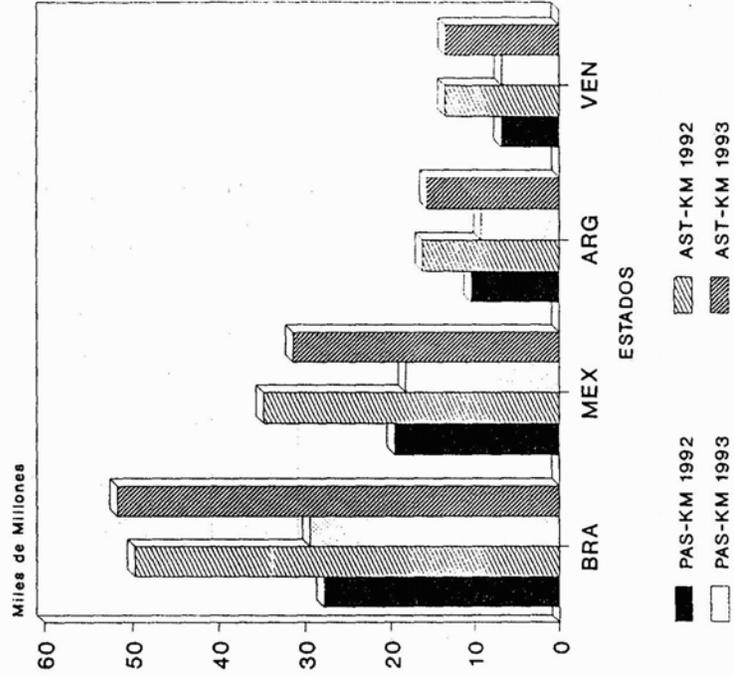
C. CLAC vs C. MUNDIAL

Cifras en millones de Ton-Km efectuadas

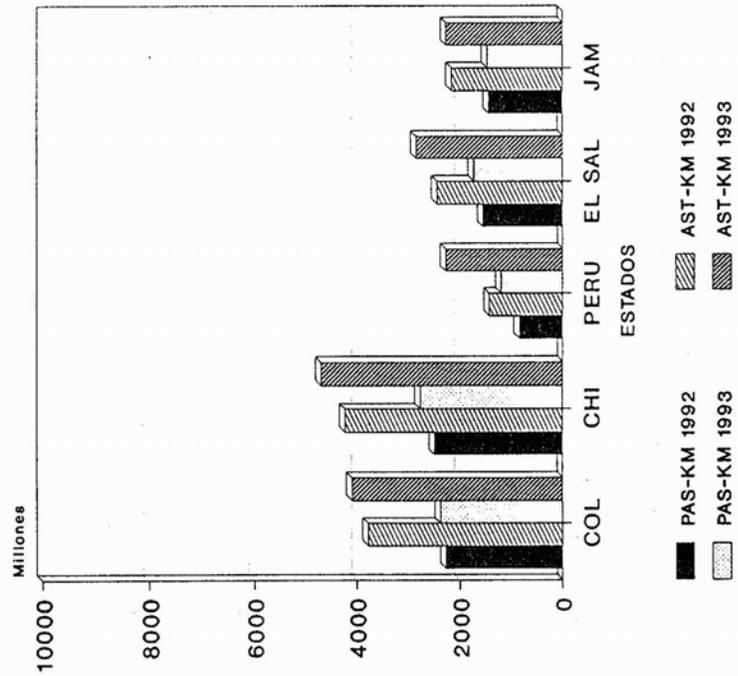
OPERACIONES INTERNACIONALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



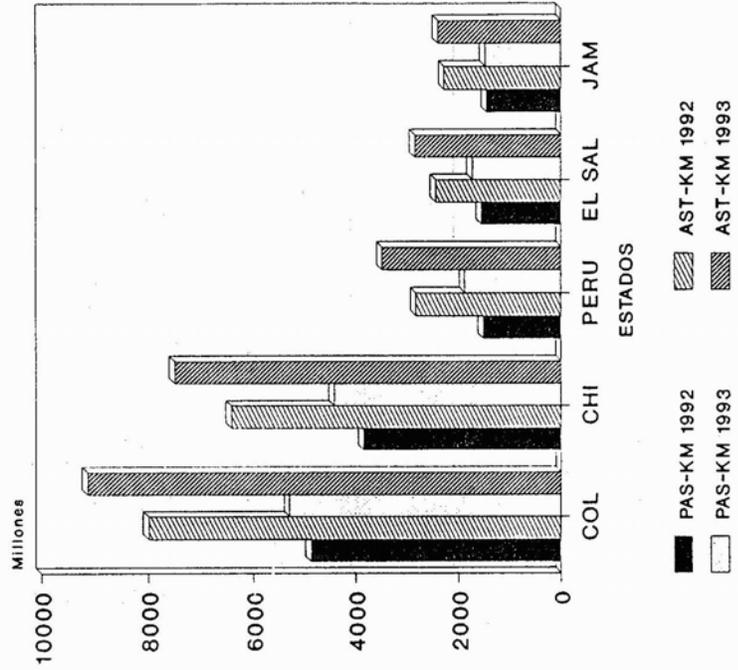
OPERACIONES TOTALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



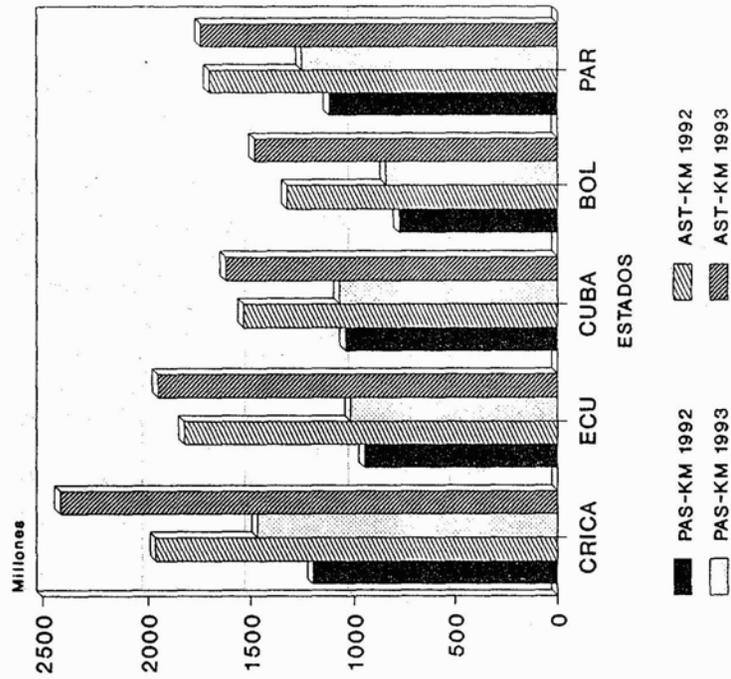
OPERACIONES INTERNACIONALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



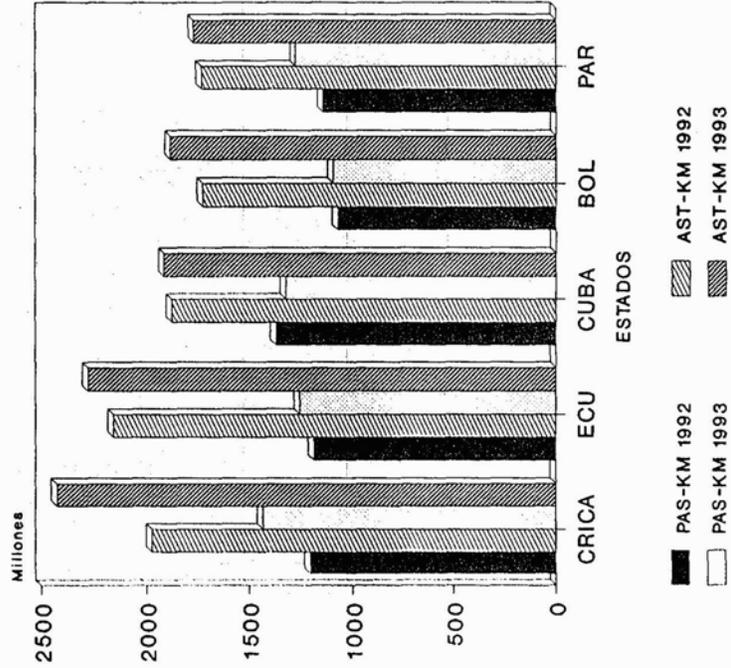
OPERACIONES TOTALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



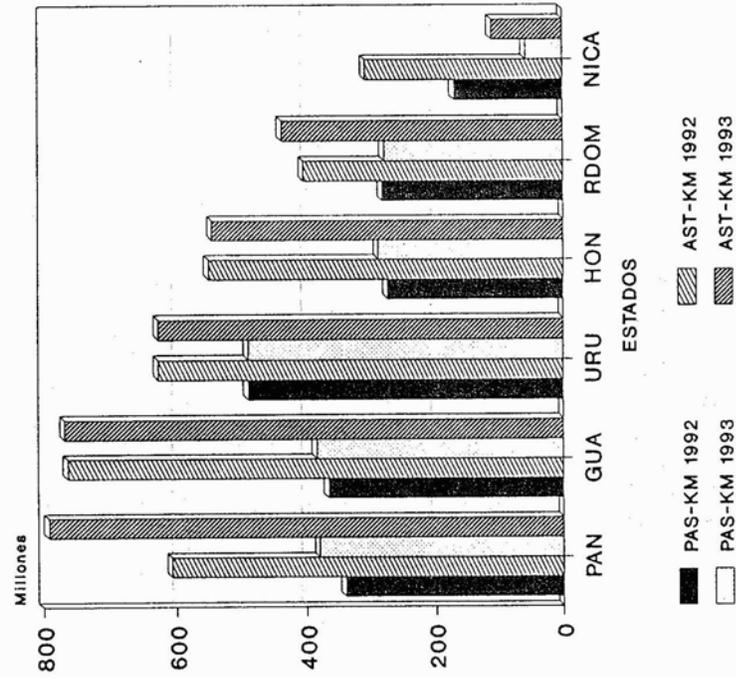
OPERACIONES INTERNACIONALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



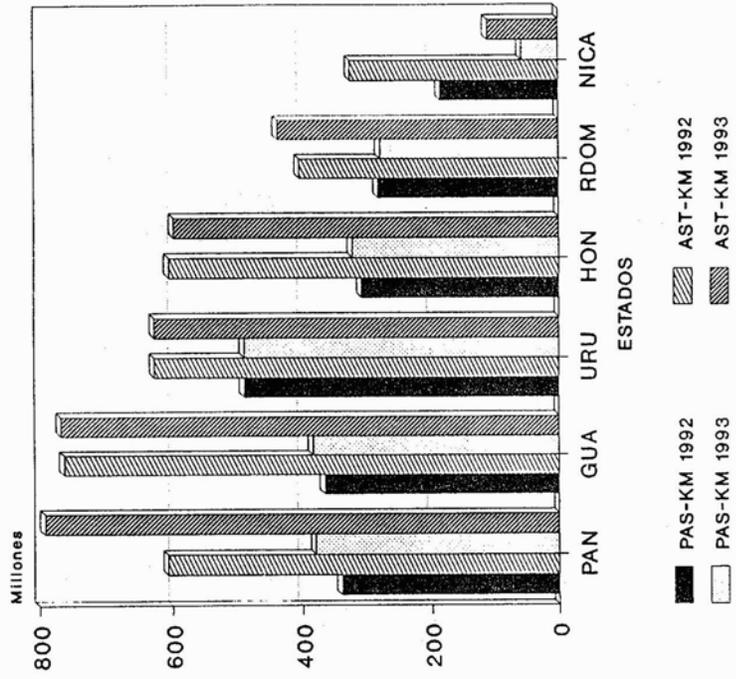
OPERACIONES TOTALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



