

CLAC/12



**COMISION LATINOAMERICANA
DE AVIACION CIVIL**

XII ASAMBLEA ORDINARIA
(Ciudad de Panamá, Panamá, 5 al 8 de noviembre de 1996)

INFORME APROBADO POR LA ASAMBLEA

INDICE

Informe de la XII Asamblea Ordinaria de la CLAC

- | | |
|------------------|---|
| Adjunto 1 | Lista de participantes |
| Adjunto 2 | Relación de notas de estudio |
| Adjunto 3 | Discurso de apertura del Mayor Brigadier del Aire Renato Claudio Costa Pereira, Presidente de la CLAC y Presidente de la CERNAI en ocasión de inauguración de la XII Asamblea de la CLAC |
| Adjunto 4 | Discurso del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Dr. Assad Kotaite, a la XII Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) |
| Adjunto 5 | Discurso del Excelentísimo Señor Presidente de la República de Panamá en la inauguración de la XII Asamblea de la CLAC |
| Adjunto 6 | Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC en el bienio 1995 - 1996 |
| Adjunto 7 | Discurso del Capitán Shettima Abba-Gana, Presidente de la CAFAC, en la XII Asamblea de la CLAC |
| Adjunto 8 | Orden del Día |
| Adjunto 9 | Discurso de clausura del Lic. Eustacio Fábregas, Presidente de la CLAC |

XII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Panamá, Panamá, del 5 al 8 de noviembre de 1996)

INFORME

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XII Asamblea Ordinaria en la Ciudad de Panamá, Panamá, entre 5 y el 8 de noviembre de 1996; en este importante evento participaron 113 delegados, representando a 20 Estados miembros, 7 Estados observadores, 9 Organismos Internacionales, y 5 Compañías de Aviación.
2. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1** y la lista de documentos que fueron examinados por la Asamblea, en el **Adjunto 2** de este Informe.
3. El Excelentísimo Señor Presidente de la República de Panamá, Dr. Ernesto Pérez Balladares, solemnizó el acto inaugural con su presencia y el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), participó en la ceremonia inaugural así como en las sesiones de trabajo tanto de la Plenaria como del Comité I. El señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, se desempeñó como Secretario de la Asamblea y del Comité I y el señor Luis Alfonso Fonseca, Especialista en Transporte Aéreo de la Oficina Regional NACC de la OACI en México, se desempeñó como Secretario del Comité II. Los locales, equipos, suministros y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno Panameño.

Cuestión 1 del

Orden del Día: **Apertura de la XII Asamblea por el Presidente de la CLAC, Mayor Brigadier del Aire Renato Cláudio Costa Pereira.**

4. El señor Brigadier del Aire Renato Cláudio Costa Pereira, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil inauguró la Asamblea que se llevó a cabo en el Gran Salón Continental del Hotel Riande Continental, localizado en la Ciudad de Panamá, Panamá, el día martes, 5 de noviembre de 1996 a las 0900 Hs. El texto de su discurso *in extenso* se acompaña como **Adjunto 3**.

Cuestión 2 del

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

5. El Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, se dirigió a la Asamblea transmitiendo los saludos del Consejo y del Secretario General de la OACI, y entre otras cosas, destacó el papel importante que ha desempeñado Panamá por su ubicación estratégica y agradeció al pueblo panameño a través del Excelentísimo Señor Presidente de la República de Panamá, Dr. Ernesto Pérez Balladares, quien daba realce a la ceremonia inaugural con su presencia. El texto del discurso pronunciado *in extenso* se acompaña como **Adjunto 4**.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Discurso por parte del Excmo. Señor Presidente de la República de Panamá, Dr. Ernesto Pérez Balladares

6. El Excelentísimo Señor Presidente de la República de Panamá, Dr. Ernesto Pérez Balladares, en nombre de su país dió la cordial bienvenida a los asistentes a la Asamblea, les auguró alcanzar los acuerdos necesarios para acelerar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en la región de América Latina y el Caribe; y entre otras cosas, reconoció el trabajo que realiza la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y reiteró el apoyo a este organismo. El discurso *in extenso* se acompaña como **Adjunto 5**.

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1995 - 1996.

CLAC/A12-NE/2

7. El Presidente de la CLAC presentó el Informe de Actividades de la Comisión correspondiente al bienio 1995-1996 tal como se detalla en el documento que se acompaña como **Adjunto 6**, dando inicio, de esta manera, a la primera sesión Plenaria y a las sesiones de trabajo propiamente dichas que tuvieron lugar en los Salones Continental I y II del referido hotel.

8. El Presidente de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), Capitán Shettima Abba-Gana, hizo uso de la palabra en nombre de su Organización para resaltar, entre otras cosas, las aspiraciones comunes de los dos organismos y el esfuerzo desarrollado para alcanzar medidas de cooperación y acciones concertadas hacia el logro de metas comunes. El texto *in extenso* se incluye como **Adjunto 7**.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Adopción del Orden del Día.

CLAC/A12-NE/1 (CORRIGENDUM)

9. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado por el Comité Ejecutivo en la nota de estudio CLAC/A12-NE/1 (Corrigendum), aprobándolo por unanimidad tal como aparece en el **Adjunto 8**.

**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/A12-NE/21

CLAC/A12-NI/1

10. El Presidente de la CLAC, en representación del Comité Ejecutivo, sometió a consideración de la Asamblea, el establecimiento de dos Comités (I y II) para examinar los diferentes asuntos a ser tratados. En ese sentido, al Comité I le fueron asignadas las cuestiones 11, 12, 13, 15, 16, 18, 21, 22, 23 y 24 del Orden del Día, mientras que el Comité II se encargó de tratar las cuestiones 7, 8, 9, 10, 14, 17, 19 y 20, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A12-NE/21 y la nota informativa CLAC/A12-NI/1. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 25, 26, 27, 28, 29 y 30 fueran examinadas directamente por la Plenaria.

11. La Asamblea eligió al señor General de Brigada Aérea Gonzalo Miranda, Director de Aeronáutica Civil de Chile, Jefe de su delegación, como Presidente del Comité I y al Dr. Agustín Vrolijk, Director interino de Aviación Civil de Aruba, Jefe de la Delegación de su país, como Presidente del Comité II.

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Tasas, derechos aeroportuarios e impuestos y gravámenes al transporte aéreo en la región. Recomendación A12-2 y Resolución A12-8.

Tareas Nos. 7 y 10 de la Secretaría.

CLAC/A12-NE/3

12. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A12-NE/3 que trataba sobre el estudio realizado durante el período 1995-1996, referente a las tasas, derechos aeroportuarios e impuestos y gravámenes al transporte aéreo en la región.

13. De igual manera, la Asamblea tomó nota de los resultados obtenidos por los Grupos de Expertos, que permitieron elaborar una Recomendación sobre "Tasas y Derechos que gravan al transporte aéreo" y una Resolución que actualiza las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A8-8, en la parte atinente a la Novena Edición del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

14. Con relación a las publicaciones de la OACI, mencionadas en la Recomendación, el delegado de Colombia destacó su importancia y la necesidad de dar mayor difusión a dichos documentos.

15. Luego de introducir algunas enmiendas propuestas por Brasil, Cuba, Chile y Paraguay, la Asamblea decidió adoptar la Recomendación y la Resolución que se muestran a continuación:

RECOMENDACION A12-2

TASAS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que el artículo 6 del Estatuto de la CLAC, establece que la Comisión mantendrá estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI.

CONSIDERANDO que existen documentos y directrices elaborados y publicados por la OACI donde se establecen recomendaciones para el cálculo de los derechos y tasas de los servicios aeronáuticos.

CONSIDERANDO que los referidos documentos y directrices de la OACI recomiendan fijar los valores de las tasas y derechos de los servicios aeronáuticos sobre la base de una metodología de costos y que el producto de las mismas sea reinvertido en la propia actividad aeronáutica.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

EXHORTA a sus Estados miembros:

- 1) A utilizar una metodología apropiada para el cálculo de las tasas y derechos aeronáuticos, tomando como base los documentos y directrices publicados por la OACI en esta materia (Doc 9161/2 y Doc 9562); y,
- 2) A realizar todos los esfuerzos necesarios para que los fondos provenientes de las tasas y derechos aeroportuarios se reinviertan en los mismos servicios aeronáuticos.

RESOLUCION A12-8

**ENMIENDA DE LAS RECOMENDACIONES A3-4, A3-7 Y A8-8 REFERENTES A
IMPUESTOS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AEREO**

CONSIDERANDO que en el análisis desarrollado por el Comité Ejecutivo en materia de impuestos y derechos que gravan al transporte se encontraron Recomendaciones de la CLAC que contienen referencias a la "Séptima edición del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional" que ya no está vigente.

CONSIDERANDO que es necesario actualizar dichas referencias, en las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A8-8 para que conste la "Novena edición (julio de 1990)", que es la vigente.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE enmendar la parte pertinente de las siguientes recomendaciones:

1. Recomendación A3-4: donde dice "párrafo 4.42" debe decir "párrafo 4.46" y donde dice "Séptima edición" debe decir "Novena edición".
2. Recomendación A3-7 donde dice "párrafo 2.19" debe decir "párrafo 2.20" y, donde dice "Séptima edición" debe decir "Novena edición".
3. Recomendación A8-8 donde se haga mención a los párrafos 2.19 y 4.42 del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Séptima edición), deberá aplicarse los mismos cambios detallados anteriormente en los puntos 1) y 2).

Cuestión 8 del

Orden del Día:

**El precio de combustible de aviación en la región y su influencia en los
costos de operación de las líneas aéreas. Resolución A12-9.**

Tarea No. 14 del Comité Ejecutivo

CLAC/A12-NE/4

16. Con base en la nota de estudio CLAC/A12-NE/4, que trataba sobre el precio del combustible de aviación en la región y su influencia en los costos de operación de las líneas aéreas, la Asamblea tomó nota de los antecedentes que originaron el análisis de este tema y de los resultados del estudio comparativo realizado sobre los precios promedio del galón de combustible en los Estados de la Región, los Estados Unidos de Norteamérica y Europa.

17. En tal sentido, se observó que en la Región los precios del combustible son más altos que en los países europeos y en los Estados Unidos; el precio del combustible es un elemento gravitante en la economía de las operaciones de las líneas aéreas; existen diferencias marcadas entre las estructuras de costos de la industria aérea a nivel mundial y las de las líneas aéreas de la región y; por lo anterior, las aerolíneas latinoamericanas se encuentran en una situación menos competitiva respecto a empresas de otras áreas geográficas.

18. Respecto al proyecto de resolución que acompañaba a la nota de estudio, el delegado de Bolivia informó del impedimento de su país para la aprobación del mismo, debido al proceso de capitalización de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, el cual debía concluirse primero para que su Gobierno esté en posibilidades de iniciar las negociaciones derivadas de la adopción de dicha Resolución.