OPERACIONES INTERNACIONALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



OPERACIONES TOTALES  
PASAJEROS-KM EFECTUADOS  
vs ASIENTOS-KM DISPONIBLES



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

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

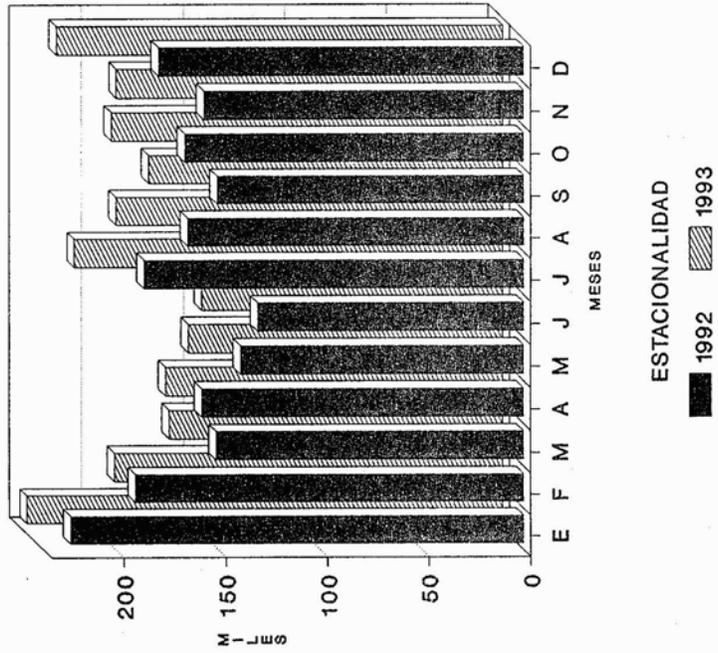
CIUDADES		1992 Pasajeros (Nº)	1993 Pasajeros (Nº)	Variación 1992-1993 (%)
ASUNCION*	(5)	63688	80924	27.1
BUENOS AIRES	(16)	1026720	1085607	5.7
CARACAS	(8)	168837	201967	19.6
GUAYAQUIL	(5)	28228	33922	20.2
LA PAZ	(2)	17255	16348	-5.3
LIMA	(9)	109349	118390	8.3
MONTEVIDEO	(3)	87719	106699	21.6
PANAMA	(15)	187173	222591	18.9
QUITO	(3)	40774	48091	17.9
RIO DE JANEIRO	(3)	50253	52479	4.4
SANTA CRUZ	(3)	16685	15654	-6.2
SANTIAGO	(12)	174651	211152	20.9
SAO PAULO	(2)	26925	33614	24.8
TARIJA	(1)	3474	5181	49.1
TOTAL	(87)	2001731	2232619	11.5

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

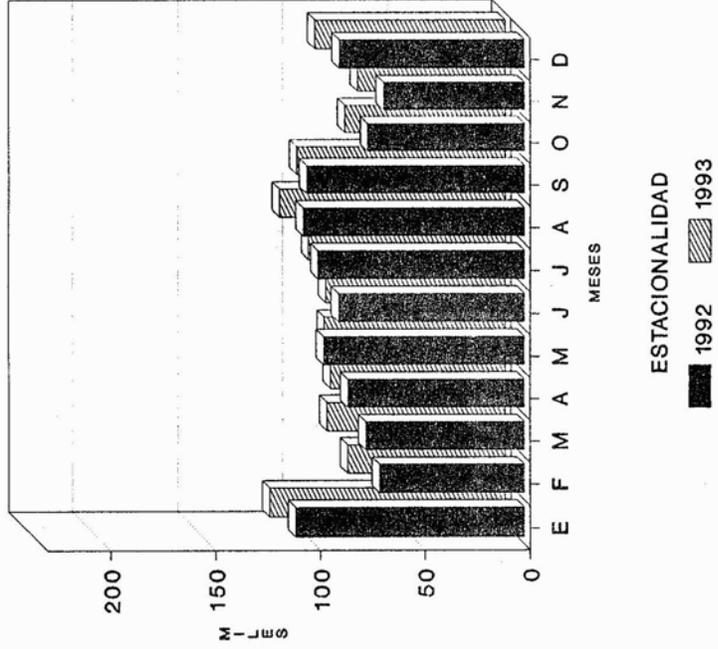
\* Datos proporcionados por el país de destino del tráfico

Fuente: Programa ODS CLAC

TRAFICO DE PASAJEROS  
CON ORIGEN Y DESTINO  
EN AMERICA LATINA



TRAFICO DE PASAJEROS  
ORIGEN AMERICA DEL SUR  
Y DESTINO EUROPA



APENDICE 4  
Anexo 15

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

(Servicios Regulares, Tráfico S - N )

AÑO 1992

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 1991	%
Argentina	84,892	36.0%	150,870	64.0%	235,762	11.2%	29.3%
Bolivia	36,632	54.0%	31,215	46.0%	67,847	45.9%	38.1%
Brasil	367,192	60.5%	239,841	39.5%	607,033	0.5%	28.4%
Chile	85,173	58.6%	60,159	41.4%	145,332	-1.4%	38.2%
Colombia	176,479	51.8%	164,360	48.2%	340,839	12.2%	46.3%
Costa Rica	118,357	36.9%	201,975	63.1%	320,332	21.8%	61.9%
Ecuador	125,378	58.9%	87,484	41.1%	212,862	12.0%	55.8%
El Salvador	168,356	66.5%	84,788	33.5%	253,144	26.0%	50.4%
Guatemala	137,071	43.3%	179,844	56.7%	316,915	2.1%	49.4%
Honduras	81,871	48.3%	87,575	51.7%	169,446	9.2%	57.9%
Jamaica	430,162	55.1%	350,266	44.9%	780,428	-3.1%	68.6%
Nicaragua	32,632	43.0%	43,265	57.0%	75,897	0.0%	53.8%
Panamá	38,340	21.7%	138,272	78.3%	176,612	1.3%	59.6%
Paraguay	27,766	100.0%	0	0.0%	27,766	-4.9%	44.8%
Perú	95,410	47.3%	106,214	52.7%	201,624	-11.5%	37.3%
República Dominicana	190,133	20.4%	740,480	79.6%	930,613	11.6%	72.4%
Uruguay	204	32.1%	432	67.9%	636	12620.0%	28.8%
Venezuela	261,383	46.2%	304,794	53.8%	566,177	12.7%	33.0%
TOTAL	2,457,431	45.3%	2,971,834	54.7%	5,429,265	6.8%	51.8%
México	1,810,131	43.8%	2,323,096	56.2%	4,133,227	-0.2%	62.4%

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA

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

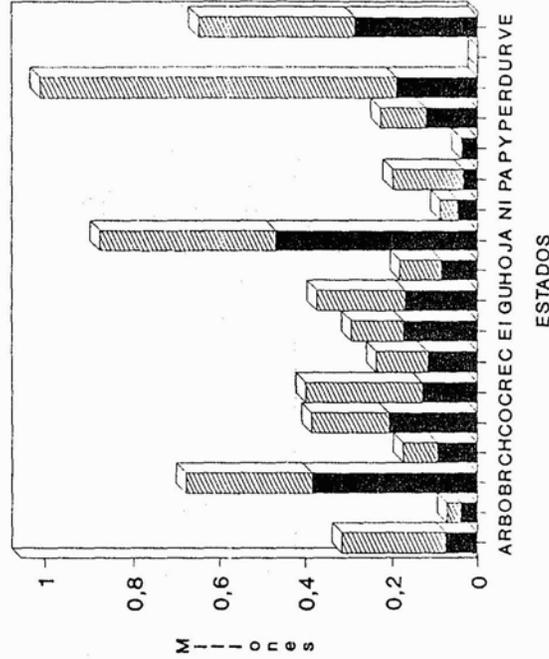
(Servicios Regulares, Tráfico S - N )

AÑO 1993

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 1992	%
Argentina	75,534	23.9%	241,009	76.1%	316,543	34.3%	28.0%
Bolivia	38,306	53.1%	33,868	46.9%	72,174	6.4%	40.9%
Brasil	384,350	56.7%	293,472	43.3%	677,822	11.7%	27.1%
Chile	95,386	54.6%	79,403	45.4%	174,789	20.3%	38.6%
Colombia	208,418	54.0%	177,421	46.0%	385,839	13.2%	47.4%
Costa Rica	130,904	32.8%	268,027	67.2%	398,931	24.5%	62.1%
Ecuador	118,402	49.7%	119,843	50.3%	238,245	11.9%	56.3%
El Salvador	175,395	59.4%	120,088	40.6%	295,483	16.7%	48.1%
Guatemala	171,180	45.8%	202,307	54.2%	373,487	17.9%	46.9%
Honduras	85,602	46.8%	97,290	53.2%	182,892	7.9%	60.4%
Jamaica	468,025	53.4%	407,703	46.6%	875,728	12.2%	69.2%
Nicaragua	47,117	53.5%	40,983	46.5%	88,100	16.1%	49.8%
Panamá	32,928	16.5%	166,416	83.5%	199,344	12.9%	59.9%
Paraguay	37,755	98.9%	415	1.1%	38,170	37.5%	37.9%
Perú	122,347	53.9%	104,683	46.1%	227,030	12.6%	39.5%
República Dominicana	191,097	18.9%	818,147	81.1%	1,009,244	8.4%	73.1%
Uruguay	0	0.0%	2	100.0%	2	-99.7%	0.0%
Venezuela	287,723	44.4%	360,406	55.6%	648,129	14.5%	33.5%
TOTAL	2,670,469	43.1%	3,531,483	56.9%	6,201,952	14.2%	51.4%
México	1,657,143	39.5%	2,533,087	60.5%	4,190,230	1.4%	62.4%

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA

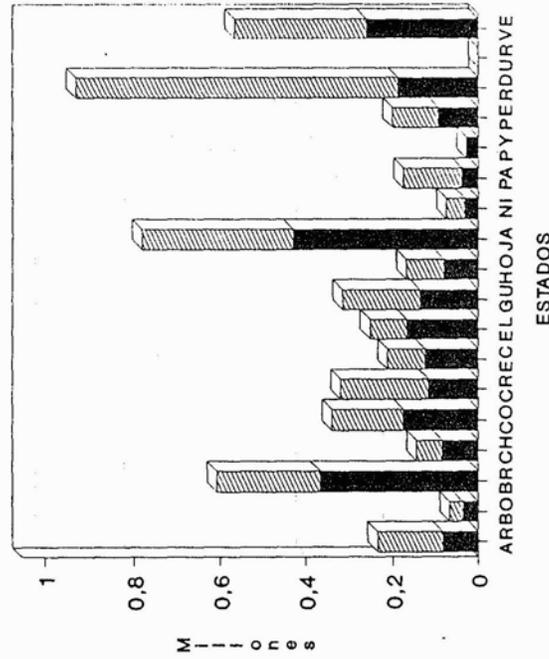
PARTICIPACION LINEAS AEREAS  
EN EL TRAFICO DE PASAJEROS  
DE LATINOAMERICA A EE. UU.



AÑO 1993

(1) PAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS  
(2) PASAJEROS LINEAS AEREAS AMERICANAS

PARTICIPACION LINEAS AEREAS  
EN EL TRAFICO DE PASAJEROS  
DE LATINOAMERICA A EE. UU.