19. Como resultado de las discusiones respecto a si el Proyecto de Resolución debería hacer alusión al costo real del combustible o al precio del mismo, se concluyó que la fijación del precio está directamente ligado a las condiciones particulares de cada país y a las características del mercado de carburantes y que la Resolución debería mantener el objetivo de promover la eliminación de la desventaja competitiva que afronta la aviación civil latinoamericana, por las diferencias existentes entre los precios del combustible de la Región y los de otras áreas geográficas.

20. Los delegados tomaron nota de las acciones emprendidas tanto por la AITAL como por la IATA, respecto a la adopción de políticas de reducción de costos de combustible para aviación civil, la realización de estudios sobre el tema, la aplicación de técnicas y procedimientos específicos de navegación aérea y mantenimiento, recomendados por los fabricantes de aeronaves y turbinas para obtener una mayor economía de combustible, y la coordinación existente con las autoridades del ramo en los países de la región.

21. Luego de un amplio debate que dio lugar a modificaciones en el texto original del Proyecto de Resolución, la Asamblea decidió aprobar la versión final tal como se presenta a continuación:

RESOLUCION A12-9

MEDIDAS PARA REDUCIR LA GRAVITACION DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE DE AVIACION DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LINEAS AEREAS DE LA REGION

CONSIDERANDO que el precio del combustible es un elemento gravitante en la economía de las operaciones de las líneas aéreas de la región.

CONSIDERANDO que según estudios realizados, los precios del combustible de aviación en la región son en promedio mayores a los de otras regiones, constituyendo una desventaja económica que pone a las líneas aéreas de la región en inferioridad de condiciones.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar con las Autoridades de los otros sectores competentes en esta materia, la disminución de la incidencia del precio de combustible, como un factor importante para el desarrollo de la aviación civil en general.
2. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación a impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 y la Resolución A26-15.
3. Instar a las Autoridades Aeronáuticas que promuevan la realización de estudios y proyectos técnicos tendientes a la racionalización de los procedimientos de Tránsito Aéreo, con miras a permitir una mayor economía de combustible.
4. Apoyar las labores que vienen desarrollando la OACI y otros organismos especializados, conducentes a la reducción de la incidencia del precio de combustible dentro de los costos de las líneas aéreas.
5. Encargar al Comité Ejecutivo que informe sobre la evolución de este asunto en la próxima Asamblea de la CLAC.

Cuestión 9 del

Orden del Día:

Adopción de medidas coordinadas en materia de turismo y su influencia en los organismos subregionales. Resolución A12-10.
Tarea No. 9 de la Secretaría

CLAC/A12-NE/5

22. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A12-NE/5, referente al estudio realizado sobre las acciones emprendidas por algunos países de la Región y organismos subregionales en materia de turismo, tales como la promulgación de medidas bilaterales o plurilaterales y la suscripción de distintas modalidades de acuerdo para la eliminación de restricciones al libre flujo de visitantes sin visas o impedimentos, que convierten al sector turístico en una herramienta básica dentro de los esquemas de integración.

23. Asimismo, la Asamblea tomó nota de la estrecha relación existente entre el transporte aéreo y la actividad turística y de la conveniencia de realizar acciones coordinadas con cada una de las subregiones del área latinoamericana para promover la divulgación y aplicación de las disposiciones sobre facilitación contenidas en el Anexo 9 del Convenio de Chicago y en la documentación pertinente de la OACI, por parte de las Autoridades de Turismo y los representantes de los Organismos subregionales.

24. A continuación los delegados observaron la necesidad de fusionar en una misma resolución lo dispuesto en la Recomendación A1-3 con las disposiciones de la presente Asamblea en lo referente a la "Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana".

25. En vista de lo anterior, luego de introducir algunas enmiendas en el texto original, la Asamblea decidió adoptar la Resolución que se presenta a continuación:

RESOLUCION A12-10

COORDINACION ENTRE EL TRANSPORTE AEREO Y EL TURISMO COMO ESTRATEGIA DENTRO DE LOS ESQUEMAS DE LA INTEGRACION LATINOAMERICANA

CONSIDERANDO la necesidad de que exista una adecuada coordinación entre los Organos de Aviación Civil y de Turismo de los Estados Latinoamericanos, a fin de evitar superposición de funciones y duplicación de esfuerzos.

CONSIDERANDO que los países de la región están desarrollando acciones en forma bilateral o plurilateral para facilitar el turismo mediante la suscripción de distintas modalidades de acuerdo, encaminados hacia la eliminación de medidas restrictivas para un libre flujo de visitantes sin visas e impedimentos.

CONSIDERANDO la estrecha interdependencia que existe entre el sector turismo y el transporte aéreo, y que en el nuevo escenario imperante ambos sectores se han convertido en herramientas de gran importancia dentro de los esquemas de integración.

CONSIDERANDO que el Artículo 7 del Estatuto de la CLAC permite establecer relaciones de carácter consultivo entre la CLAC y los organismos gubernamentales y no gubernamentales regionales y subregionales dedicados al desarrollo del turismo y a otras actividades que pudiesen tener alguna relación con el transporte aéreo en Latinoamérica, a fin de coordinar y complementar adecuadamente las actividades del transporte aéreo y del turismo en la Región Latinoamericana.

CONSIDERANDO que este nuevo papel de los Estados de la región latinoamericana en la actividad turística se manifiesta en la revisión y renovación de los marcos legales nacionales orientados hacia una mayor flexibilización y liberalización de los servicios que componen este sector y en la creación de Organismos encargados de la Facilitación Turística.

CONSIDERANDO que entre los fines del Organismo Regional se encuentra el alentar la aplicación de normas y métodos recomendados de la OACI en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Solicitar a los Estados miembros que presten debida atención a la necesidad de establecer una estrecha coordinación entre las actividades de transporte aéreo y de turismo.
2. Pedir al Comité Ejecutivo que, cuando se le requiera, establezca relaciones de carácter consultivo con organismos internacionales dedicados al desarrollo del turismo, brindando su contribución en materia de aviación civil.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo que adopte las medidas pertinentes para que los organismos internacionales dedicados al turismo conozcan la competencia de la CLAC en materia de transporte aéreo regional y la necesidad de que sea informada cada vez que dichos organismos deseen emprender estudios o acciones en relación con el desarrollo del transporte aéreo en la Región, a fin de evitar superposición de funciones y duplicación de esfuerzos.
4. Solicitar a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros que con el objeto de coadyuvar a la consolidación del proceso de integración regional, procuren tener una presencia activa en las reuniones de los Organismos Subregionales de Integración del área latinoamericana que traten sobre asuntos de turismo y/o de aviación civil, con el fin de coordinar, orientar y asesorar sobre las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo comercial, en consonancia con la política promulgada por la CLAC.

5. Exhortar a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC que mantengan informados a los Organismos que se encargan de la Facilitación Turística en sus países, sobre las normas y métodos recomendados de Facilitación del Transporte Aéreo que constan en el Anexo 9 del Convenio de Chicago y en la documentación promulgada por la OACI, a fin de que éstos sean tomados en cuenta cuando planifiquen sus actividades.
6. La presente Resolución reemplaza a la Recomendación A1-3.

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Utilización óptima de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana. Resolución A12-11.

Tareas No. 3 y 8 de la Secretaría y Tarea No. 20 del Comité Ejecutivo

CLAC/A12-NE/6

26. La Asamblea pasó a analizar la nota CLAC/A12-NE/6, que contenía los antecedentes y objetivos del tema en cuestión y que dieron lugar a la presentación de proyectos de resolución separados relativos a las disposiciones sobre estrategias necesarias para alcanzar la integración regional y sobre los "Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo".

27. Durante el debate, se convino en que era necesario reforzar la cooperación regional en materia de capacitación, para lo cual se debían agilizar los procedimientos de correspondencia con el propósito de obtener oportunamente las invitaciones a los cursos ofrecidos de tal manera que las administraciones interesadas en enviar participantes dispongan de tiempo suficiente para efectuar los trámites de rigor. De igual manera, se consideró conveniente divulgar a través de la Secretaría, los eventos de capacitación organizados por Estados miembros y promover así una mayor participación y un mejor aprovechamiento de los recursos invertidos.

28. Luego de algunas modificaciones al texto original, la Asamblea adoptó la Resolución que se presenta a continuación:

RESOLUCION A12-11

**SOBRE LA UTILIZACION OPTIMA DE LOS RECURSOS DISPONIBLES
TENDIENTES A LOGRAR LA INTEGRACION REGIONAL
DE LA AVIACION CIVIL LATINOAMERICANA**

CONSIDERANDO que el actual enfoque de la Aviación Civil y del Transporte Aéreo de la Región Latinoamericana además de la explotación comercial propiamente dicha, debe tener en cuenta las necesidades de desarrollo e integración, fundamentales para nuestros países;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de estas necesidades, es necesario el reconocimiento de la asimetría de las relaciones mutuas entre los Estados, ya que éstas se basan en intereses específicos, que otorgan distinta prioridad regional a estos elementos; y que en esta área geográfica coexisten países con distinto nivel de desarrollo;

CONSIDERANDO que para la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica, objetivo consagrado en el Artículo 5 a) del Estatuto de la CLAC, es necesario propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región;

CONSIDERANDO que para tales fines, es conveniente entre otras medidas, ir articulando una base sólida para una cooperación técnica entre sí, e incentivar el aprovechamiento de los programas de capacitación profesional, buscando la utilización óptima de los recursos disponibles en la Región.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Exhortar a los Estados miembros a incentivar la cooperación técnica entre sí y los programas de capacitación profesional, buscando la utilización óptima de los recursos disponibles.

En estos ámbitos, los Estados miembros de la CLAC convienen en el marco de la programación de los recursos disponibles:

- a) apoyar, promover e intensificar todas las medidas posibles, en las áreas técnica, económica y legal, tendientes a lograr la integración regional de la Aviación Civil Latinoamericana;

- b) mantener y mejorar el esfuerzo de ayuda a los países de la Región con menor desarrollo relativo, principalmente en lo que se refiere a la aplicación de la nueva tecnología de navegación aérea y otras;
- c) reforzar la cooperación regional en materia de información, comunicación y capacitación profesional;
- d) organizar consultas informales entre los Estados de la CLAC y otros países o grupos de países interesados con especial énfasis en el campo de la capacitación profesional; y
- e) aplicar políticas comunes para el establecimiento de nuevos mecanismos de financiación de proyectos que valoricen la dimensión regional de la aviación civil.

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

Política Regional en materia de transporte aéreo comercial. Criterios y Directrices. Resolución A12-1.
Tarea No. 20 del Comité Ejecutivo.

29. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A12-NE/7 que incluía la Resolución sobre "Criterios y Directrices en Materia de Política de Transporte Aéreo".