AÑO 1992

(1) PAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS  
(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	1992 Pasajeros (N°)	1993 Pasajeros (N°)	Variación 1992-1993 (%)
BOGOTA (7)	94839	107921	13.8
BUENOS AIRES (6)	311639	312751	0.4
CARACAS (9)	238079	240059	0.8
LIMA (5)	38417	43484	13.2
RIO DE JANEIRO (8)	312870	288644	-7.7
SANTIAGO (7)	73190	82177	12.3
TOTAL (42)	1069034	1075036	0.6

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

Fuente: Programa ODS 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 1992

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	1868	29.28	4511	70.72	6379	100
BUENOS AIRES (6)	9884	49.91	9918	50.09	19802	100
CARACAS (9)	6036	41.56	8486	58.44	14522	100
LIMA (5)	0	0.00	2911	100.00	2911	100
RIO DE JANEIRO (8)	8704	44.05	11056	55.95	19760	100
SANTIAGO (7)	1941	30.60	4402	69.40	6343	100
TOTAL (42)	28433	40.78	41284	59.22	69717	100

JULIO 1992

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	2976	33.749	5842	66.251	8818	100
BUENOS AIRES (6)	12113	39.8	18322	60.2	30435	100
CARACAS (9)	7605	31.426	16595	68.574	24200	100
LIMA (5)	0	0	3453	100	3453	100
RIO DE JANEIRO (8)	13530	51.77	12605	48.23	26135	100
SANTIAGO (7)	2299	38.927	3607	61.073	5906	100
TOTAL (42)	38523	38.933	60424	61.067	98947	100

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

Fuente: Programa ODS CLAC

APENDICE 4  
Anexo 20

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 1993

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	2160	33.71	4247	66.29	6407	100
BUENOS AIRES (6)	8274	38.37	13287	61.63	21561	100
CARACAS (9)	6236	42.36	8486	57.64	14722	100
LIMA (5)	0	0.00	2836	100.00	2836	100
RIO DE JANEIRO (8)	11825	52.11	10866	47.89	22691	100
SANTIAGO (7)	2577	33.97	5010	66.03	7587	100
TOTAL (42)	31072	40.99	44732	59.01	75804	100

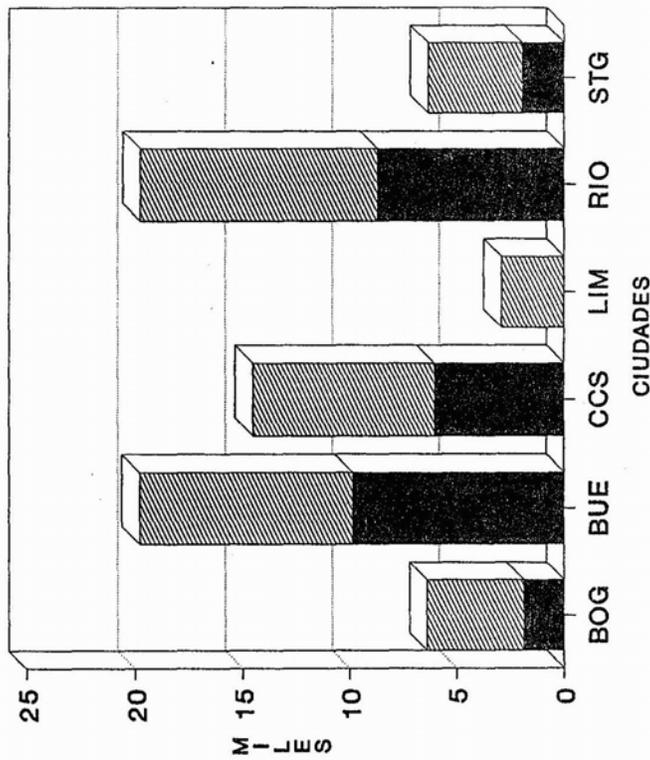
JULIO 1993

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (7)	3419	35.42	6235	64.58	9654	100
BUENOS AIRES (6)	11614	40.81	16843	59.19	28457	100
CARACAS (9)	7755	31.85	16595	68.15	24350	100
LIMA (5)	0	0.00	3790	100.00	3790	100
RIO DE JANEIRO (8)	13004	58.44	9249	41.56	22253	100
SANTIAGO (7)	1425	24.88	4302	75.12	5727	100
TOTAL (42)	37217	39.50	57014	60.50	94231	100

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

Fuente: Programa ODS CLAC

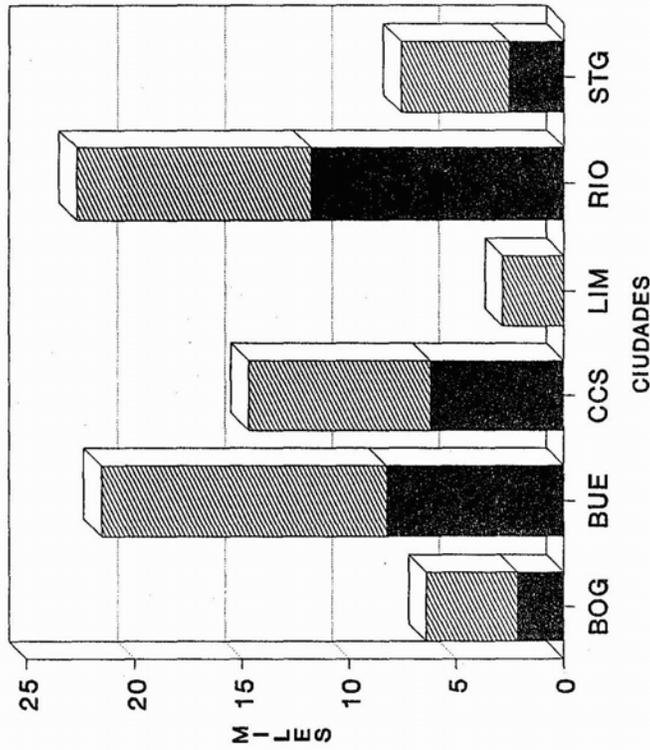
PARTICIPACION LINEAS AEREAS  
 TRAFICO DE PASAJEROS  
 ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA



FEBRERO 1992

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

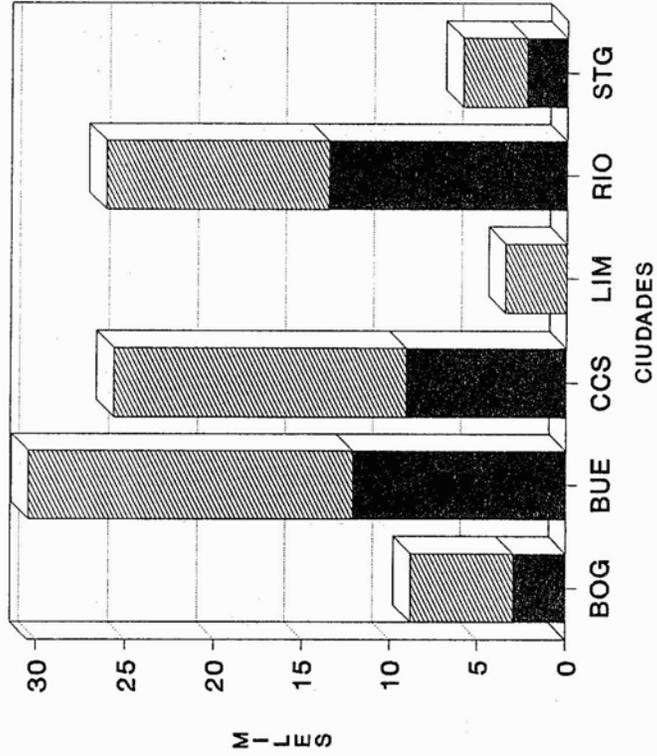
PARTICIPACION LINEAS AEREAS  
 TRAFICO DE PASAJEROS  
 ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA



FEBRERO 1993

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

PARTICIPACION LINEAS AEREAS  
TRAFICO DE PASAJEROS  
ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA

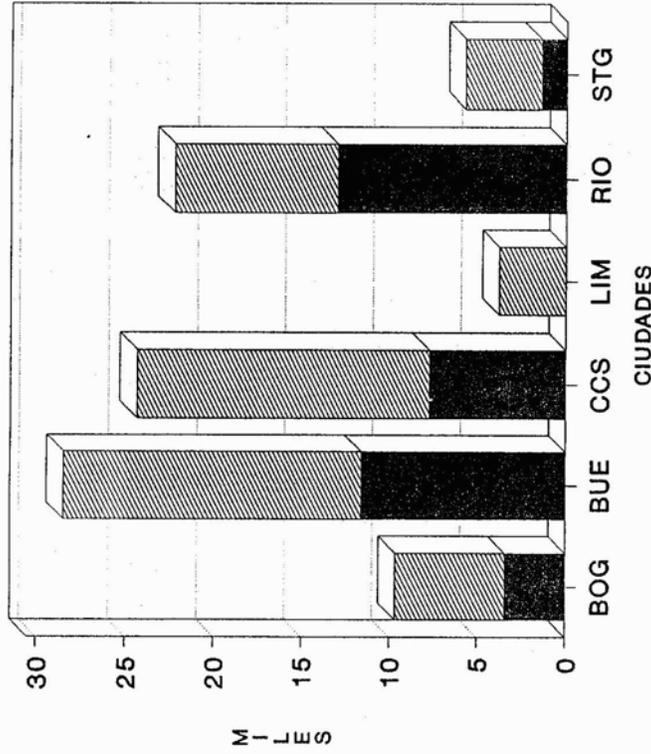


JULIO 1992

■ (1)    ▨ (2)

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

PARTICIPACION LINEAS AEREAS  
TRAFICO DE PASAJEROS  
ENTRE SUDAMERICA Y EUROPA



JULIO 1993

■ (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 747-200	7
Boeing 727-200	8
Boeing 737-200	11
Airbus A-310-300	3
Douglas MD-83/MD-88	6
	-----
Total	35

**AEROMEXICO**

Boeing 757-200	2
Boeing 767-200	2
Boeing 767-300	2
Douglas DC-10-15	2
Douglas DC-10-30	4
Douglas DC-9-32	18
MD-82/83	15
MD-88/87	12
	-----
Total	57

**AERONAVES DEL PERU \***

Douglas DC-8 Cargo	3
Boeing 707	2
	-----
Total	5

**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

**ARCA \***

Douglas DC-8-50F	2
	-----
Total	2

**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

**COPA \***

Boeing 737-100	3
	----
Total	3

**CRUZEIRO \***

Boeing 737-200	6
	----
Total	6

**CUBANA**

Douglas DC-10-30	1
Ilyushin IL-62M	28
Tupolev TU/154	8
Yakovlev YAK-42	4
	----
Total	41

**ECUATORIANA**

Douglas DC-10-30	1
Airbus A-310	1
	----
Total	2

**FAST AIR**

Boeing 707 331-C	1
Douglas DC-8-71	2
	----
Total	3

**FAUCETT**

Boeing 737-112/200	6
Lockheed L-1011	2
	----
Total	8

**LLOYD AEREO BOLIVIANO**

Airbus A-310**	1
Boeing 727-100	3
Boeing 727-200	3
Boeing 727-200**	1
Boeing 707C	1
Boeing 727C**	1
	----
Total	10

**LACSA**

Airbus A320-212	6
Boeing 737-236	4
Douglas DC-8-55F	1
	----
Total	11

**LADECO**

Boeing 707 327 C	1
Boeing 727-100	2
Boeing 737-200	7
Boeing 737-3Q8	1
Boeing 757-200ER	2
BAC1-11-300	2
DC-8-71 F	1
	----
Total	16

**LAN CHILE**

Boeing 707-331C	1
Boeing 737-200	3
Boeing 737-215	1
Boeing 767-216-ER/300	2
Boeing 767-33 AER	1
Boeing 767-300 ER	1
BAE-146-200	2
Douglas DC-8 71 F	2
	----
Total	13

**LAP \***

Boeing 707-320B	2
Douglas DC-8	3
	----
Total	5

**LAPA**

Boeing 737	2
	----
Total	2

**LAV**

Douglas DC-9-30	3
Douglas DC-9-50	10
Douglas DC-9-80 (MD-83)	3
	----
Total	16

**LAC \***

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

**MEXICANA**

Fokker 100	10
Boeing 727-200	25
Douglas DC-10-15	4
Airbus A-320-200	16
	-----
Total	55

**PLUNA \***

Boeing 737-200	3
Boeing 707-300	1
	-----
Total	4

**SAETA**

Airbus 310-300	2
Boeing 727-100	2
Boeing 727-200	1
	-----
Total	5

**SAHSA \***

Boeing 737-200	4
	-----
Total	4

**SAM \***

Boeing 727-200	2
Boeing 727-100	7
	-----
Total	9

**TACA \***

Boeing 737	6
Boeing 767-300	1
	-----
Total	7

**TAMPA \***

Boeing 707	5
	-----
Total	5

**TAN \***

Boeing 727-225	1
Boeing 737-100	1
	-----
Total	2

**VARIG**

Boeing 727-100 Cargo	5
Boeing 737-200	17
Boeing 737-300	26
Boeing 747-200 COMB	3
Boeing 747-300	2
Boeing 747-341	3
Boeing 747-400	3
Boeing 767-300	4
Boeing 767-200	6
Douglas DC-10-30	8
Douglas DC-10-30 Cargo	2
MD-11	6
	-----
Total	85