30. Durante el debate se consideró conveniente el estudio del tema relacionado al código compartido (code sharing) en el transcurso del próximo período, con el propósito de incorporar alguna directriz al documento de la referencia.

31. Luego de realizar ciertos ajustes a dicha Resolución y su Anexo, ésta se adoptó de la forma siguiente:

RESOLUCION A12-1

**SOBRE CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE
POLITICA DE TRANSPORTE AEREO**

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama a nivel de cada Estado miembro de la CLAC la coordinación de las políticas de aviación civil, económicas y de relaciones internacionales;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que es necesario ir articulando una base sólida de los elementos esenciales de una política de transporte aéreo, que sirvan de orientación y de auténtica directriz a los Estados miembros;

CONSIDERANDO que es prioritario que la región disponga de criterios propios para el establecimiento de una política comercial.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE promulgar el documento anexo como guía de orientación de los Estados miembros de la CLAC, sobre criterios y directrices en materia de Política de Transporte Aéreo.

SOLICITA al Comité Ejecutivo y a sus Organos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios periódicamente.

ANEXO A LA RESOLUCION A12-1 **SOBRE CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLITICA** **DE TRANSPORTE AEREO**

CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA POLITICA **DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL**

I.- REGLAMENTACION ACTUAL

La CLAC reafirma los principios y objetivos contenidos en el Convenio de Chicago.

La CLAC reconoce el beneficio e importancia del Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales e insta a los Estados miembros que todavía no se han adherido al mismo, a que lo hagan a la brevedad posible en beneficio del sistema mundial del transporte aéreo y su aplicación universal.

Asimismo, la CLAC reconoce, independientemente de que el Estado se haya o no adherido al Acuerdo de Tránsito Aéreo, lo estipulado en los acuerdos bilaterales que conceden a las líneas aéreas designadas o no, los derechos de primera y segunda libertades.

Por otro lado, exhorta a todos los Estados miembros de la OACI que se han adherido a dicho acuerdo a que cumplan con el compromiso asumido, sin discriminación alguna.

II.- CONTENIDO DE LA FUTURA REGLAMENTACION

OBJETIVOS

La CLAC considera que la futura reglamentación del transporte aéreo debe asegurar el derecho a cada Estado miembro de garantizar la formación de empresas que desarrollen los servicios aéreos dentro del ámbito comercial internacional.

Reafirma que los principios contenidos en el Convenio de Chicago sobre soberanía, medidas no discriminatorias, interdependencia, armonización y cooperación, así como desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional e igualdad de oportunidades, constituyen el marco apropiado para los futuros arreglos sobre acceso a los mercados.

Los Estados miembros de la CLAC, por lo tanto, aspiran a lograr en sus relaciones con otros Estados, un marco regulatorio que permita a todos los transportadores desarrollarse en un ambiente de competencia justa y sana, para lo cual puede ser necesario la implementación de medidas a fin de evitar las distorsiones del mercado y proteger los derechos de usuarios y transportadores.

PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AEREOS

La CLAC considera necesario que el concepto de "propiedad y control de los transportistas aéreos" debe ser reanalizado en el seno de la OACI tomando en cuenta la "comunidad de intereses" regionales o subregionales y que la nacionalidad de los transportistas que se designe se rija por la ley del país que haya hecho la designación.

IMPEDIMENTOS DE INDOLE ESTRUCTURAL

La CLAC reconoce la labor de los comités de asignación de horarios de la IATA como un medio viable para resolver transitoriamente el problema de asignación de turnos en los aeropuertos congestionados y observa como poco práctico pretender arreglos de reglamentación mundial en esta materia.

De igual manera, la CLAC considera que es prioritario lograr avances efectivos en el establecimiento de un marco jurídico e institucional que permita el uso de los sistemas mundiales de navegación por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

Por otro lado, la CLAC es contraria a la utilización de "subsidios" a modo de asistencia de los Estados a sus transportistas.

ENTORNO REGLAMENTARIO MAS AMPLIO

Leyes sobre competencia

La CLAC ratifica su política respecto a la aplicación de medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional e insta a los Estados Contratantes de la OACI para que se abstengan de tomar medidas de esta naturaleza y a no pretender dar carácter extraterritorial a disposiciones de su legislación nacional evitando afectar la soberanía de los Estados y reitera que la aplicación extraterritorial de las leyes nacionales sobre competencia perjudica los arreglos cooperativos que muchos consideran esenciales para la eficiencia, regularidad y viabilidad del transporte aéreo internacional, dado que ciertas categorías de arreglos benefician tanto a los usuarios como a los transportistas aéreos. Por consiguiente, cuando las leyes antimonopolio o sobre competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con la inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios y de los transportistas aéreos.

De igual manera, la CLAC insta a los Estados a aplicar las actuales directrices de la OACI en materia de leyes sobre competencia que pueden extenderse mas allá de los asuntos puramente de procedimiento.

La CLAC considera que para alcanzar una capacidad de transporte aéreo adecuada que se base en mejoras de la infraestructura aeroportuaria, en servicios rentables de tránsito aéreo (CNS/ATM) y en métodos apropiados de planificación, es necesario que exista una real y concreta cooperación técnica y que se disponga de fondos suficientes para los fines específicos señalados.

Legislación ambiental

La CLAC reconoce el papel de la OACI como foro mundial para la elaboración de medidas ambientales en el transporte aéreo internacional y considera que las medidas de protección del medio ambiente que se adopten no deben ser discriminatorias para los transportistas aéreos de los Estados intervinientes.

De igual manera, la CLAC considera que la reposición del material de vuelo deberá ajustarse a las limitaciones económico-financieras de los transportadores y de los Estados donde prestan sus servicios.

Impuestos

La CLAC reconoce que los impuestos y los derechos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los consumidores y tienen efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, económico y ordenado del transporte aéreo internacional de manera uniforme y universalmente aceptada.

Acuerdos y arreglos comerciales

La CLAC reconoce que la OACI es, y debe seguir siendo, el foro mundial para la elaboración de normas y métodos recomendados en cuestiones de transporte aéreo internacional para buscar soluciones de manera eficiente y efectiva a los problemas de la Aviación Civil Internacional. Por lo tanto, la OACI deberá continuar asignando alta prioridad a los temas comerciales del transporte aéreo.

Sobre esta base, la CLAC considera que debe existir una cooperación continua y eficaz entre la OACI y la Organización Mundial del Comercio en particular, así como con otros organismos de la ONU y ajenos a ésta, que participan en cuestiones comerciales que afectan al transporte aéreo internacional.

Medidas preferentes para los países en desarrollo

La CLAC considera que la OACI, con la máxima prioridad y con la presencia directa de sus Estados contratantes, utilizando los medios que estime adecuados y eficaces, debe continuar profundizando sus estudios de forma tal que cualquier reglamentación futura del transporte aéreo tenga en cuenta las posibilidades reales de participación y adaptación de todos y cada uno de los Estados, en especial de aquellos en vías de desarrollo, tomando en cuenta las difíciles circunstancias económico-financieras en que éstos se desenvuelven.

ASPECTOS COMERCIALES

Servicios de escala

Es reconocido el derecho de los transportistas aéreos de escoger libremente entre las diversas alternativas de "servicios de escala", tales como: llevar a cabo sus propios servicios; servir a uno o varios transportistas aéreos; asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; seleccionar entre proveedores de servicio que estén en competencia (según la preferencia del transportista); y, utilizar equipos provistos por otros transportistas. Reconoce más aún, que pueden combinar o cambiar su opción, siendo las únicas limitaciones las relacionadas a la protección y seguridad o un nivel demasiado exiguo de las operaciones

aeroportuarias para permitir la competencia entre proveedores. Además, se deben adoptar las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonables basada en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

Conversión de divisas y transferencia de ganancias

La CLAC reconoce el derecho de los transportistas, si así lo solicitan y sin restricción alguna, de convertir y enviar el excedente de los ingresos locales con respecto a los gastos locales; también apoya a que los transportistas tengan la libertad de remitir sus ganancias a cualquier otro país, además de su país de origen.

De igual forma, cuando los Estados establezcan el cobro de los derechos aeroportuarios en divisa "fuerte", deberían basar sus medidas en los principios orientadores pertinentes de la OACI, especialmente en el principio de no discriminación en materia de derechos expuesto en el Artículo 15 del Convenio de Chicago.

Empleo de personal no nacional

La CLAC reconoce el derecho de los transportistas a traer y mantener sus propios empleados de cualquier nacionalidad, sujeto al cumplimiento de las leyes de los Estados que lo reciben.

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

La CLAC considera necesario que los transportistas aéreos cuenten con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de sus servicios en territorios que no sean los suyos propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen.

Sistema de reservas por computadora (SRC)

La CLAC considera que es necesario disponer de una "cláusula modelo" para los SRC con el propósito de utilizarla en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo o en los arreglos multilaterales. Por otro lado, insta a los Estados para que incorporen a sus legislaciones el Código de Conducta que sobre esta materia promulgó la OACI.

III.- PROCEDIMIENTOS Y ESTRUCTURA DE LA FUTURA REGLAMENTACIÓN

La CLAC constata que los países contratantes del Convenio de Chicago poseen niveles de desarrollo diferentes. Por tal motivo, cualquier acción destinada a reglamentar el transporte aéreo debe tomar en cuenta esta realidad. Al respecto, aprecia que el acceso al mercado debe garantizar la vigencia de los principios contenidos en el mencionado Convenio, que permite la coexistencia de mercados organizados de manera diferente.

Por otra parte, considera que para lograr la adaptación y participación directa de los países en desarrollo en los futuros arreglos reglamentarios, es necesario establecer los medios para asegurar el acceso efectivo de estos países al financiamiento y a tecnologías de avanzada, en condiciones económicas y financieras razonables.

Asimismo, reitera que el Bilateralismo ha posibilitado el desarrollo del Transporte Aéreo y sigue siendo un medio adecuado para establecer acuerdos que garanticen a los Estados la participación real y efectiva de las Partes, pudiéndose definir, entre éstas, condiciones flexibles que permitan asegurar la viabilidad y el crecimiento de las líneas aéreas de la Región.

Para la CLAC, el proceso progresivo de integración y cooperación económica en el que se encuentra la región, es el punto de partida para alcanzar el Multilateralismo, el cual hará viable niveles crecientes de flexibilización en esta fundamental actividad económica. En este sentido, llama la atención respecto a la experiencia del Grupo Andino del que forman parte cinco Estados miembros de la Comisión, que proponemos sea objeto de reflexión por parte de la comunidad aeronáutica internacional.

La CLAC reafirma que el desarrollo de la industria del transporte aéreo de sus Estados miembros, constituye un componente clave para el progreso socio-económico de la región. Por lo tanto le corresponde a cada Estado asegurar el marco regulatorio necesario para que la iniciativa privada pueda propender a su fortalecimiento, en beneficio de sus respectivas poblaciones.

Reafirma también que cualquier reglamentación futura, entiéndase entre otras, Red de Seguridad, Salvaguardias o mecanismos de Solución de Controversias, deberá ofrecer las garantías que aseguren la adaptación y la igualdad de oportunidades para la participación efectiva de las líneas aéreas de la Región en el transporte aéreo internacional e impidan el abuso de posiciones dominantes (monopólicas, oligopólicas, u otras).

**Cuestión 12 del
Orden del Día:**

Ingerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios. Resolución A12-2.
Tarea No. 8 del Comité Ejecutivo.

CLAC/A12-NE/8 CORRIGENDUM

32. Se analizó la nota de estudio CLAC/A12-NE/8, con la cual se presentaba una Resolución sobre la Política de Relaciones Intergubernamentales con la Organización Mundial de Comercio (OMC).

33. Sin mayores comentarios, la Asamblea acordó adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A12-2

**POLITICA DE RELACIONES INTERGUBERNAMENTALES CON
LA ORGANIZACION MUNDIAL DE COMERCIO (OMC)**

CONSIDERANDO que el Acuerdo sobre Aranceles y Servicios incluye el Transporte Aéreo a través de un anexo sobre la materia;

CONSIDERANDO que esta inclusión y la existencia de ámbitos propios de discusión técnica, económica y jurídica para el desarrollo de la actividad recomiendan especial coordinación de los Estados en la evaluación del tema, por su importancia Política y Económica para éstos;

CONSIDERANDO el contenido de la Resolución A31-12 de la OACI:

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- a) Instar a los Estados miembros que coordinen sus acciones con la Organización Mundial de Comercio (OMC) en consonancia con los criterios adoptados en el seno de la OACI manteniendo una permanente atención al problema con el objeto de alcanzar una posición común al revisarse el Acuerdo.
- b) Declarar que esta Resolución reemplaza a la Resolución A8-5 de la CLAC.

**Cuestión 13 del
Orden del Día:**

**Adopción de normas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas,
y de los programas de protección del medio ambiente.**

Resolución A12-3.

Tarea No. 5 del Comité Ejecutivo.

34. Se procedió a revisar la nota de estudio CLAC/A12-NE/9 que incluía la Resolución relativa a la Adopción de Medidas Restrictivas sobre el Ruido y Emanaciones de Gas y de los Programas de Protección al Medio Ambiente.

35. Con ciertos ajustes de forma, la Asamblea acordó adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A12-3

**ADOPCION DE MEDIDAS RESTRICTIVAS SOBRE EL RUIDO Y EMANACIONES
DE GAS Y DE LOS PROGRAMAS DE PROTECCION AL MEDIO AMBIENTE**

CONSIDERANDO que hace más de 5 años que la CLAC está dedicada al estudio relacionado con la adopción de medidas restrictivas sobre ruido y emanaciones de gas, así como a los programas de protección del medio ambiente, con miras al establecimiento de una política ambiental para la aviación adecuada a la realidad latinoamericana;

CONSIDERANDO que los estudios realizados poco pudieron prosperar por insuficiencia de la información colectada, y en consecuencia, no produjo los efectos deseados;

CONSIDERANDO asimismo el contenido de la Recomendación A10-1 que insta a los Estados miembros la participación de las Autoridades Aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente;

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Recomendar al Comité Ejecutivo:

1. La realización de un Encuentro entre especialistas en protección ambiental en el ámbito de la CLAC, teniendo como objetivo elaborar una propuesta de "Política de protección ambiental para la aviación, en consonancia con la realidad de los países latinoamericanos", como medio de fomentar el desarrollo del sector de forma armónica con el medio ambiente y compatible con la actividad del transporte aéreo mundial.

2. Para alcanzar estos objetivos, los expertos deben:
- * establecer un inventario sobre el nivel de desarrollo de la cuestión ambiental ligada a la aviación en la América Latina;
 - * definir patrones y procedimientos mínimos para la continuidad del desarrollo de la aviación en la América Latina frente a las nuevas exigencias internacionales;
 - * buscar fórmulas para promover la incorporación de las cuestiones ambientales a la planificación aeroportuaria;
 - * sugerir acciones de cooperación técnica con el objeto de formar técnicos en el área, de forma tal de posibilitar la implantación de los programas ambientales en todos los Estados miembros de la CLAC; y
 - * sugerir medidas restrictivas sobre ruido y emanaciones de gases dentro de programas de protección al medio ambiente.

**Cuestión 14 del
Orden del Día:**

**El Sistema Estadístico de la CLAC y su proyección a futuro.
Resolución A12-12.
Tarea No. 2 de la Secretaría**

CLAC/A12-NE/10

36. La Asamblea examinó la nota CLAC/A12-NE/10 que relacionada con el Sistema Estadístico de la CLAC y su proyección a futuro, informaba sobre las actividades realizadas por la Secretaría, con la colaboración de AITAL y SITA, para la elaboración de un nuevo Sistema Estadístico que reemplazará al sistema actual y permitirá captar una mayor cantidad de información, contribuyendo así al desarrollo de los métodos de trabajo de la Comisión.

37. Asimismo, la Asamblea tomó nota de las labores de la Secretaría que, en virtud de los acuerdos alcanzados por el Comité Ejecutivo, permitieron la elaboración de nuevos formatos estadísticos y la realización de reuniones con los Organismos mencionados, encaminadas a la implementación de un sistema estadístico cuya principal característica sería la recepción y envío de datos mediante correo electrónico. Al respecto, la Secretaría informó haber realizado una encuesta orientada a recabar información sobre la disponibilidad de facilidades y equipamiento para el correo electrónico de SITA, en las administraciones de aviación civil.

38. Se presentaron discusiones y aclaraciones respecto a las diferencias existentes entre los sistemas estadísticos de la CLAC y la OACI, la colaboración entre estos dos organismos para la preparación de informes sobre el tema y las posibilidades de diferentes sistemas para el intercambio electrónico de datos. Las diversas intervenciones dieron lugar a modificaciones en el texto original del Proyecto de Resolución, a la declaración hecha por el delegado de Brasil respecto a que su país había adoptado la política de proporcionar sólo datos globales de origen y destino, sin especificar la información particular de las compañías de aviación y a la solicitud del delegado de Argentina para que asuntos tales como la actualización de disposiciones anteriores y las decisiones sobre mejoras al sistema estadístico, sean considerados, en la medida de lo posible, como asuntos administrativos que no requieran de su estudio y aprobación por la Asamblea.

39. La Asamblea decidió adoptar la Resolución que se presenta a continuación:

RESOLUCION A12-12

EL SISTEMA ESTADISTICO DE LA CLAC Y SU PROYECCION A FUTURO

CONSIDERANDO la necesidad de disponer de datos estadísticos que sean útiles tanto para el análisis como para la toma de decisiones de las autoridades aeronáuticas y de otras partes interesadas.

CONSIDERANDO que es necesario ampliar la cobertura del actual Programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC y optimizar en la medida de lo posible el análisis de los datos mediante el uso y aplicación de nuevo software.

CONSIDERANDO el ofrecimiento de apoyo de otros organismos en el desarrollo de un Sistema Estadístico que sea ágil y permita la obtención de rápidos resultados y un amplio análisis.

CONSIDERANDO que la Recomendación A10-10 de la CLAC invita a los Estados a realizar los esfuerzos necesarios para una pronta interconexión de las Administraciones y los Organismos Internacionales de Aviación Civil, a través de otros servicios de telecomunicaciones.

CONSIDERANDO la existencia de redes de telecomunicaciones especializadas en el tratamiento de datos aerocomerciales ya establecidas que permiten la transmisión de información a través de medios electrónicos.

CONSIDERANDO la necesidad de estar siempre a la vanguardia del desarrollo y de aprovechar las ventajas que se pueden obtener de las nuevas tecnologías.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría la reestructuración del Programa ODS de la CLAC con el apoyo de AITAL y SITA, para lograr un nuevo sistema que tenga la capacidad de manejar otros datos estadísticos además del tráfico de origen y destino, y de arrojar reportes analíticos que sean de utilidad para los usuarios.
- 2) Encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría para que con la colaboración de los Estados miembros, estudien la posibilidad de usar un sistema que permita el intercambio electrónico de información.
- 3) Invitar a los Estados miembros a colaborar con el Comité Ejecutivo y la Secretaría para alcanzar lo propuesto en los párrafos anteriores.
- 4) Incorporar este Proyecto como una tarea prioritaria en el programa de trabajo de la Comisión para el bienio 1997-1998.

Cuestión 15 del

Orden del Día:

Medidas para coordinar las posiciones de los Estados miembros de la CLAC en los foros del GREPECAS. Recomendación A12-1.
Tarea No. 2 del Comité Ejecutivo.

40. La Asamblea, al analizar esta nota de estudio y sus Adjuntos, consideró conveniente crear un procedimiento que permita un nivel de coordinación entre las Autoridades Aeronáuticas para que sus representantes en los foros de la CLAC y del GREPECAS (OACI) sostengan posiciones consensuadas que sean congruentes con las previamente acordadas.

41. En este sentido, la Asamblea acordó adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACION A12-1

MEDIDAS PARA COORDINAR LAS POSICIONES DE LOS ESTADOS DE LA CLAC EN LOS FOROS DE GREPECAS

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento de los estudios jurídicos, institucionales y económicos de los sistemas CNS/ATM con objetivo al establecimiento de un marco jurídico y en consecuencia decidió estar representada como entidad en las reuniones de GREPECAS;

CONSIDERANDO que los Estados de la CLAC adoptaron en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, una posición coordinada en cuanto a la implantación de los sistemas CNS/ATM y la necesidad de un marco jurídico/institucional que preserve los intereses de todas las partes;

CONSIDERANDO que es necesario aplicar un procedimiento de coordinación que posibilite, como objetivo central que las posiciones de los Estados de la CLAC en el foro del GREPECAS sean congruentes y homogéneas con las posiciones consensuadas en el marco de la organización.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Que los Estados miembros adopten las medidas internas pertinentes que posibiliten:
 - a) Que las representaciones designadas a las reuniones de Grupos de Expertos y Comités Ejecutivos de la CLAC y las representaciones designadas a las reuniones de los Grupos de Tareas, Sub-Grupos y Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución de la OACI (GREPECAS) presenten posiciones congruentes en uno u otro foro.
 - b) Que los resultados de todos los eventos relacionados con la implantación de los Sistemas CNS/ATM sean difundidos entre las dependencias encargadas de los asuntos técnicos, económicos y jurídicos, que tengan influencia en las decisiones a adoptar por las autoridades aeronáuticas y/o gubernamentales en esa materia.
 - c) Que sean evaluados los resultados de las actuaciones de sus representaciones en los antes referidos foros (CLAC/GREPECAS) y adopten las medidas que sean pertinentes.
2. Que la CLAC, a través de su Comité Ejecutivo y la Secretaría tomen las medidas oportunas para lograr lo siguiente:
 - a) Obtención de las autoridades de los Estados miembros de la información, sobre la política de implementación de los sistemas CNS/ATM y en particular del GNSS y sus consideraciones sobre los arreglos institucionales necesarios y el marco jurídico que consideren apropiado para salvaguardar sus intereses nacionales.