**VASP**

Airbus A-300 B2	3
Boeing 737-200	17
Boeing 737-300	2
Douglas MD-11	3
	-----
Total	25

**VIASA**

Boeing 727-200	5
Airbus A-300-84	2
Douglas DC-10-30	4
	-----
	11

**TRANSBRASIL**

Boeing 707-320	2
Boeing 737-300	11
Boeing 737-400	4
Boeing 767-200/ER	4
Boeing 767-200	3
Boeing 767-300	1
	-----
	25

**TOTAL GENERAL FLOTAS A REACCION DE 36 LINEAS AEREAS:** 536

**TOTAL GENERAL FLOTAS FUSELAJE ANCHO :** 101

Notas: Flota al 1° de enero de 1994  
\* Información no actualizada  
\*\* Aeronaves en arriendo

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	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
AEROLINEAS ARGENTINAS	914.3	806.9	947.4	949.2	-3.6	-17.6	-20.6	-27.6
AEROMEXICO	977.6	1085.7	999.7	1096.2	-2.3	-1.0	-5.4	-7.4
AEROPERU	72.7	72.6	91.7	77.6	-26.1	-6.9	-26.0	0.0
AIRES	9.2		9.0		2.2		4.3	
ARCA								
AVENSA								
AVIANCA								
AVIATECA								
CDA	50.0	49.1	57.3	56.2	-14.6	-14.6	-16.0	-15.9
CIELOS DEL SUR S.A.	176.6		167.2		5.3		0.0	
COPA								
CRUZEIRO								
CUBANA	243.6	241.7	248.5	255.2	-2.0	-5.6	-2.5	0.0
DOMINAIR	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ECUATORIANA	98.4	41.0	117.3	84.2	-19.2	-105.4	-4.8	
FAST AIR	42.8	133.2	40.8	125.7	4.7	5.6	4.7	4.6
FAUCETT	71.4		83.7		-17.2		-23.8	
LAB	118.8	118.7	127.9	127.3	-7.7	-7.2	-9.9	0.0
LAC								
LACSA	127.2		126.7		0.4		-1.3	
LADECO	183.4	176.4	189.8	173.1	-3.5	1.9	-5.2	1.9
LAN CHILE								
LAPA	2.6	16.5	5.1	19.7	-96.2	-19.4	3.8	-14.5
LAV								
MEXICANA	1044.4	903.8	1193.9	975.7	-14.3	-8.0	-15.4	-10.7
PLUNA								
SAETA	31.4	62.7	14.9	62.7	52.5	0.0	0.0	0.0
SAHSA	49.8		50.2		-0.8		0.2	
SAM	71.4		68.2		4.5		7.0	
SAPSE	1.2		2.5		-108.3		-125.0	
TACA								
TAMPA	68.8		67.6		1.7		0.0	
TAN								
TRANSBRASIL								
VARIG	2052.2		2170.0		-5.7		-16.2	
VASP								
VIASA	307.6		368.9		-19.9		-19.9	
TOTAL	6716.4	3709.2	7149.3	4003.7	-6.4	-7.9	-1.0	-6.0

FUENTE: OACI Y CLAC

APENDICE 4  
Anexo 25

A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC  
DURANTE EL BIENIO 1993-1994

AÑO 1993

<b>REUNION</b>	<b>LUGAR</b>	<b>FECHA</b>
Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Costos y Tarifas (GECOT/5)	Río de Janeiro	11 al 12 de mayo
Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA/4)	Río de Janeiro	13 al 14 de mayo
Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Costos y Tarifas (GECOT/6)	Panamá	24 y 25 de junio
Séptima Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GEJ/7)	Montevideo	19 al 21 de julio
Trigésimo Novena Reunión del Comité Ejecutivo	Montevideo	22 y 23 de julio
Octava Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ/8)	Río de Janeiro	5 al 7 de octubre
Cuadragésima Reunión del Comité Ejecutivo	Brasilia	4 y 5 de noviembre

- 2 -

AÑO 1994

REUNION	LUGAR	FECHA
Novena Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ/9)	Buenos Aires	28 y 29 de marzo
Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Tráfico Ilícito de Drogas por Vía Aérea (GETIDA/5)	Buenos Aires	30 de marzo
Cuadragésimo Primera Reunión del Comité Ejecutivo	La Habana	26 al 28 de abril
Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Cuestiones Jurídicas (GEJ/2)	Río de Janeiro	10 y 12 de mayo
Décima Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GEJ/10)	Guatemala	29 y 30 de agosto
Cuadragésimo Segunda Reunión del Comité Ejecutivo	Guatemala	1 y 2 de setiembre

B. REUNIONES CONVOCADAS POR OACI  
DURANTE EL BIENIO 1993-1994

AÑO 1993

REUNION	LUGAR	FECHA
Tercera Reunión del Grupo de Planificación e Implementación del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/3)	Argentina	6 al 10 de setiembre
Cuarta Reunión del Comité Especial para la Supervisión y Coordinación del Desarrollo del Sistema de Navegación Aérea del Futuro y del Planeamiento de la Transición (FANS FASE II)	Montreal	15 de setiembre al 1° de octubre
Segunda Reunión del Sub-Grupo de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia y Organización del Tránsito Aéreo (CNS/ATM/SG)	Santiago	6 al 9 de diciembre

AÑO 1994

REUNION	LUGAR	FECHA
Seminario sobre Gestión de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios en Ruta	Buenos Aires	6 al 10 de junio
Cuarta Reunión del Grupo de Planificación e Implementación del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/4)	Panamá	20 al 26 de setiembre

C. OTRAS REUNIONES/CONFERENCIAS/MISIONES DEL  
PERSONAL DE LA SECRETARIA

AÑO 1993

REUNION	LUGAR	FECHA
Seminario sobre la Realidad Tarifaria en los Servicios Regulares de Transporte Aéreo	Río de Janeiro	16 y 17 de junio
Tercera Asamblea Regional y Conferencia de la ACI de América Latina/Caribe	Río de Janeiro	13 al 16 de julio
Séptimo Simposio de Alto Nivel de la IATA	El Cairo	6 y 7 de setiembre

AÑO 1994

REUNION	LUGAR	FECHA
Coordinación sobre el Programa Estadístico de AITAL	Bogotá	9 de junio
XVIII Jornadas de ALADA	Rio de Janeiro	12 y 13 de mayo
Panel sobre el Fondo Monetario Aeronáutico Internacional	El Salvador	13 y 14 de junio

D. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE AERONAUTICA  
CIVIL DE CENTROAMERICA Y PANAMA  
DURANTE EL BIENIO 1993/1994

AÑO 1993

REUNION	LUGAR	FECHA
LXII Reunión	San Jose, Costa Rica	18 de febrero
LXIV Reunión	San Salvador, El Salvador	23 de setiembre
LXV Reunión	Tegucigalpa, Honduras	11 de noviembre

AÑO 1994

REUNION	LUGAR	FECHA
LXVI Reunión	Montelimar, Nicaragua	24 de marzo
LXVII Reunión	Guatemala, Guatemala	24 de junio
LXVIII Reunión	San Jose, Costa Rica	25 de agosto

E. REUNIONES CONVOCADAS POR AITAL DURANTE EL BIENIO 1993/1994

AÑO 1993

REUNION	LUGAR	FECHA
<u>Asamblea:</u>		
13 Asamblea General	Guayaquil	21 de mayo
<u>Comité Ejecutivo:</u>		
24 Reunión Comité Ejecutivo	Dallas	2 de noviembre
<u>Reunión Presidentes:</u>		
Reunión Presidentes con Director General IATA	Bogota	15 de febrero
<u>Reuniones especializadas:</u>		
2 Reunión Comité Capacitación	Mexico	25 de enero
Reunión Grupo Estadísticas	Lima	08 de febrero
6 Reunión Comité Técnico	Cochabamba	18 de marzo
Reunión Comité Aeropolítico	Miami	21 de agosto
7 Reunión Comité Técnico	La Habana	16 de setiembre
<u>Cursos y Seminarios:</u>		
Seminario Prevención Fraudes	Santiago	24 de noviembre

APENDICE 4  
Anexo 25

- 7 -

AÑO 1994

REUNION	LUGAR	FECHA
<u>Asamblea:</u>		
14 Asamblea General Anual	S. Salvador	29 de abril
<u>Comité Ejecutivo:</u>		
25 Reunión Comité Ejecutivo y Presidentes	Mexico	02 de noviembre
<u>Reuniones especializadas:</u>		
8 Reunión Comité Técnico	Miami	17 de marzo
Reunión Comité de Seguridad	Rio	13 de mayo
Reunión Aeropuerto Miami	Miami	18 de agosto
9 Reunión Comité Técnico	Mexico	08 de setiembre
Reunión Comité de Seguridad	Mexico	18 de noviembre
<u>Cursos y seminarios:</u>		
Curso de Calidad Total	S. Salvador	17 de octubre
Seminario Prevención Fraudes	Buenos Aires	29 de noviembre

PRESUPUESTO 1993-1994 APROBADO POR LA DECIMA ASAMBLEA\*  
GASTOS REALES 1993 Y ESTIMACION DE GASTOS DIRECTOS 1994 AL 31/12/94

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTO REASIGNADO 1993-1994	GASTOS REALES 1993	GASTOS ESTIMADOS 1994	TOTAL GASTOS 1993-1994	SALDO
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6105/						
180.000	REUNIONES*	22000	7619	12765	20384	1616
	PERSONAL DE PLANTILLA					
211.100	Sueldos y Salarios*	136000	66807	68735	135542	458
214.000	Horas Extraordinarias	0	0	0	0	0
	AYUDA TEMPORAL					
399.600	Sueldos y Salarios	0	0	0	0	0
216.000	CONSULTORES	0	0	0	0	0
310.000	AGASAJOS	1000	0	500	500	500
321.000	COMUNICACIONES	14000	5476	7500	12976	1024
322.000	FRANQUEO POSTAL	7500	2341	3498	5839	1661
341.000	GASTOS DE IMPRESIONES*	6000	2159	2000	4159	1841
342.000						
334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO*	7500	3956	1608	5564	1936
335.000	DE EQUIPO					
351.000	GASTOS DE VIAJES*	24000	8382	13410	21792	2208
391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	6000	988	1500	2488	3512
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	2500	824	1250	2074	426
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES	5000	2500	2485	4985	15
419.000	Y EQUIPO					
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	3500	1680	1750	3430	70
511.000	BECAS DE CAPACITACION	10000	994	9000	9994	6
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	5000	755	2000	2755	2245
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREV.					
	TOTAL GASTO	250000	104481	128000	232481	17519
841.960	AJUSTE OBLIGACIONES A.A.	0	0	0	0	0
	TOTAL	250000	104481	128000	232481	17519

\*Reasignado

## APENDICE 5

### **DISCURSO DE APERTURA DE LA XI ASAMBLEA DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL POR EL MINISTRO DE ESTADO DE AERONAUTICA**

Al inicio de los trabajos de la XI Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, doy la bienvenida en nombre del Gobierno de la República Federal del Brasil, a las delegaciones de los países amigos y a los distinguidos observadores que nos honran con su presencia.

Tengan la seguridad de que el Brasil tiene un gran orgullo en recibirlos y esperamos que todos puedan disfrutar de la belleza del Estado de Amazonas, aprovechando al máximo las atracciones de un lugar exótico y acogedor, de pueblo hospitalario, donde la mayor selva ecuatorial y la más grande hoya hidrográfica del mundo conviven lado a lado con las facilidades de compra y la infraestructura turística de la ciudad de Manaus.

Y todo esto ocurre porque tenemos transporte aéreo, ya que ésta es una región que básicamente depende de nuestro sector. La integración de la Amazonía en el contexto nacional, regional e internacional se da a través de nuestra actividad. Es la industria del transporte aéreo que en este momento representados aquí reunidos como Región, la más importante actividad económica del mundo.

Da empleo a 127 millones de personas, o sea, uno de cada 15 trabajadores.

Contabiliza 12,9% de los gastos de los consumidores y absorbe más de 422 billones de dólares al año ó 7.2% del capital de inversión del mundo.

Sin embargo, la situación mundial en este sector ha recibido propuestas de cambios radicales y algunos ya están ocurriendo u ocurrirán, exigiendo de esta forma adaptaciones institucionales y empresariales rápidas, las que pueden ser la llave decisiva de la sobrevivencia de las empresas de la Región y mantener la presencia en el sistema de aviación civil internacional.