- b) La coordinación necesaria para alcanzar una mayor homogeneidad de criterios de los países miembros de la CLAC en los asuntos previstos en el orden del día cuando el tema a tratar en el GREPECAS así lo exija.

**Cuestión 16 del
Orden del Día:**

**Acciones a tomar respecto al problema de seguridad aérea.
Resolución A12-4.**

**CLAC/A12-NE/12
CLAC/A12-NI/3**

42. Al analizar esta nota de estudio y su Adjunto, la Asamblea consideró conveniente fortalecer la posición de los Estados y el apoyo a la OACI en la búsqueda de soluciones para el problema de seguridad operacional, tomando en cuenta, entre otras cosas, las conclusiones de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de América del Sur (Cusco, Perú, 5 al 7 de junio de 1996).

43. Durante el debate, también se reconoció el esfuerzo que los países de la región venían realizando para cumplir con las normas de seguridad establecidas en los Anexos al Convenio de Chicago, incluyendo un nuevo considerando en dicha Resolución.

44. En ese sentido, la Asamblea acordó adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A12-4

SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA REGION LATINOAMERICANA

RECONOCIENDO la responsabilidad de los Estados miembros en materia de vigilancia de la seguridad operacional;

RECONOCIENDO la importancia del contenido de la Declaración de Manaos de la CLAC y de la Resolución A29-13 de la OACI;

RECONOCIENDO que a los asuntos relacionados con la Seguridad Operacional se les debe dar un tratamiento técnico y no político;

RECONOCIENDO las diferencias existentes en el nivel de desarrollo, prioridades sociales y recursos disponibles de los Estados miembros;

RECONOCIENDO la dificultad que tienen algunos Estados en el perfeccionamiento de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional; y

RECONOCIENDO que para encontrar soluciones conducentes a mantener un continuo y óptimo nivel de vigilancia de la seguridad operacional en el área, se requiere de la cooperación mutua entre los Estados de la Región y los organismos especializados.

RECONOCIENDO el esfuerzo que los países de la región vienen realizando para cumplir con las normas de seguridad establecidas en los Anexos al Convenio de Chicago.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Apoyar los programas de cooperación técnica y los mecanismos que viene desarrollando la OACI para asistir a los Estados en las actividades de la vigilancia de la seguridad operacional.
2. Instar a los Estados miembros a colaborar y contribuir para la viabilidad de los referidos programas y mecanismos.
3. Instar a los Estados miembros que lo necesiten a que emprendan el reordenamiento institucional que permita obtener la jerarquía necesaria para ejercer una efectiva vigilancia de la seguridad operacional y/o resolver la falta de recursos financieros que enfrenten.
4. Exhortar a sus Estados miembros a apoyar la creación de un mecanismo multinacional, regional, que satisfaga las necesidades comunes que enfrenten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en vigilancia de la seguridad operacional.
5. Recomendar a aquellos Estados miembros que, por carencia de recursos financieros, humanos y técnicos tengan dificultades para asumir sus responsabilidades en vigilancia de la seguridad operacional conforme dispone la Convención de Aviación Civil Internacional y sus Anexos, prevean la adopción de acuerdos de cooperación que permitan desempeñar ciertas tareas que exigen la competencia y experiencia de especialistas.

**Cuestión 17 del
Orden del Día:**

El Plan Modelo de la OACI para la aplicación de los Programas Nacionales de Facilitación del transporte aéreo.
Resolución A12-13.
Tareas No. 8 de la Secretaría y 9 del Comité Ejecutivo.

CLAC/A12-NE/13

45. Mediante el análisis de la nota de estudio CLAC/A12-NE/13, sobre el tema en cuestión, la Asamblea tomó nota que durante el bienio 1995 - 1996 se realizaron actividades dirigidas a promover la aplicación de las disposiciones de la OACI sobre Facilitación en los Estados miembros de la CLAC y a coordinar criterios relacionados con la participación del Organismo Regional en la Reunión Oficiosa de Facilitación de Área de la OACI (Santiago de Chile, del 26 al 30 de agosto de 1996).

46. Asimismo, las delegaciones reconocieron la importancia de exhortar a los Estados miembros de la CLAC, a emplear el Plan Modelo de la OACI para la aplicación de los Programas Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo.

47. Teniendo en cuenta lo anterior, al examinar el Proyecto de Resolución propuesto, se introdujeron algunos cambios adoptándose el texto que se presenta a continuación:

RESOLUCION A12-13

**CUMPLIMIENTO DE LA RECOMENDACION A-66 DE LA 11° REUNION
DEPARTAMENTAL DE FACILITACION DE LA OACI
SOBRE EL PLAN MODELO PARA UN PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACION
DE TRANSPORTE AEREO**

CONSIDERANDO que el Artículo 5 del Estatuto de la CLAC, inciso d), dispone que la Comisión para el cumplimiento de sus fines deberá alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias para lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo dentro de la Región.

CONSIDERANDO que en la 11° Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (Montreal, Canadá, del 18 al 28 de abril de 1995) se adoptó la Recomendación A-66, la cual añadirá al Anexo 9 (Novena Edición) el Apéndice 10 sobre el "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo"; y el Método Recomendado 8.18.1 que insta a los Estados a utilizar dicho modelo.

CONSIDERANDO además que el Plan señalado fue producto del trabajo desarrollado por los países de la Región con motivo de la Reunión Oficiosa de Facilitación de Área, organizada por la OACI (Montevideo, Uruguay, del 21 al 25 de octubre de 1991).

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a los Estados miembros de la CLAC a utilizar el "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo" de la OACI, como un elemento primordial para facilitar el flujo de pasajeros, mercancías y correo.
2. Encargar al Comité Ejecutivo que realice un seguimiento sobre la implementación del señalado Plan Modelo en la Región como medida tendiente a normalizar los procedimientos de Facilitación en Latinoamérica.

Cuestión 18 del Orden del Día:

**Incorporación de enmiendas al Estatuto de la CLAC. Resoluciones
A12-5 y A12-6.**

Tarea No. 6 del Comité Ejecutivo.

CLAC7A12-NE/14

48. Al analizar la nota de estudio, la Asamblea, tomando en cuenta el trabajo que los Organos Subordinados habían realizado durante el bienio con el propósito de introducir mejoras al texto del Estatuto, creyó conveniente estudiar por separado los Adjuntos 1 y 3.

49. Respecto al Adjunto 1, acordó acoger favorablemente las enmiendas propuestas tendientes a: Mantener abierta la posibilidad de relación de la CLAC con cualquier otro organismo internacional gubernamental o no (Artículo 7); hacer coincidir las Asambleas de la CLAC con las de la OACI y contar con un plazo suficiente para cumplir con el Programa de Trabajo; esclarecer los alcances de la palabra "mayoría"; y, llenar un vacío normativo describiendo las funciones principales del Presidente y el Secretario.

50. En ese sentido, acordó adoptar la siguiente Resolución que modificaría los Artículos 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 20 y 25 del Estatuto:

RESOLUCION A12-5

ENMIENDAS AL ESTATUTO DE LA CLAC

CONSIDERANDO que es necesario mantener abierta la posibilidad de que la Comisión pueda establecer relaciones de carácter consultivo y de cooperación con cualquier Organismo Internacional gubernamental o no (Artículo 7).

CONSIDERANDO que es conveniente para la Comisión Regional ampliar el plazo existente entre Asambleas de dos a tres años, para que haya coincidencia con las Asambleas de la OACI y contar con un plazo suficiente para llevar a cabo los programas de trabajo establecidos (Artículo 9).

CONSIDERANDO que es necesario precisar las mayorías requeridas (simple o absoluta) de los Estados miembros o de los Estados presentes en una reunión con derecho a voto (Artículos 10, 11, 12 y 20).

CONSIDERANDO que en la práctica, los Estados miembros que no forman parte del Comité Ejecutivo han intervenido activamente en sus reuniones y han desarrollado tareas específicas a ellos encomendadas, lo que ameritaría modificar el Artículo 15 del Estatuto.

CONSIDERANDO que la modificación antes señalada permite que todos los Estados miembros participen en las reuniones de dicho Comité con plenos derechos.

CONSIDERANDO que es necesario regular con mayor precisión las funciones del Presidente y del Secretario de la CLAC dentro del Estatuto (Artículos 15 y 16).

CONSIDERANDO que el Estatuto puede ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros (Artículo 25).

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Aprobar las siguientes enmiendas al Estatuto de la CLAC en relación a los Artículos 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 20 y 25:

Artículo 7.-

Dice:

La Comisión podrá mantener relaciones de carácter consultivo con la Organización de Estados Americanos (OEA), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL), la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), la Junta del Acuerdo de Cartagena (Pacto Andino), el Mercado Común Centroamericano (MCCA) y la Asociación de Libre Comercio del Caribe (CARITFA), a fin de cooperar con estos Organismos, prestándoles asistencia en el campo de la aviación civil. También podrá establecer relaciones con la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y con cualquier otra organización según se juzgue conveniente o necesario.

Debe decir:

La Comisión podrá mantener relaciones de carácter consultivo y de cooperación con cualquier Organismo Internacional gubernamental o no, inclusive prestándoles asistencia en el campo de la Aviación Civil.

Artículo 9.-

Dice:

La Asamblea formada por los representantes de los Estados miembros celebrará reuniones ordinarias por lo menos una vez cada dos años.

Debe decir:

La Asamblea formada por los representantes de los Estados miembros celebrará reuniones ordinarias por lo menos una vez cada tres años.

Artículo 10.-

Dice:

La Asamblea celebrará reuniones extraordinarias por iniciativa del Comité Ejecutivo, o cuando dicho Comité reciba una solicitud suscrita por la mayoría de los Estados miembros de la Comisión.

Debe decir:

La Asamblea celebrará reuniones extraordinarias por iniciativa del Comité Ejecutivo, o cuando dicho Comité reciba una solicitud suscrita por mayoría simple de los Estados miembros de la Comisión.

Artículo 11.-

Dice:

Las reuniones ordinarias y extraordinarias requieren para sesionar un quórum de la mayoría de los Estados miembros.

Debe decir:

Las reuniones ordinarias y extraordinarias de la Asamblea requieren para sesionar la mayoría simple de los Estados miembros.

Artículo 12.-

Dice:

Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto. Salvo lo dispuesto en el Artículo 25, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los Estados representados.

Debe decir:

Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto. Salvo lo dispuesto en el Artículo 25, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría simple de los Estados presentes.

Artículo 15.-

Dice:

El Comité Ejecutivo, formado por el Presidente y los Vice-Presidentes, electos por la Asamblea, administrará, coordinará y dirigirá el programa de trabajo establecido por la Asamblea, pudiendo formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos, siempre que sea necesario.

Debe decir:

1. El Comité Ejecutivo, formado por el Presidente y los Vice-Presidentes, electos por la Asamblea, al cual se integrarán con plenos derechos los jefes de delegación de los Estados miembros que asistieren a cada una de las reuniones, administrará, coordinará y dirigirá el programa de trabajo establecido por la Asamblea, pudiendo formar Comités y Grupos de Trabajo o de Especialistas, siempre que sea necesario.

2. Son funciones del Presidente:

- a) Representar a la Comisión y desempeñar sus funciones en nombre de ésta.
- b) Consultar a los representantes de los Estados miembros o cualquier otra persona u Organización con la finalidad de cumplir los objetivos de la Comisión.
- c) Convocar a las reuniones ordinarias, extraordinarias y las especiales de la Comisión, de los Comités y de los Grupos de Trabajo o de Especialistas de la Comisión.
- d) Examinar las credenciales e informar sobre el particular a la Asamblea.
- e) Desempeñar las funciones establecidas en los Artículos pertinentes del Reglamento.

Artículo 16.-

Dice:

Habrá una Secretaría que será organizada por el Comité Ejecutivo de acuerdo con las normas e instrucciones dadas por la Asamblea y las disposiciones del presente Estatuto.

Debe decir:

1. Habrá una Secretaría que será organizada por el Comité Ejecutivo de acuerdo con las normas e instrucciones dadas por la Asamblea y las disposiciones del presente Estatuto.
2. El Secretario:
 - a) Será responsable de los trabajos técnicos y administrativos de la Secretaría.
 - b) Se encargará de mantener informados a los representantes de los Estados miembros sobre las actividades de la Comisión.

3. Los funcionarios incluyendo el Secretario:
 - a) No solicitarán o recibirán, en el cumplimiento de sus deberes, instrucciones de ningún Gobierno o autoridad ajena a la Comisión.
 - b) Se abstendrán de cualquier acto que pueda comprometer su condición de Funcionarios Internacionales, responsables ante la Comisión. Cada Miembro de la Comisión, a su vez, se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de la Secretaría y no tratará de ejercer influencia sobre ella.

Artículo 20.-

Dice:

El Comité Ejecutivo de la CLAC podrá modificar este presupuesto previa consulta a los Estados miembros. En el caso que dicho presupuesto deba ser incrementado, se requerirá la aprobación previa de la mayoría de dichos Estados.

Debe decir:

El Comité Ejecutivo de la CLAC podrá modificar este presupuesto previa consulta a los Estados miembros. En el caso que dicho presupuesto deba ser incrementado, se requerirá la aprobación previa de la mayoría simple de los Estados miembros.

Artículo 25.-

Dice:

El presente Estatuto podrá ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros.

Debe decir:

El presente Estatuto podrá ser enmendado por una mayoría absoluta de dos tercios de los Estados miembros de la Comisión.

- 2) Las presentes enmiendas al Estatuto de la CLAC entrarán en vigor cuando por lo menos dos tercios del total de los Estados miembros hayan depositado el instrumento de aprobación en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

51. Con respecto al Adjunto 3, relacionado a la incorporación de otros Estados de América a la CLAC, luego de un amplio y nutrido debate sobre la conveniencia de convocar a una Asamblea Extraordinaria para concretar esta idea, la Asamblea acordó adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A12-6

INCORPORACION DE OTROS ESTADOS DE AMERICA A LA CLAC

CONSIDERANDO que el Artículo 2 del Estatuto de la Comisión limita la posibilidad de formar parte de la CLAC a los Estados situados en América del Sur, América Central incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe;

CONSIDERANDO que el citado Artículo forma parte de la Constitución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;

CONSIDERANDO que sería conveniente contar con un procedimiento que permita la incorporación de otros Estados de América a la CLAC;

CONSIDERANDO que la constitución de un Organismo ampliado a nivel americano posibilitaría una mayor integración entre los Estados de la región y permitiría el adecuado tratamiento de los temas que sean de interés para los países de la región, el establecimiento de mecanismos de cooperación y la superación de las diferencias que pudieran presentarse entre los Estados miembros.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Encargar al Comité Ejecutivo:

- 1) Que constituya un Grupo de Trabajo, del que formen parte expertos de las Administraciones de Aviación Civil y de las Cancillerías de los Estados miembros, el mismo que deberá realizar un estudio tendiente a evaluar la conveniencia y proponer, en su caso, la modificación del Artículo 2 del Estatuto, con el objeto de ampliar el área geográfica de la Comisión a todos los Estados de América del Sur, América Central incluyendo Panamá, los Estados del Caribe y América del Norte.

- 2) Que durante el próximo período, en caso de considerarse necesario la modificación del Artículo 2, convoque a una Asamblea Extraordinaria con el objeto de concretar la modificación arriba citada.

**Cuestión 19 del
Orden del Día:**

Presupuesto de la CLAC para el bienio 1997 - 1998. Gastos realizados en el período 1995 - 1996.

Tareas No. 11 y 12 de la Secretaría

CLAC/A12-NE/15

52. La Asamblea procedió al examen de los gastos reales de 1995, la estimación de los gastos directos al 31 de diciembre de 1996, las medidas propuestas para enfrentar los problemas de financiamiento del presupuesto y los proyectos de los presupuestos para 1997 - 1998, que de acuerdo al mandato del Comité Ejecutivo se presentaban sin ningún incremento con relación al aprobado por la XI Asamblea.

53. Las medidas propuestas para enfrentar los problemas de financiamiento suscitaron un intercambio de opiniones entre las delegaciones.

54. Al examinar la primera propuesta referente a que las Administraciones gestionen los pasajes libres de cargo para el traslado del personal de la Secretaría de la CLAC, varias delegaciones expresaron que no podían asumir dicho compromiso porque las condiciones habían cambiado desde que sus compañías aéreas habían sido privatizadas y que por ello las Administraciones pagan los pasajes correspondientes a los viajes oficiales de su personal y sus obligaciones de fiscalizar las empresas no les permite solicitar favores de esa naturaleza.

55. En relación a la autorización para ejecutar las acciones de la Telefónica del Perú, luego de algunas intervenciones, se concluyó que la autorización de la Asamblea debía estar dirigida al Comité Ejecutivo, para que éste en caso de emergencia sea el encargado de tomar la decisión, pero restringiendo tal autorización a rubros diferentes al de sueldos y salarios.

56. En relación a las dos alternativas planteadas en la nota de estudio sobre la participación de un delegado de la CLAC en el GREPECAS, la delegada de Cuba intervino para explicar que dado que el representante pertenecía a su Administración, y que no se había incluido una partida para financiar los costos de viaje correspondientes, su Gobierno no podía asumir tales gastos (alternativa a) de la nota de estudio), por lo que consideraba la alternativa b) como la más conveniente. Al respecto, los delegados expresaron varias inquietudes en torno a la necesidad de replantear las condiciones de esta participación que presentaba la alternativa b), aprobándose una nueva redacción teniendo en cuenta las restricciones presupuestarias para el próximo bienio.

57. En consecuencia, y en base a lo debatido, la Asamblea decidió aprobar la aplicación de las siguientes medidas dirigidas a enfrentar los problemas de financiamiento del presupuesto de la CLAC:

- a) Solicitar a las Administraciones que son sede de reuniones del Organismo Regional, que en lo posible, apoyen el pedido de la Secretaría en la obtención de pasajes libres de cargo para los viajes oficiales del personal.
- b) Autorizar al Comité Ejecutivo a ejecutar las acciones de la Telefónica del Perú en caso de emergencia económica.
- c) Autorizar a la Secretaría para que valore los documentos que publica.
- d) Nominar al representante de la CLAC ante el GREPECAS, entre los delegados que perteneciendo a un Estado de la CLAC, participan en las reuniones de ese Grupo.

58. En lo que se refiere a los proyectos de los presupuestos 1997 y 1998, la Asamblea aprobarlos sin ninguna modificación, tal como constan a continuación:

PRESUPUESTOS 1997 Y 1998

(en dólares de los EUA)

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTOS	
		1997 (1)	1998 (2)
180.000	REUNIONES	3500	3500
	PERSONAL DE PLANTILLA		
211.100	Sueldos y Salarios	96000	96000
214.000	Horas Extraordinarias	0	0
	AYUDA TEMPORAL		
399.600	Sueldos y Salarios	0	0
216.000	CONSULTORES	0	0
310.000	AGASAJOS	0	0
321.000	COMUNICACIONES	12000	12000
322.000	FRANQUEO POSTAL	3500	3500
341.000	IMPRESION INTERNA	2000	2000
342.000	IMPRESION EXTERNA	500	500
334.000	ALQ. Y CONS. EQUIPO, OFIC.	700	700
335.000	ALQ., MATEN. Y OPERACION EQUIPO TRANSPORTE	1800	1800
351.000	GASTOS DE VIAJES	12000	12000
381.000	SUMINISTROS DE OFICINA	1000	1000
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	0	0
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES Y EQUIPO	4000	4000
419.000			
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	750	750
511.000	BECAS DE CAPACITACION	0	0
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	500	500
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREV.		
	TOTAL GASTO	138250	138250

**Cuestión 20 del
Orden del Día:**

Cumplimiento de los Estados miembros de sus obligaciones financieras con la Comisión. Escalas de porcentaje de contribución correspondientes a 1997 y 1998, Resolución A12-14.
Tareas No. 11 y 12 de la Secretaría

CLAC/A12-NE/16

59. Al analizar la nota de estudio relacionada con el cumplimiento de las obligaciones financieras con la Comisión, por parte de los Estados miembros, la Asamblea examinó el estado de pago de contribuciones del período 1992 - 1996 y un Proyecto de Resolución que contenía las Escalas de porcentajes de contribución correspondientes a 1997 y 1998.

60. Se expresó que dichos porcentajes se habían calculado tomando como base los principios contenidos en la Resolución A9-4, para lo cual a su vez, se habían utilizado las escalas de cuotas de los Estados Contratantes de la OACI para 1997 y 1998 que fueron aprobadas en ocasión del 31° Período de Sesiones de la Asamblea del Organismo Internacional (Montreal, Canadá, 19 de setiembre al 4 de octubre de 1995).

61. La Asamblea tomó nota sobre el llamado a los países que adeudan a la CLAC más de dos años de aportes, para que constituyan arreglos especiales con la OACI, al tenor de lo dispuesto en las cláusulas 3 y 4 de la Resolución A21-10 de la Asamblea de dicho Organismo, para la cancelación de los mismos.