Esas adaptaciones pueden ser llamadas apertura, desregulación, liberalización o cualquier otro nombre. El hecho es que la aviación comercial, en todo el mundo está viviendo transformaciones profundas y violentas -casi una revolución- resultado de la aplicación, en nuestra industria, de los principios de liberalismo económico. Hasta hace poco tiempo y con el objeto de proteger una industria aún emergente, casi todos los países seguían principios regulatorios de aceptación general, ya consignados en el preámbulo y en el texto de la Convención de Chicago de 1944.

Para evitar la formación de monopolios y prevenir la competencia desleal, permitiendo a todos los Estados la posibilidad de participar de la actividad, el mercado aeronáutico regulaba rígidamente participación, oferta y precios.

Todos trabajaban en armonía:

Los Estados tenían sus empresas de bandera;

Las tarifas eran establecidas en las conferencias de la IATA;

La competencia era saludable;

Casi todos los transportadores ganaban dinero; y

Casi nadie se preocupaba con los costos.

En teoría, la liberalización de la industria beneficia a todo el mundo: El consumidor tiene más y mejores oportunidades para escoger y precios más bajos, las fuerzas del mercado definen la sobrevivencia de los mejores y más aptos; no hay obstáculos al crecimiento; los precios son fijados en función de los costos de las empresas de mejor desempeño; y la economía como un todo se beneficia con la mayor producción y circulación de bienes y servicios.

En la práctica, la liberalización conlleva: una verdadera guerra tarifaria con la utilización frecuente de tráfico predatorio y un exceso de capacidad, favoreciendo así la concentración de la industria y la creación de duopolios u oligopolios del cual resultarán las llamadas megatransportadoras.

Las megatransportadoras, concentrando gran volumen de TRAFICO, confrontadas con la escalada de los costos y con la necesidad de competir que implica la búsqueda de mayores mercados, alcanzan necesariamente, una etapa en que es necesaria la extensión de sus servicios a buena parte del mundo. Las restricciones establecidas en los acuerdos bilaterales determinan la realización de alianzas de tipo estratégico y comercial, con o sin inversión de capital, para que las empresas se complementen y puedan dominar sectores del mercado cada vez mayores.

La existencia de este proceso en la industria de transporte aéreo definió una tendencia irreversible -de forma análoga a los demás sectores de la economía mundial- para la globalización, del transporte aéreo. Dentro de este concepto, el transporte aéreo del mundo entero -o de buena parte de él- será dominado por unos pocos transportadores, en ese contexto, aquellos que no hayan alcanzado integrar una red totalmente globalizada desaparecerá o buscará un espacio en el mercado para subsistir, es decir, sectores particulares del mercado que, por su tamaño o por sus bajos ingresos no interesan a los grandes.

La globalización de la economía mundial es un fenómeno de importancia fundamental y las dos industrias que probablemente han contribuido más directamente para su concretización son la de telecomunicaciones y la de transporte aéreo. Ahora, las empresas aéreas pasarán de personajes centrales en ese proceso a la situación de coadyudantes. Se trata de una opción de sobrevivencia.

Como forma de mantenerse presentes en un mercado cada vez más globalizado y de perfeccionar el producto que ofrecen sin la necesidad de grandes inversiones, las asociaciones y las operaciones comerciales conjuntas pueden ser una solución económica, eficiente y efectiva, de costos aceptables.

Las restricciones existentes en los acuerdos y los altos costos de la expansión de sus redes para un alcance global pueden ser contornadas con el empleo de código compartido entre empresas.

Por otro lado, nosotros, el Gobierno, debemos empeñarnos en crear condiciones para que nuestras empresas puedan mantenerse y desarrollarse de forma competitiva.

Formas en que la legislación y la reglamentación pueden ser atenuadas para disminuir los costos de las empresas que comprenden los derechos aeroportuarios, el precio y los impuestos de los combustibles, las condiciones de infraestructura aeronáutica, entre otras.

En el relacionamiento internacional, la Región debe permanecer fiel a los principios establecidos en documentos ya aprobados o que fueron aprobados en sus Recomendaciones y Resoluciones.

- Reciprocidad en el intercambio de derechos de tráfico, valorizándose la igualdad de oportunidades reales.
- Predeterminación de la capacidad, en función de la demanda en las rutas establecidas:
- Doble aprobación de tarifas, y
- Balizamiento de rutas.

Finalmente, la tasa de crecimiento de América Latina en el año de 1993 fue del 3,5%, según el informe especial del Banco Interamericano de Desarrollo y el aumento general de sus ventas externas fue de 8,4%.

La Región atrajo US\$ 68,9 billones en inversiones extranjeras durante el año pasado - 41 % más que en 1992 y casi seis veces de lo que la Región recibió en 1990. La mayor parte del dinero fue dirigida al sector privado y 60% de ese valor entró a través de las bolsas de valores.

Por lo tanto, la tendencia es de que las economías de la Región se están recuperando; el transporte aéreo generador de divisas es el factor que impulsa el comercio internacional y debe estar atento a las demandas y acompañar, con creatividad y productividad, los nuevos vientos que soplan.

**Soy optimista y creo en la competencia y en la empresa privada.**

Más aún, creo que es posible compatibilizar liberalismo, globalización y apertura a las inversiones extranjeras con el interés público nacional y promover el desarrollo de las empresas, buscando mayor integración de la Región.

Estimular la competencia significa beneficiar al usuario, el consumidor, sustento del sistema, con mejores servicios y menores precios.

Estimular la competencia implica disminuir y flexibilizar toda la reglamentación existente para permitir que las empresas elijan las opciones estratégicas que más les convengan.

Deseando a todos una feliz estadía y que los trabajos sean prolíficos, declaro abierta la XI Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

## APENDICE 6

### DISCURSO DE APERTURA POR EL EXCELENTISIMO GOVERNADOR DEL ESTADO DE AMAZONAS, PROFESOR GILBERTO MESTRINHO DE MEDEIROS

Para nosotros de Amazonas, es motivo de mucha alegría y satisfacción recibirlos, y viniendo de lugares distantes y diferentes exactamente al corazón de Amazonas y pasar algunos momentos, algunos instantes evidenciando nuestra realidad y la pujanza fantástica de nuestra naturaleza.

Este evento tiene una gran importancia porque se trata de la aviación civil y dada esta dimensión continental de nuestro país, de las distancias fantásticas que nos separan, solamente la evolución tecnológica de la aviación permite esa aproximación.

En el pasado, los navegantes llevaban meses; lo que hoy llevamos horas para llegar a cualquier parte del mundo: es el milagro del jet y de la organización de la aviación comercial. Ese milagro de organización, como bien destacó el Brigadier Lelio, abre perspectivas extraordinarias en el proceso del desarrollo del mundo en su globalización. A su vez, América Latina y de manera muy particular América del Sur, está encontrando la gran oportunidad.

En un momento en que el mundo desarrollado lucha con dificultades, consecuencia del progreso tecnológico y del agotamiento de recursos naturales, además de la densidad demográfica ahí existente, nosotros tenemos en América Latina un espacio fantástico, los más variados recursos naturales necesarios para la propia humanidad, además de la perspectiva de corrientes turísticas con locales de belleza indescriptible que convidan a todos a disfrutar de ese paraíso que es la región tropical en el cual casi toda América del Sur está inserida.

Por lo tanto, como Amazonence y como Gobernador de Amazonas, yo deseo decirles a las autoridades promotoras del evento y a todos los señores aquí presentes, muchas gracias. Gracias por venir hasta aquí, gracias por celebrar esta reunión tan importante para la aviación comercial en nuestra capital y gracias por la oportunidad que me dan como Gobernador de asistir a aquellos que realizan el transporte aéreo, quienes vencen las distancias con velocidad, con seguridad y con puntualidad, para discutir la problemática de la aviación comercial y quien sabe, conocer nuestra región. Y con el apoyo del Ministro, quizás podamos hacer que algunas líneas, algunas frecuencias internacionales, pasen o tengan un canal de entrada por la Amazonia.

No se entiende que Buenos Aires esté apenas 8 minutos de vuelo en jet más que Sao Paulo desde Manaus y que no tengamos una línea que una Manaus a Buenos Aires. No se entiende que no tengamos líneas del lado norte ingresando aquí, volando hacia el sur pasando por Manaus y que no paran en nuestra capital, impidiendo que las personas disfruten de esa belleza que está ahí, y donde no son verdad las graves noticias difundidas en el exterior de destrucción y quemadas. No, es la naturaleza pujante, virgen, casi virgen, aún no tocada,

**APENDICE 6**

- 2 -

en espera de la tecnología, de la competencia, de los recursos y de la voluntad de todos aquellos que ven desarrollo y progreso y que respetan al ser humano como el recurso natural más importante existente en la tierra para alcanzar su progreso.

A todos, muchas gracias.



**Discurso del Presidente del Consejo  
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),  
Dr. Assad Kotaite, en la 11ª Asamblea ordinaria de la  
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

(Manaos, Brasil, 7-10 de noviembre de 1994)

Es para mí un gran placer encontrarme con ustedes en Manaos para tomar la palabra en la sesión de apertura de la 11ª Asamblea ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Una vez más les transmito los saludos y mejores deseos del Consejo y el Secretario General de la OACI.

Manaos es una ciudad verdaderamente fascinante en que se mezcla lo histórico y lo moderno. Es interesante ver que el transporte ha desempeñado un importante papel en su desarrollo. Mientras que a principios de siglo el transporte marítimo la convirtió en la capital hulera del mundo, en fecha más recientes el transporte aéreo le ha permitido transformarse en próspero puerto franco y centro turístico de la cuenca del Amazonas. Celebro que hayan escogido este lugar para la Asamblea. También quisiera darle las gracias, señor Ministro de Aeronáutica, y, a través de usted, al pueblo y al Gobierno de Brasil, por la cordial acogida y la cálida hospitalidad que se me ha brindado en esta ciudad.

La última vez que nos vimos, hace dos años, la aviación civil acababa de pasar los dos peores años de su historia en cuanto a tráfico y resultados financieros. Basándome en la información contenida en la última edición de *El Mundo de la Aviación Civil* de la OACI, puedo decirles que desde entonces, casi todas las demás regiones del mundo se han recuperado en cierta medida, pero, desgraciadamente, la de Sudamérica sigue atravesando dificultades.

Por lo que se refiere a pasajeros-kilómetro efectuados, el tráfico regular mundial, aumentó 2,3 por ciento en 1993. En este caso, los transportistas de esta región obtuvieron un buen rendimiento, pues alcanzaron el mismo aumento del 2,3 por ciento en 1993.

Desde el punto de vista financiero, los resultados fueron algo diferentes. Según cálculos preliminares para 1993, las líneas aéreas regulares de todo el mundo realizaron en conjunto un pequeño beneficio: 1,1 por ciento del total de los ingresos de explotación, después de tres años de pérdidas. Con todo, los transportistas de esta región sufrieron una pérdida de más o menos el 6 por ciento de los ingresos totales de explotación de 1992, y se calcula que también hubo pérdidas en 1993.

Podemos anticipar el futuro con cierto optimismo. Los pronósticos a plazo medio para 1994, 1995 y 1996 indican un nuevo crecimiento del tráfico de los transportistas de la región, que oscilará entre el 4 y el 6 por ciento por lo que respecta a pasajeros-kilómetro dadas las previsiones de que mejorará el rendimiento económico de los países de la región.

Aunque hasta cierto punto podemos confiar en el crecimiento del tráfico, es mucho más difícil prever si se traducirá en mejores resultados financieros. A este respecto probablemente uno de los factores claves sea la capacidad de los transportistas de la región para adaptarse a una mayor competencia y a la evolución del marco normativo en todo el mundo.

La industria del transporte aéreo es objeto de profundos cambios: privatización de las líneas aéreas y universalización por intermedio de la propiedad multinacional y de diversas modalidades de acuerdos de asociación y liberalización. Por lo que respecta a esta última tendencia, según los gobiernos de algunas partes del mundo ha llegado el momento de adoptar nuevas formas de reglamentación económica para la industria, a fin de dar mayor libertad a las líneas aéreas para aplicar sus propios criterios comerciales. Otro hecho de importancia es la conclusión de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales con toda una serie de acuerdos, entre ellos el Acuerdo general sobre el comercio de servicios (GATS). Aunque en él se excluyen los derechos de tráfico, el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo de este acuerdo se aplica a tres aspectos de dichos servicios: reparación y mantenimiento de aeronaves, venta y comercialización de servicios de transporte aéreo y sistemas de reserva por computadora. El GATS se ocupará nuevamente de este Anexo dentro de cinco años.

En este contexto de innovación, la OACI ha organizado la Conferencia mundial de transporte aéreo que se celebrará en la Sede en Montreal del 23 al 6 de diciembre de 1994, y cuyo tema será "La Reglamentación del transporte aéreo internacional: Presente y futuro". La tarea principal de esta conferencia consistirá en dar con nuevos medios para reglamentar los servicios aéreos internacionales, nuevas "herramientas" que permitan seguir ofreciendo, a todos los Estados mayores oportunidades de participar en el sistema, pero adaptando la reglamentación al actual medio ambiente comercial mundial más amplio, más abierto y más competitivo.

Esta Conferencia, cuyo precedente fue el Coloquio mundial del transporte aéreo de la OACI en abril de 1992, está llamada a considerar nuevas ideas con respecto a los futuros acuerdos normativos entre Estados. Estas ideas, elaboradas por la Secretaría de la OACI con ayuda del Grupo de estudio de especialistas en futuros arreglos de reglamentación del transporte aéreo internacional, son innovadoras y merecen ser estudiadas en detalle por todos los Estados. Por consiguiente, he aprovechado ocasiones como ésta para destacar ante los Estados la importancia de examinar detenidamente las ideas expuestas en la documentación de la Secretaría, y de abordar el asunto con amplitud y miras de desarrollar y fomentar tales ideas en vez de adoptar "posturas" regionales coordinadas que puedan poner en peligro tan delicado proceso. Confío en que tendrán esto presente al cambiar impresiones sobre la Conferencia más avanzada la semana.

Al día siguiente de la Conferencia mundial de transporte aéreo, el 7 de diciembre del año en curso, la OACI conmemorará sus cincuenta años de existencia. Así pues, en estos momentos la cooperación internacional adquiere un significado muy especial.

Un excelente ejemplo de cooperación internacional es la que existe entre la organización de ustedes, - la CLAC -, y la organización mundial de que todos somos parte. La OACI siempre ha tenido presente la necesidad de contar con órganos regionales de aviación civil, primero en Europa, después en África y, por último, en esta Región. Estos órganos ofrecen el medio de estudiar las aspiraciones e intereses propios de cada región y de asegurar al mismo tiempo que las decisiones y medidas adoptadas en el plano regional son compatibles con la estructura internacional más amplia elaborada por la OACI. Esta colaboración es crucial y debemos tratar de estrecharla.

Hablaré ahora de diversos aspectos en relación con los cuales considero que a todos nos beneficiaría una colaboración más estrecha entre los Estados miembros de la CLAC y la OACI.

El primero es la facilitación del transporte aéreo internacional; por facilitación entiendo la supresión de los obstáculos que puedan impedir el paso a las aeronaves y sus pasajeros y carga por las fronteras internacionales. Los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo son de gran utilidad para adelantar en este campo. Estos comités, en los que normalmente están representados tanto los ministerios o autoridades de aviación civil como aduanas, migración, seguridad, control de

estupefacientes, agricultura, salubridad pública y turismo como los explotadores de líneas aéreas, se reúnen periódicamente con objeto de tomar todas las medidas necesarias para aplicar en sus respectivos territorios las disposiciones del Anexo 9 de la OACI.

Por lo que respecta a control de estupefacientes, observo con gran satisfacción la importancia que la CLAC concede en esta Asamblea a la represión del tráfico ilícito por vía aérea. En el caso de la OACI, los métodos que se aplican para controlar este problema se examinarán en abril de 1995, durante la 11ª reunión Departamental de facilitación.

Otro asunto en el que podríamos intensificar la cooperación es el de los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM). Como ustedes saben, en marzo del presente año el Consejo de la OACI adoptó una importante declaración de política sobre la implantación y funcionamiento de los sistemas CNS/ATM, que se consideran de importancia capital para el futuro perfeccionamiento de la gestión mundial del tránsito aéreo. Poco después, el Consejo resolvió crear un equipo especial de alto nivel para prestar asesoramiento con respecto a los mejores medios de ayudar a los Estados a implantar en forma oportuna y rentable los sistemas CNS/ATM. Este equipo especial, que comprende una extensa muestra representativa de la comunidad de la aviación, ya ha presentado su informe al Consejo.

La implantación positiva de los nuevos sistemas CNS/ATM dependerá en gran medida de las medidas tomadas por cada Estado y, en especial, de la coordinación de las medidas en el plano regional. Insto por consiguiente a todos los Estados a participar más activamente en la implantación de los sistemas CNS/ATM y a intensificar aún más las actividades regionales a este respecto. Recientemente, la Secretaría de la OACI preparó ciertos textos de orientación para ayudar a los Estados en el análisis económico de los CNS/ATM. Estos textos figuran en la circular de la OACI titulada *Aspectos económicos de los servicios de navegación por satélite: Guía para el análisis de costo/beneficios de los sistemas CNS/ATM*, que se publicará y enviará a todos los Estados en breve. Entre tanto, prosigue la difusión de estos textos en los seminarios y disertaciones de la Secretaría.

En tercer lugar, mencionaré los últimos hechos relacionados con el "Sistema de Varsovia". A principio de año, el Consejo de la OACI examinó la situación de los instrumentos del "Sistema de Varsovia" y en el programa de trabajo del Comité Jurídico de la OACI, que se reunió recientemente en Montreal, figura la cuestión *Medidas destinadas a acelerar la ratificación de los Protocolos de Montreal Núms. 3 y 4 del "Sistema de Varsovia"*. El Consejo tuvo en cuenta el aspecto socioeconómico del asunto y pidió al Comité de Transporte aéreo de la OACI que estudiara la cuestión, en la inteligencia de que la Organización contaría con la ayuda de la IATA. Es posible que el Consejo estudie la celebración de una conferencia sobre límites de responsabilidad, similar a la del 15 de febrero de 1966, y quizás pueda determinarse en ella una nueva forma de abordar el asunto que satisfaga a todos los Estados contratantes. Para adelantar a este respecto, será preciso que los Estados de todas las regiones colaboren en las actividades que acaban de iniciarse.

Mi cuarto llamamiento a la cooperación se refiere a la protección del medio ambiente. A raíz de la Conferencia Cumbre para la Tierra celebrada en este país en junio de 1992, la OACI concede cada vez más importancia al asunto. El Comité de la OACI sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) está estudiando la medida en que puede progresarse a largo plazo en la reducción del ruido producido por las aeronaves, una vez que los Estados inicien la eliminación progresiva de las operaciones con aeronaves del Capítulo 2 en los aeropuertos sensibles al ruido. La OACI también colabora estrechamente con los órganos de las Naciones Unidas encargados de preparar informes de evaluación científica sobre los cambios de clima y el agotamiento de la capa de ozono, a fin de poder determinar por consenso si las emisiones de los motores de aviación contribuyen - y, de ser así, en qué medida agravan estos problemas.

Antes de terminar, quisiera que nos concentráramos en la cuestión a que se atribuye la máxima urgencia en el Convenio de Chicago: la seguridad. El gran logro del Convenio es el establecimiento de un plan multilateral para la seguridad de la aviación internacional, lo que significa que los Estados Contratantes pueden depender entre sí para dar cumplimiento a las normas que, por decisión de todos ellos, la OACI debe establecer y promulgar. La existencia de un órgano internacional que decide si las diversas normas aeronáuticas son aceptables y las mantiene al día en función de los adelantos técnicos, ha permitido evitar desde hace muchos años, y seguirá evitando, que un Estado tome medidas unilaterales para asegurarse que no hay peligro en dejar que tripulaciones y aeronaves de otros Estados utilicen su espacio aéreo o para verificar las instalaciones y servicios de seguridad de otros Estados. Recientemente, señalé en la Comisión de Aeronavegación que la OACI debe crear un mecanismo para ayudar a los Estados a cumplir con sus obligaciones en la práctica tanto por lo que respecta al control de los transportistas aéreos basados en su territorio como al de las aeronaves matriculadas en ellos. Hoy en día, en que es preciso adoptar un enfoque mundial para abordar muchos problemas, el desempeño de una función multilateral por parte de la OACI reviste la misma importancia. El nuevo concepto de la universalización refuerza la validez de esta forma de proceder y pone de relieve la importancia de contar con un foro multilateral para reglamentar la aviación civil internacional en función de la seguridad. La seguridad es la esencia misma del Convenio de Chicago teniendo como base el informe de la Comisión de Aeronavegación, el Consejo de la OACI convino el pasado mes en establecer un programa de vigilancia de la seguridad operacional. El objeto del nuevo programa es asistir a los Estados Contratantes a supervisar la seguridad operacional del transporte aéreo y garantizar que los transportistas aéreos matriculados en los Estados cumplan con las normas de seguridad de la OACI.

La función primordial del Programa de la OACI será efectuar auditorías de la vigilancia de la seguridad en los Estados. Las auditorías serán realizadas a solicitud de los Estados por un equipo de expertos de la OACI en seguridad operacional, y tendrán por objeto determinar deficiencias, asesorar y proporcionar asistencia para eliminarlas. Las auditorías de la vigilancia de la seguridad serán un proceso continuo, con medidas de seguimiento para confirmar los progresos.

Aunque he destacado los aspectos en que debemos colaborar más estrechamente, la cooperación es de importancia capital en todos los asuntos que los Estados del mundo han encomendado a la OACI. Dentro de poco el cincuentenario de esta organización internacional nos ofrecerá la ocasión de pasar revista con satisfacción a las extraordinarias actividades de cooperación realizadas en el pasado y de mirar hacia adelante con energía y previsión para construir un futuro mejor. Con este espíritu de colaboración espero tener el placer de verlos en la Sede de la OACI en Montreal, el 23 de noviembre para participar en la Conferencia de Transporte Aéreo y el 7 de diciembre para conmemorar el Cincuentenario de nuestra Organización.

Aprovecho la oportunidad para rendir homenaje a la Dra. Marina Donato por su sobresaliente labor como Secretaria de la CLAC, cargo que desempeñó desde 1987 hasta asumir sus actuales funciones de Directora de Transporte Aéreo en la Sede de la OACI. La Dra. Donato entregará su amplia experiencia al servicio de la comunidad internacional de la aviación civil.

## APENDICE 8

CLAC/A11  
ACTA I

### XI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### ACTA DE LA PRIMERA SESION PLENARIA

(Lunes, 7 de noviembre de 1994, a las 17:00 horas)

#### CUESTIONES CONSIDERADAS

CLAC/A11-OD/2

Cuestión 4 del  
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1993-1994

Cuestión 5 del  
Orden del Día:

Adopción del Orden del Día

Cuestión 6 del  
Orden del Día:

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

#### RESUMEN DE LOS DEBATES

Cuestión 4 del  
Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1993-1994

CLAC/A11-NE/2

1. El Presidente dió lectura a su informe sobre las actividades de la CLAC, contenido en la nota CLAC/A11-NE/2.
2. La Asamblea tomó nota del contenido de dicho informe. El delegado de México hizo uso de la palabra para felicitar al Señor Mayor Brigadier del Aire Renato Cláudio Costa Pereira, Presidente de la CLAC, por el informe presentado, lo que motivó el beneplácito de los delegados.

## APENDICE 8

- 2 -

### Cuestión 5 del Orden del Día:

#### Adopción del Orden del Día

CLAC/A11-NE/1

3. El Presidente sometió a consideración de la Asamblea el Proyecto de Orden del Día contenido en la nota de estudio CLAC/A11-NE/1, en su versión corregida de fecha 6 de noviembre de 1994.
4. La Asamblea, no tuvo objeciones ni sugerencias sobre la Agenda, aprobándola por unanimidad.