62. Luego de las intervenciones de los delegados de Cuba, Colombia, República Dominicana y Ecuador en lo relativo al pago de sus contribuciones, la Asamblea procedió adoptar la siguiente Resolución que contiene los porcentajes de contribución de los Estados miembros de la CLAC correspondientes a 1997 y 1998, para su presentación a la Plenaria:

RESOLUCION A12-14

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

CONSIDERANDO que la Resolución A9-4 establece los principios que deben aplicarse en la determinación de 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 el bienio 1997 - 1998.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Fijar los siguientes porcentajes de contribución para 1997 y 1998:

ESTADOS MIEMBROS	1997		1998	
	OACI (%)	GLAC (%)	OACI (%)	GLAC (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
ARGENTINA	0.44	12.21	0.44	12.10
ARUBA*	0.06	1.80	0.06	1.80
BOLIVIA	0.06	1.80	0.06	1.80
BRASIL	1.63	25.00	1.63	25.00
CHILE	0.17	3.89	0.17	4.27
COLOMBIA	0.17	4.72	0.17	4.68
COSTA RICA	0.06	1.80	0.06	1.80
CUBA	0.06	1.80	0.06	1.80
ECUADOR	0.06	1.80	0.06	1.80
EL SALVADOR	0.06	1.80	0.06	1.80
GUATEMALA	0.06	1.80	0.06	1.80
HONDURAS	0.06	1.80	0.06	1.80
JAMAICA	0.06	1.80	0.06	1.80
MEXICO	0.73	20.25	0.73	20.08
NICARAGUA	0.06	1.80	0.06	1.80
PANAMA	0.06	1.80	0.06	1.80
PARAGUAY	0.06	1.80	0.06	1.80
PERU	0.07	1.80	0.07	1.80
REP. DOMINICANA	0.06	1.80	0.06	1.80
URUGUAY	0.06	1.80	0.06	1.80
VENEZUELA	0.25	6.93	0.25	6.88
TOTAL	4.30	100.00	4.30	100.00

* En el caso de Aruba se ha aplicado el porcentaje mínimo asignado por la OACI a sus Estados Contratantes

**Cuestión 21 del
Orden del Día:**

Observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelos. Resolución A12-7.

CLAC/A12-NE/17

63. La Asamblea tomó conocimiento de la nota de estudio y su Adjunto, referentes a la observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelos, los cuales hacían alusión al cumplimiento, por parte de los Estados, de los compromisos adquiridos respecto a los derechos para cruzar el territorio sin aterrizar y aterrizar sin fines comerciales, así como de las medidas adoptadas tanto por la CLAC como por la OACI en esta materia.

64. En el transcurso del debate, el Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, informó al Comité que, con referencia a la nota presentada por Cuba y el Proyecto de Resolución, se había fijado el 20 de noviembre de este año como fecha para considerar en el seno del Consejo el reclamo de Cuba, resaltando que no habrán demoras para aplicar los procedimientos normales. Destacó además, que el Consejo actuará de acuerdo a su autoridad legal, bajo el Artículo 84 del Convenio de Chicago.

65. Por otro lado, dió a conocer que el Consejo no actuará como ente político y la decisión que adopte podría dar lugar a una apelación ante la Corte Internacional de Justicia. Dijo además, que había informado a Cuba sobre este asunto y se le ha invitado a participar en las deliberaciones del Consejo sin derecho a voto. Destacó que las partes, sean Miembros del Consejo o no, no podrán votar.

66. De igual manera, informó que se ha recibido el "memorial" de Cuba así como el "contra-memorial" de los EE UU. El "memorial" de Cuba ha sido comunicado a los EE UU y éste a su vez ha respondido con un "contra-memorial" que fue enviado a Cuba antes de que él saliera de Montreal.

67. El delegado de Cuba, ampliando la información constante en la nota de estudio, presentó los antecedentes y la secuencia de las gestiones que se han venido realizando respecto a este asunto, así como la afectación de que ha sido objeto su país por el trato discriminatorio recibido por parte de los EE UU.

68. Sin más comentarios, la Asamblea acordó adoptar la siguiente Resolución:

RESOLUCION A12-7

**OBSERVANCIA DE NORMAS INTERNACIONALES DE LA OACI
EN MATERIA DE SOBREVUELOS**

RECORDANDO lo expresado en el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales donde se plantea que todo Estado contratante concede a los demás Estados contratantes, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las siguientes libertades del aire:

1. el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar,
2. el derecho de aterrizar sin fines comerciales;

ANALIZANDO que en contraposición con los derechos internacionales establecidos por la comunidad internacional y violando el Convenio de Chicago y el acuerdo de las dos libertades, Cuba es discriminada, ya que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos impide que los vuelos de aeronaves civiles cubanas, utilicen las rutas internacionales publicadas más adecuadas en sus vuelos a Canadá, provocando un gasto excesivo de tiempo y combustible, afectando a la seguridad de los vuelos y al servicio de pasajeros, cuestión esta contraria a lo estipulado en el Convenio: que establece que los servicios aéreos puedan ser explotados de modo sano y económico;

RECORDANDO lo contenido en la Resolución A6-4 de la CLAC, donde se insta a los Estados contratantes de la OACI para que se abstengan de adoptar medidas unilaterales que afecten el transporte aéreo internacional.

RECORDANDO lo contenido en la Conclusión A11-1 "Declaración de Montevideo" Parte II - Observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelos-, donde se expresa que 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 contra Cuba.

TENIENDO en cuenta que Cuba ha interpuesto una demanda oficial a la OACI para la consideración de este tema en el contexto del mecanismo de solución de controversias.

LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

ENCARGA AL:

1. Presidente y al Comité Ejecutivo de la CLAC que se dirijan nuevamente a las autoridades competentes de los Estados Unidos de Norteamérica, para instarlas a que cumplan las normas consagradas por la OACI y cesen los actos discriminatorios contra un país miembro de la CLAC.
2. Presidente de la CLAC que interponga sus buenos oficios, ante el Presidente del Consejo de la OACI y el Secretario General de esta Organización, así como ante las autoridades de los países del Grupo Latinoamericano del Consejo de la OACI (GRULAC), para que se trabaje a fin de agilizar el procedimiento a seguir de acuerdo con lo establecido en el Reglamento para la Solución de Controversias con vista a la más rápida eliminación de esta discriminación.

Cuestión 22 del

Orden del Día: Uso indebido de la aviación civil

CLAC/A12-NI/2

69. La Asamblea tomó conocimiento de la nota informativa presentada por Cuba en materia del "Uso indebido de la aviación civil".
70. La delegación de Cuba por su parte, presentó algunas aclaraciones sobre el texto de su nota informativa, ampliando la información allí presentada.
71. El Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, informó al Comité que había recibido el pedido de Cuba y aclaró que el programa de trabajo para el 149º Periodo de Sesiones del Consejo estaba recargado y, teniendo en cuenta que se necesitaba coordinar los preparativos pertinentes, este tema sería tratado en el 150º periodo de sesiones que comenzará su labor a finales de marzo de 1997.

**Cuestión 23 del
Orden del Día:**

Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1997 al 31 de diciembre de 1998.

CLAC/A12-NE/19

CLAC/A12-NE/20

72. La Asamblea procedió al análisis de la nota de estudio CLAC/A12-NE/19 a la que se adjuntaba el proyecto de programa de trabajo de la CLAC para el bienio 1997-1998 y el programa de reuniones para el mismo periodo.

73. De igual manera, la delegación de Panamá presentó la nota de estudio CLAC/A12-NE/20 en la que se proponía la introducción de una tarea destinada a estudiar el impacto de la aviación civil en la economía de los países de la región para robustecer el nivel jerárquico de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros.

74. Por otro lado, se tomó conocimiento de una propuesta presentada por Bolivia para introducir determinadas actividades relativas al sistema de cobros de sobrevuelos y la efectivización de los pagos sobre los servicios que prestan los Estados de la región por este concepto.

75. Respecto a la propuesta presentada por Panamá, la Asamblea consideró que la idea era interesante, pero que debía ser analizada con mayor profundidad ya que se requeriría de términos de referencia, se trataba de un tema amplio y no se disponía de financiamiento para el proyecto, tomando en cuenta la limitada capacidad presupuestaria de la Comisión. Por esta razón, acordó incluir el análisis de esta idea en el programa de trabajo de la CLAC y encargar el análisis de esa iniciativa a los grupos de expertos.

76. En cuanto a la propuesta de Bolivia, considerando que sobre este asunto la CLAC ya había iniciado un análisis, creyó conveniente trasladar las ideas presentadas a los grupos de expertos como elementos adicionales para el estudio que se venía realizando.

77. Sin más comentarios, la Asamblea acordó adoptar los Programas que se señalan a continuación:

**PROGRAMA DE TRABAJO DE LA CLAC PARA EL PERIODO DEL
1° DE ENERO DE 1997 AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998**

TAREAS CORRESPONDIENTES A LA SECRETARIA

1. Seguimiento de los aspectos económicos, políticos y jurídicos del transporte aéreo en la Región Latinoamericana.
2. Programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC:
 - 2.1 Recopilación, procesamiento y publicación de las estadísticas de origen y destino.
 - 2.2 Modernización del programa estadístico de Origen y Destino.
 - 2.3 Mejoramiento en la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros de la CLAC para agilizar la captura, transmisión y difusión de información estadística mediante el uso de un sistema electrónico.
3. Colaboración con la OACI en relación a su Programa Estadístico.
4. Seguimiento y análisis de los aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.
5. Compilación, actualización y difusión de información sobre tasas, derechos aeroportuarios e impuestos y gravámenes de transporte aéreo.
6. Colaboración con la OACI en materia de Facilitación y Seguridad de la aviación en coordinación con las Oficinas Regionales de Lima y México. Seguimiento y apoyo al Comité Ejecutivo en relación a la aplicación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
7. Seguimiento y coordinación de acciones internacionales y regionales en materia de turismo.
8. Control presupuestario de los fondos de la CLAC. Actualización mensual del Estado de Gastos Directos del Organismo Regional.
9. Control y actualización del Estado de Pago de las cuotas de contribución.
10. Capacitación profesional:

- 10.1 Colaboración y coordinación con la OACI en lo que se refiere a su Programa de Capacitación Profesional.
- 10.2 Distribución de información sobre Cursos, Seminarios, Conferencias etc. referente a la capacitación profesional del personal de los Estados y líneas aéreas de la región en materia de transporte aéreo.
11. Colaboración con la OACI, en coordinación con las Oficinas de Lima y México, en lo que se refiere al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales y seguimiento de los aspectos económicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM.
12. Actualización de la información sobre el precio del combustible de aviación en la región.
13. Elaboración de una base de datos con intervención de las empresas aéreas matriculadas en los Estados miembros de la CLAC.
14. Organización y coordinación de las reuniones que la Asamblea/Comité Ejecutivo decidan realizar durante el bienio. Coordinación con el país anfitrión.
15. Compilación de acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo y su difusión entre los Estados miembros.
16. Compilación de legislación aeronáutica regional y extrarregional de interés para Latinoamérica y su difusión entre los Estados miembros.
17. Apoyo a la tarea del Comité Ejecutivo en relación al Marco Normativo de la CLAC:
 - 17.1 Revisión de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC, con miras a actualizarlas, declararlas no vigentes o proceder a su refundición.
 - 17.2 Evaluación de la aplicación en los Estados miembros de la CLAC, de las medidas que han sido aprobadas.
 - 17.3 Actualización y distribución del Estado de Aprobación de las Resoluciones y Recomendaciones.