### Cuestión 6 del Orden del Día:

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

CLAC/A11-NE/3

CLAC/A11-NI/1

5. La Asamblea aprobó por unanimidad la propuesta del Presidente para el establecimiento de dos Comités.
6. Acto seguido, 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 Uruguay y contando con el apoyo del delegado de Costa Rica, la Asamblea eligió por unanimidad al SubDirector General Técnico de Aeronáutica Civil, señor Miguel von Seidlitz, Jefe de la delegación de Panamá, como Presidente del Comité I. Por otro lado, a propuesta del delegado de Brasil y con el apoyo del delegado de México, la Asamblea eligió por unanimidad al Ingeniero Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba y Jefe de la delegación de su país, como Presidente del Comité II.
7. Con relación a la consideración de los diferentes temas contenidos en el Orden del Día, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A11-NE/3, se decidió que las Cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 22, 23, 24 y 25 fueran examinadas por la Plenaria en tres sesiones, las Cuestiones 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 21 se analicen en el seno del Comité I y las Cuestiones 9, 10, 17, 18, 19 y 20 por el Comité II.
8. El Presidente de la CLAC agradeció la participación de los Estados y Observadores en la apertura de la Asamblea y en la Sesión Plenaria, expresando su confianza en que los Presidentes electos conducirán las sesiones de trabajo eficientemente y que su designación garantiza el éxito de las deliberaciones.

## APENDICE 9

CLAC/A11  
ACTA 2

### XI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### ACTA DE LA SEGUNDA SESION PLENARIA

(Martes, 8 de noviembre de 1994 a las 15:00 horas)

#### CUESTIONES CONSIDERADAS

(CLAC/A11-OD/3)

Cuestión 7 del  
Orden del Día:

Presentación sobre el establecimiento del Organismo Monetario Aeronáutico Internacional

#### RESUMEN DE LOS DEBATES

Cuestión 7 del  
Orden del Día:

Presentación sobre el establecimiento del Organismo Monetario Aeronáutico Internacional

CLAC/A11-NE/4

1. El Presidente pidió a la Secretaría que presente la nota de estudio referida, luego de lo cual realizó algunos comentarios que resaltaban la importancia de este tema. Inmediatamente se dió la palabra al Sr. Mayor Brigadier (R) Ruy Messias de Mendonca, Gerente del Proyecto del Organismo Monetario Aeronáutico Internacional, quien presentó en forma detallada el estado de situación del proyecto a la fecha, y terminó su intervención solicitando al Presidente que promueva, dentro de los Estados de la CLAC y demás Estados de la Región, una verificación de la aceptación del Proyecto del Fondo, tomando en cuenta lo siguiente:

1. ¿Ese esquema de ideas, atiende los intereses de cada país? ¿Cuáles serían las sugerencias para mejorarlo?
2. ¿El programa de divulgación de la idea es satisfactorio? ¿Cuáles serían las sugerencias para mejorarlo?

3. ¿Cuál es la Autoridad indicada en cada Estado para que la Gerencia del Proyecto establezca contactos directos para la aclaración de dudas? (nombre, dirección, fax).

Considerando que el plazo para la presentación en la OACI debe ser antes de un año y el tiempo que se requiere para la preparación de la nota de estudio, es necesario que las respuestas al cuestionario anterior sean enviadas antes del día 15 de diciembre de 1994.

2. Luego de abierto el debate, algunos Estados intervinieron para intercambiar criterios; informando el delegado de México, que no se espere respuesta de su país antes del 15 de diciembre, porque dicho Estado está en proceso de cambio del Gobierno.

3. La Asamblea tomó nota de la presentación hecha y resolvió aceptar la solicitud realizada por el Gerente del Proyecto, constante en el punto 1 del presente Informe.

APENDICE 10

CLAC/A11  
ACTA 2

XI ASAMBLEA DE LA CLAC

ACTA DE LA TERCERA SESION PLENARIA

(Jueves, 10 de noviembre de 1994, a las 11:45 horas)

CUESTIONES CONSIDERADAS

(CLAC/A11-OD/4)

Cuestión 22 del  
Orden del Día:

Otros asuntos

- a) 50° Aniversario de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
- b) Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/OACI en materia de transporte aéreo
- c) Programa de reuniones y seminarios para el año 1995 - Oficina Regional Sudamericana
- d) La Cooperación Técnica de la OACI en la Región Latinoamericana y del Caribe

Examen del Informe del Comité I

Examen del Informe del Comité II

Aprobación de las Actas de la Primera y Segunda Sesiones Plenarias

Cuestión 23 del  
Orden del Día:

Lugar y fecha de la XII Asamblea de la CLAC

Cuestión 24 del  
Orden del Día:

Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC

Cuestión 25 del  
Orden del Día:

Clausura de la XI Asamblea

**RESUMEN DE LOS DEBATES**

Cuestión 22 del  
Orden del Día:

- a) 50° Aniversario de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

CLAC/A11-NE/20

1. El Presidente de CLAC, invitó a la Secretaría a presentar la nota CLAC/A11-NE/20. La Plenaria tomó nota del Programa de Actividades para la celebración del Cincuentenario de la OACI tanto de la sede del Organismo Internacional, así como de sus Oficinas Regionales SAM y NACC, y en Estados de la Región Latinoamericana.

- b) Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/OACI en materia de transporte aéreo

CLAC/A11-NE/19

2. La Secretaría explicó el contenido de la nota CLAC/A11-NE/19, la cual destacaba la importancia que la Región cuente con un proyecto de esta naturaleza en el campo del Transporte Aéreo, toda vez que únicamente se han desarrollado proyectos en materias técnicas. El Presidente de la CLAC, complementó la explicación de la nota, aclarándole al delegado del Perú, que el costo total del proyecto se prorratearía entre los Estados que decidieran participar, y los invitó a estudiar el Proyecto en cuestión, para su pronunciamiento en el más breve plazo.

- c) Programa de reuniones y seminarios para el año 1995 - Oficina Regional Sudamericana

CLAC/A11-NI/3

- d) La Cooperación Técnica de la OACI en la Región Latinoamericana y del Caribe

CLAC/A11-NI/4

3. A continuación, el Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Sr. Paulo Imre Hegedus, hizo la presentación de las notas CLAC/A11-NI/3 y CLAC/A11-NI/4, la primera de las cuales contenía el Programa de Reuniones para el año 1995 de la Oficina a su cargo y la segunda, información sobre las posibilidades del Programa de Cooperación Técnica de la OACI de prestar asistencia a los Estados para solucionar sus problemas de planificación, implantación y ejecución de instalaciones y servicios de navegación aérea en sus jurisdicciones. La Plenaria tomó nota de ambos documentos.

Examen del Informe del Comité I

CLAC/A11-NE/21

4. El Presidente de la CLAC pidió al Presidente del Comité I, Sr. Miguel Von Seidlitz, Sub-Director General Técnico de Aeronáutica Civil de Panamá, Jefe de la delegación de ese país, presente a consideración de la Plenaria, el informe correspondiente. El Presidente del Comité I expuso el Informe contenido en la nota CLAC/A11-NE/21, el cual fue aprobado, con la reserva de México, quien manifestó que su delegación no participaba del consenso en relación a la aprobación del informe ya que no estaba de acuerdo con la forma de su presentación.

5. Luego de abierto el debate el Secretario solicitó la palabra para agradecer a los delegados por la confianza depositada al haber resuelto su participación en la "Conferencia Mundial de Transporte Aéreo sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional: Presente y Futuro" (Montreal, Canadá, 23 de noviembre al 6 de diciembre de 1994) y solicitó a la Plenaria que reconsiderare esta decisión, tomando en cuenta la dualidad de funciones que venía desempeñando y su calidad de Secretario interino; solicitud que fue acogida, previa aclaración de la Presidencia en el sentido que ésta se haría cargo de las coordinaciones y secretaría durante las reuniones de la CLAC en el transcurso de la Conferencia citada.

Examen del Informe del Comité II

CLAC/A11-NE/22

6. El Presidente de la CLAC solicitó al Presidente del Comité II, Ing. Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba, Jefe de la Delegación de su país, presente a consideración de la Plenaria el informe del Comité que presidió. El Presidente del Comité II efectuó la presentación del informe (CLAC/A11-NE/22), el cual fue aprobado por la Plenaria sin observaciones.

Aprobación de las Actas de la Primera y Segunda Sesiones Plenarias

CLAC/A11-ACTA/1

CLAC/A11-ACTA/2

7. La Plenaria adoptó las dos actas sin ninguna observación.

Cuestión 23 del

Orden del Día:

Lugar y fecha de la XII Asamblea de la CLAC

8. En relación a la fecha para el próximo evento del Organo Supremo, se propuso sea determinada más adelante por el Comité Ejecutivo, con la aprobación de los Estados. Las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela expresaron su apoyo a esta propuesta.

9. El delegado de Panamá, ofreció su país como sede de la XII Asamblea de la CLAC, lo cual fue recibido con beneplácito por las siguientes delegaciones: Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

10. El Presidente de la CLAC agradeció a Panamá, y expresó que esa sería una buena oportunidad para disfrutar del calor humano del hermano país.

Cuestión 24 del

Orden del Día:

Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC

11. A propuesta del delegado de Ecuador, contando con el apoyo de Chile, Colombia, Costa Rica, Paraguay, Perú y Uruguay, la Plenaria eligió por unanimidad a los siguientes Estados para constituir el Comité Ejecutivo que regirá los destinos de la CLAC durante el bienio 1995 - 1996:

Presidente	:	Brasil
Vicepresidente 1°	:	Venezuela
Vicepresidente 2°	:	Argentina
Vicepresidente 3°	:	Cuba
Vicepresidente 4°	:	Panamá

12. El Presidente de la CLAC reelecto, agradeció en nombre de su país y en el suyo propio, la oportunidad que le brindaban de continuar ejerciendo esta posición, y expresó que todos los Estados debían trabajar en pro de la unidad, ya que América Latina tiene confianza en el Organismo Regional y espera frutos en beneficio de la comunidad. Asimismo, manifestó que la CLAC continuará trabajando en forma conjunta con la OACI, dirigiendo los destinos del transporte aéreo, porque el convenio multilateral del cual todos los Estados miembros de la CLAC son también signatarios es la llave del entendimiento para la prosperidad de la aviación civil en nuestros pueblos.

13. A continuación, El Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite, pronunció un discurso, en el cual expresó su felicitación a los miembros del nuevo Comité Ejecutivo, manifestando su confianza en el trabajo que desempeñarían bajo el liderazgo de su

Presidente. Asimismo, aprovechó la oportunidad para reiterar la total cooperación de la OACI con la Comisión Regional, en la solución de los retos, las dificultades la implementación de la nueva tecnología que la aviación civil internacional enfrenta hoy en día.

14. Seguidamente, el Dr. Kotaite aprovechó la oportunidad para rendir un homenaje especial al Señor Enrique Pérez Castro, Director de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, cuyo retiro de la Organización Internacional sería en Diciembre del presente año, del cual se refirió como: "Un hijo de América Latina, que sirve a su nación y a la aviación civil internacional, por más de 40 años, de los cuales 22 los ha dedicado a la OACI", añadiendo su sensible reconocimiento por la competencia, devoción y dedicación en la labor desempeñada, agradeciendo profundamente en nombre de la Organización por los excelentes servicios prestados con efectividad para la región.

15. El Señor Enrique Pérez Castro, agradeció el homenaje brindado a su persona por el Presidente del Consejo de la OACI, recordando con emoción y nostalgia su paso por el Organismo Internacional y por la CLAC. En relación al Organismo Regional dijo que él había sido testigo de su nacimiento, y había tenido la suerte de participar en la once Asambleas de la CLAC, primero como Secretario Adjunto y más adelante como Director de la Oficina NACC de la OACI. Deseó el mejor de los éxitos y alentó a los Estados a seguir trabajando por el progreso de la aviación civil regional y mundial, pues estaba seguro que se avecinaban grandes cambios que resultarían en beneficio de la comunidad internacional. Terminó diciendo que confiaba en la sabiduría de los ahí presentes, para ir afinando cada vez más las cuerdas de la guitarra latinoamericana con el objeto de que ésta suene mejor en el contexto mundial.

16. El Presidente de la CLAC, hizo suyas las palabras del Presidente del Consejo de la OACI, en relación al Sr. Enrique Pérez Castro, expresando que las puertas de la CLAC siempre estarían abiertas para escuchar sus opiniones y sus consejos.

17. Acto seguido, se dió la bienvenida oficial a Aruba como "Estado adherente" del Organismo Regional, de acuerdo a lo aprobado en la Plenaria como resultado de la propuesta hecha por el Comité I.

18. El Jefe de la delegación de Aruba agradeció sinceramente en nombre de su Gobierno la aceptación de Aruba como miembro de la CLAC, pues ello los hacía sentir aceptados dentro de las filas de América Latina, reconociendo públicamente los esfuerzos del Presidente de la CLAC que visitó Aruba unos meses atrás, con el fin de conseguir un acercamiento, el cual se veía cristalizado finalmente en esta Asamblea. Manifestó también la obligación moral que tenía de reconocer como autora intelectual de la cláusula de "Estado Adherente" a la Dra. Marina Donato. Dijo que la solicitud de incorporación de Aruba como parte de la CLAC era la expresión del entendimiento de que la cooperación entre países es necesaria para encontrar solución a los problemas y de la ventaja que representa el compartir experiencias. Agradeció en forma especial a las delegaciones de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, y Venezuela por el apoyo brindado durante las

deliberaciones y finalizó comprometiendo a su Gobierno a cumplir con los preceptos establecidos en el Estatuto de la CLAC.

19. El Jefe de la Delegación de Costa Rica, solicitó que constara en Acta el agradecimiento y reconocimiento unánime al Secretario de la CLAC a.i. señor Marco Ospina, por la labor desempeñada y el apoyo brindado a los delegados durante la celebración de la XI Asamblea.

20. El delegado de Trinidad y Tabago, agradeció al Presidente de la CLAC y al Comité Ejecutivo la oportunidad que habían brindado a su Gobierno de participar en la Asamblea, y así poder disfrutar de la hospitalidad brasileña, expresando que estaba seguro que la CLAC seguiría fomentando la coordinación y la cooperación entre los Estados miembros.

21. El Jefe de la Delegación de México, solicitó a la Asamblea un reconocimiento especial a los señores observadores y en especial al delegado de España el que a su vez representaba a la CEAC. La Presidencia asumió la posición y agradeció la presencia de los ilustres representantes mencionados.

22. El Presidente de la CLAC, tomando en cuenta que no existían más intervenciones y que los temas de la Agenda se habían agotado, dió por terminada la sesión.

Cuestión 25 del

Orden del Día:

Clausura de la XI Asamblea

23. A continuación, se inició la ceremonia de la Clausura de la XI Asamblea de la CLAC con las palabras del Presidente de la CLAC, Mayor Brigadier del Aire Renato Cláudio Costa Pereira, quien agradeció a la ciudad de Manaus, al Estado de Amazonas, a las empresas que ayudaron a desarrollar el trabajo y al Ministerio de Aeronáutica que se empeñó para que todo aconteciera de la mejor manera posible. Manifestó que se llegaba al final de la jornada con mucho éxito y con un sentimiento reforzado de integración y hermandad entre los pueblos de América Latina y el Caribe. Añadió que la lección de nuestra región al resto del mundo es ese sentimiento de latinoamericanidad que cada vez se torna más fuerte y determinante, el que en un futuro cercano se reflejará en una integración económica y política donde el idioma no será más un obstáculo y sí un trazo de unión. Terminó agradeciendo en nombre del Comité Ejecutivo, a los participantes de la Asamblea, los cuales ayudaron a concluir este trabajo de una forma brillante, creativa y sobretodo en beneficio de nuestro pueblo.

24. A su turno, tomó la palabra el Mayor Brigadier del Aire Marcio Callafange, Comandante del Séptimo Comando Aéreo Regional, disculpando la ausencia del Excelentísimo Señor Director General del Departamento de Aviación Civil, Teniente Brigadier del Aire, Mauro José Miranda Gandra, quien había tenido que ausentarse por razones de fuerza mayor. A continuación se pasó a dar lectura el discurso enviado por el Teniente Brigadier del Aire Gandra, el cual hizo alusión de la oportunidad que por segunda vez había tenido Brasil, de

ser sede de una Asamblea de la CLAC, manifestando que consideraba se había trabajado con eficacia alcanzando los objetivos establecidos. Asimismo resaltó la importancia del papel que tiene el Organismo Regional como entidad que conjuga los intereses de sus Estados miembros y sirve de respaldo en la defensa de los intereses aeronáuticos regionales.

25. El Mayor Brigadier del Aire Marcio Callafange, Comandante del Séptimo Comando Aéreo Regional, dió por clausurada la XI Asamblea de la CLAC, agradeciendo la deferencia de preferir el Estado de Amazonas para la celebración de este importante evento y deseando a todos los delegados un feliz regreso a sus hogares.

26. El Jefe de la delegación de Venezuela en nombre de las delegaciones hizo llegar su agradecimiento al Gobernador de Amazonas, al Prefecto de la ciudad de Manaus, a la distinguida delegación de Brasil y su comitiva de apoyo por su hospitalidad y las atenciones recibidas.

## APENDICE 11

### DISCURSO DE CLAUSURA DE LA XI ASAMBLEA POR EL

### MAYOR BRIGADIER DEL AIRE RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA

### PRESIDENTE DEL CERNAI Y PRESIDENTE DE LA CLAC

Hace algún tiempo oí un pronunciamiento que me gustó muchísimo, y que viene al caso debido a que estamos muy adelantados en la hora de nuestros trabajos: El decía que hablaría alto para que lo oyeran y poco para que lo aplaudieran.

Nuestra ceremonia pretende ser corta pero marcante y, como Presidente de la CLAC, yo tengo la obligación de dar nuestros agradecimientos a la Ciudad de Manaus y al Estado de Amazonas; dar nuestros agradecimientos a las empresas que nos ayudaron a desarrollar nuestro trabajo y agradecer al Ministerio de Aeronáutica que se empeñó para que todo esto saliera de la mejor manera posible.

Si bien con algunos problemas, llegamos al final de nuestros trabajos, yo creo que con mucho éxito. Una vez más, nosotros salimos de una asamblea general reforzados con el sentimiento de fraternidad e integración; y esa hermandad que une a los pueblos de América Latina y el Caribe, a mi entender, debe continuar por muchos y muchos años. La lección que América Latina y el Caribe permanentemente dan al mundo es algo que nos emociona y el sentimiento de Latinoamericanidad es algo que cada vez se torna más fuerte, cada vez se vuelve más determinante en nuestras acciones; el sueño de que algún día tengamos en realidad una integración política, económica y sobre todo personal, donde la lengua no será más un obstáculo y solamente una línea de unión, donde el transporte aéreo haga su papel, conectando los corazones y las mentes a través de las alas de nuestras aeronaves.

Agradezco la presencia y el trabajo de cada uno y agradezco la inteligencia que nos posibilitara concluir este trabajo con todas las dificultades que fueron encontradas de una manera siempre brillante, creativa y sobre todo en beneficio de nuestro pueblo.

Muchas gracias en nombre del Comité Ejecutivo que se instalará en cuanto termine esta Asamblea.

## APENDICE 12

DISCURSO DE CLAUSURA DE LA XI ASAMBLEA POR EL

TENIENTE BRIGADIER MAURO JOSE DE MIRANDA GANDRA

DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL Y JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL

MINISTERIO DE AERONAUTICA DE BRASIL

Hace casi 10 años tuvo Brasil el honor de auspiciar en Rio de Janeiro, la Sexta Asamblea de la CLAC, en el periodo del 20 al 23 de noviembre de 1984. La Administración Brasileña, una vez más, tuvo del privilegio de recibir tan ilustres visitantes para la realización de este importante esfuerzo en que constituyó la Decimo Primera Asamblea hoy concluida. El trabajo desarrollado alcanzó con eficacia los objetivos establecidos. Este hecho es más significativo cuando constatamos la gran representatividad de las entidades regionales y su creciente importancia en la composición de los bloques de Estados y entidades éstas que se están constituyendo en personalidades transnacionales cada vez más actuantes en el relacionamiento internacional.

La CLAC es hoy, sin duda alguna, el organismo regional más actuante en nuestra latitud; y lo es así, pues en el área de la aviación civil se encuentran actualmente nuestros más grandes retos. Cabe a la Comisión la defensa de los intereses de los Estados contratantes. Sin el respaldo del Organismo Regional, estos Estados estarían fragilizados en la defensa de sus intereses aeronáuticos cuando confrontados por medidas unilaterales originadas de centros más poderosos.

Estamos seguros de que el sólido concepto de la CLAC, su Comité Ejecutivo y su Presidencia van a producirse en resultados inmediatos mediante el apoyo a los Estados que de ella se auxilian como también de sus reflejos sobre la región, común en todos los esfuerzos subregionales de integración.

Que podamos alcanzar mejores escenarios al realizarse la próxima Asamblea de la Comisión en 1996. Hasta ese momento vamos a guardar con cariño el recuerdo de ustedes.

Al despedirnos de todos ustedes, les deseamos un feliz regreso a sus hogares. Hasta pronto.

## APENDICE 13

### DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DR. AGUSTIN VROLIJK,

#### SUB-DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL DE ARUBA

En primer lugar, quiero agradecer al Ministerio de Aeronáutica de Brasil y especialmente a las personas de la ciudad de Manaus por organizar esta Asamblea y darnos también una calurosa acogida.

Me siento hoy honrado de poder dirigir en esta ocasión unas palabras a esta distinguida Asamblea.

Fue para nosotros del Departamento de Aviación Civil una honra y satisfacción el ser invitados a asistir como observadores a las Asambleas de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil donde participamos y sentimos que fuimos aceptados como parte de América Latina.

Ahora nos sentimos más honrados por la aceptación de Aruba como miembro de la CLAC. Por eso debemos reconocer los esfuerzos del Presidente de la CLAC, Sr. Renato Claudio Costa Pereira y el señor Jose Gabriel Ceccatto, quienes nos visitaron poco tiempo atrás y con quienes discutimos la posible integración de Aruba a la CLAC.

Pero es también mi obligación reconocer a la autora intelectual y de quien salió la cláusula de "Estado Adherente", Dra. Marina Donato, promotora de Aruba como miembro de la CLAC. Cuando asistimos a la Décima Asamblea de la CLAC en Cancún y vimos que la CLAC estaba haciendo esfuerzos para llegar a un acercamiento con los países franco y angloparlantes del Caribe, sentimos que también debíamos estar con Latinoamérica y no que pertenecemos a un bloque franco o angloparlante. El sentimiento de estar unidos nos motivó solicitar la membresía de la CLAC. No somos gentes diferentes, solamente nuestras historias nos forzaron a pensar diferente.

Sin embargo, nuestra historia no podía salvaguardarnos de los problemas del mundo que afectan también a nuestros vecinos, ya sea grande o pequeño, ya sea una isla o un continente. Las repercusiones nos obligan a salir de nuestras parroquias para buscar la cooperación necesaria para resolver los problemas. Naturalmente, debemos asociarnos con los que luchan para encontrar soluciones a estos mismos problemas. Hay diferencias entre un país grande y un país pequeño, pero hay problemas que sólo pueden resolverse si existe una cooperación estrecha entre todos.

En la aviación, como en otros sectores, los problemas de un país no son únicos y por eso debemos compartir nuestras experiencias.

La aceptación de Aruba como miembro de la CLAC nos hace sentir aceptados en las filas de los Estados de América Latina.

Pronto comenzará el proceso para ratificar el Estatuto de la CLAC por parte del Reino de los Países Bajos a nombre de Aruba y que a su debido tiempo será notificado a la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

Tengo que agradecer en especial a las representaciones de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba y Venezuela por su respaldo durante la reunión del Comité del día de ayer. Como dice un proverbio nuestro, más vale tener un buen vecino que un amigo en la distancia.

Procuraremos cumplir con nuestras obligaciones según el Estatuto de la CLAC. Aquí en esta XI Asamblea de la CLAC queda demostrado que Aruba desea ser un vecino de América Latina y que América Latina ha aceptado a Aruba.

Una vez más, muchas gracias a todos aquellos que apoyaban la nominación de Aruba como miembro de la CLAC y a nombre del Gobierno de Aruba, muchas gracias por esta aceptación.