TAREAS CORRESPONDIENTES AL COMITE EJECUTIVO

1. Examen periódico de la evolución progresiva del transporte aéreo a nivel regional y mundial.

2. Seguimiento de los estudios que está llevando a cabo la OACI sobre:
 - 2.1 La propuesta de establecimiento de un fondo monetario aeronáutico internacional.
 - 2.2 Aspectos jurídicos y socio-económicos de la responsabilidad civil en el transporte aéreo internacional.
 - 2.3 Estudios sobre las repercusiones económicas de la aviación civil.
3. Implantación de los sistemas CNS/ATM. Seguimiento de los aspectos económico-financieros y de los estudios jurídicos e institucionales.
4. Seguimiento y evaluación de los aspectos económicos, políticos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional.
5. Estudio de las tendencias de flexibilización e ingerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios.
6. Estudio sobre el cumplimiento de las normas, como colaboración a la OACI, en la aplicación de los programas de Facilitación a la luz del Anexo 9 del Convenio de Chicago. Seguimiento de la aplicación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación.
7. Control de estupefacientes en el marco de la facilitación y la seguridad de la aviación. Estudio y seguimiento de los procesos de reglamentación del control del tráfico ilícito de drogas por vía aérea y la prevención de su uso indebido en el campo de trabajo de la aviación civil.
8. Seguimiento del estudio sobre el problema de la congestión aeroportuaria.
9. Sistemas de Registro Electrónico de Tarifas y Billetes de Pasajes Electrónicos.
10. Seguimiento de las prácticas predatorias en la región. Evaluación de los costos de operación de las líneas aéreas y aplicación tarifaria a nivel regional.
11. Aspectos financiero-administrativos de la CLAC.
12. Otros estudios económicos que sean necesarios en función de lo que a su juicio el Comité Ejecutivo considere conveniente.
13. Seguimiento del estudio sobre la incorporación de enmiendas al Estatuto de la CLAC.

14. Perspectivas del trabajo futuro de los Grupos de Expertos.
15. Examen periódico de los aspectos normativos y tendencias significativas en materia de reglamentación del transporte aéreo a nivel regional y mundial, con especial énfasis en:
 - 15.1 Acceso a los mercados (salvaguardas).
 - 15.2 Capacidad.
 - 15.3 Propiedad de los transportistas aéreos.
 - 15.4 Carga aérea.
 - 15.5 Actividades comerciales.
 - 15.6 Los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC) en el mercado regional. Aplicación del "Código de Conducta Revisado" de la OACI e identificación de los problemas reales que enfrentan las líneas aéreas de la región en el uso de estos sistemas.
 - 15.7 Sistemas de responsabilidad.
16. Alianzas y cooperación en la industria del transporte aéreo y su repercusión en materia económica y de reglamentación.
17. Seguimiento de la aplicación de las medidas adoptadas respecto a la tutela del usuario de transporte aéreo en los Estados miembros de la CLAC.
18. Programa de Protección del Medio Ambiente:
 - 18.1 Seguimiento del estudio que está realizando el "Comité sobre la Protección del medio ambiente y la aviación" de la OACI (CAEP).
 - 18.2 Estudio regional sobre el cumplimiento de las normas referentes a la limitación del ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves.
 - 18.3 Seguimiento de los problemas ambientales relacionados con la aviación.
19. Seguimiento y concertación de acciones a seguir en relación al problema de seguridad operacional en la región.

20. Seguimiento y estudio sobre los problemas de seguridad aeroportuaria en la región.
21. Seguimiento sobre la notificación y ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, por parte de los Estados miembros de la CLAC.
22. Política y acciones a tomar con el propósito de mantener una estrecha relación con otros Organismos de Aviación Civil y organizaciones o instituciones según se juzque conveniente.
23. Examen del Marco Normativo de la CLAC:
 - 23.1 Revisión de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC, con miras a actualizarlas, declararlas no vigentes o proceder a su refundición.
 - 23.2 Evaluación de la aplicación de las medidas que han sido aprobadas en la CLAC por parte de los Estados miembros.
24. Seguimiento y estudio de temas relativos a la privatización de aeropuertos e infraestructuras aeronáuticas.
25. Otros estudios sobre normas, políticas y aspectos económicos de la aviación civil.
 - 25.1 Análisis sobre la factibilidad de realizar un estudio sobre el impacto de la aviación civil en el desarrollo económico y social de los Estados miembros de la CLAC.

PROGRAMA DE REUNIONES

AÑO 1997

Primer Trimestre

Una reunión conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ).

Segundo Trimestre

Una reunión del Comité Ejecutivo.

Tercer Trimestre

Una reunión conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ).

Cuarto Trimestre

Una reunión del Comité Ejecutivo

AÑO 1998

Primer Trimestre

Una reunión conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ).

Una reunión del Comité Ejecutivo.

Segundo Trimestre

Una reunión conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ).

Una reunión del Comité Ejecutivo.

Tercer Trimestre

Una Reunión Extraoficial de Jefes de Delegación de los Estados miembros de la CLAC, previa a la celebración de la Asamblea General.

Asamblea General

Una reunión del Comité Ejecutivo, inmediatamente después de la Asamblea General.

Cuarto Trimestre

Reunión de Coordinación de los Estados miembros durante la Asamblea de la OACI.

Cuestión 24 del

Orden del Día:

Otros asuntos

78. La Asamblea tomó conocimiento de las siguientes notas informativas presentadas por varios observadores:

OACI	CLAC/A12-NI/4
OACI	CLAC/A12-NI/5
IATA	CLAC/A12-NI/6
EE UU	CLAC/A12-NI/7
EE UU	CLAC/A12-NI/8
EE UU	CLAC/A12-NI/9
EE UU	CLAC/A12-NI/10
Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial	CLAC/A12-NI/11
Dirección de Transporte Aéreo/OACI	CLAC/A12-NI/12

79. Algunos representantes de los organismos observadores presentaron declaraciones verbales sobre sus notas informativas, otorgándose especial atención al tema referente a la "responsabilidad civil en el transporte aéreo internacional" que se mencionaba en varias de las notas presentadas, asunto que también constaba en el Programa de Trabajo de la CLAC.

80. Al respecto, el Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, informó que indudablemente el Convenio de Varsovia necesitaba ser actualizado y que se había solicitado al Comité Legal de la OACI que prepare un nuevo proyecto sobre este tema que había sido tratado por el Consejo en octubre del presente año.

81. Al referirse al nuevo proyecto, dió a conocer que éste en esencia trataba el tema de las responsabilidades como un problema social más que económico y que la OACI había preparado su estudio en coordinación con la IATA.

82. Terminó su intervención poniendo en conocimiento de los delegados que se estaba convocando a una reunión del Comité Legal de la OACI en Montreal entre el 28 de abril y el 9 de mayo de 1997 para proceder al análisis del citado proyecto e invitó a los Estados de Latinoamérica a participar en la reunión, luego de la cual se realizaría una conferencia diplomática a fines de 1997 con el propósito de adoptar el nuevo Convenio.

83. Algunas de las delegaciones que presentaron notas informativas sobre diferentes temas hicieron uso de la palabra para referirse a los textos de sus notas presentadas, destacándose la participación de los representantes de la OACI, la IATA y del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, quienes, entre otras cosas, se refirieron a aspectos de cooperación técnica, planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM, y los sistemas de responsabilidad e indemnizaciones de las líneas aéreas para los pasajeros.

Cuestión 25 del
Orden del Día: **Examen del Informe del Comité I.**

CLAC/A12-NE/22 y CORRIGENDUM

84. El Presidente del Comité I presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por unanimidad.

Cuestión 26 del
Orden del Día: **Examen del Informe del Comité II.**

CLAC/A12-NE/23 y CORRIGENDUM

85. El Presidente del Comité II presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por unanimidad.

Cuestión 27 del
Orden del Día: **Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.**

86. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 4, 5 y 6 del Orden del Día relativas al Informe del Presidente, a la adopción del Orden del Día, y al establecimiento de los comités de trabajo (I y II) y traslado de las cuestiones del Orden del Día a éstos, la misma que fue aprobada por unanimidad.

Cuestión 28 del

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

87. De conformidad a lo establecido en el artículo 13, inciso a) del Estatuto de la CLAC y el Artículo 9, inciso 1) del Reglamento Interno de Reuniones de la CLAC, se eligió un Presidente y cuatro Vicepresidentes para el período 1997-1998. Panamá fue elegido Presidente por unanimidad y, por existir más de un candidato, las cuatro Vicepresidencias se sometieron a elección por votación secreta, luego de lo cual, el nuevo Comité Ejecutivo quedó constituido de la siguiente manera:

Presidente	:	Panamá
Primer Vicepresidente	:	Paraguay
Segundo Vicepresidente	:	Chile
Tercer Vicepresidente	:	República Dominicana
Cuarto Vicepresidente	:	Venezuela

Cuestión 29 del

Orden del Día: Lugar y fecha de la XIII Asamblea de la CLAC.

88. El Jefe de la Delegación de Chile, ofreció su país como sede para la XIII Asamblea Ordinaria de la CLAC, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones. Se prevee que la citada Asamblea se realizará durante el tercer trimestre de 1998, a efectos de coordinar posiciones antes de la celebración del 32° periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

Cuestión 30 del

Orden del Día: Clausura de la XII Asamblea.

89. El Presidente de la CLAC saliente, Mayor Brigadier del Aire Renato Claudio Costa Pereira agradeció el apoyo recibido por los Estados miembros y Organismos observadores durante su gestión y a la Secretaría por el brillante trabajo desarrollado. De igual manera, dió a conocer a los presentes que su Gobierno había otorgado el respaldo oficial a su candidatura para ocupar el cargo de Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional. Al terminar su exposición recibió una efusiva aclamación de los delegados.

90. En representación de la República de Panamá y en su calidad de Director de Aviación Civil, al asumir la Presidencia de la CLAC, el señor Lic. Eustacio Fábregas, expresó su agradecimiento por la confianza otorgada y se comprometió a responder al reto de conducir los designios de la CLAC durante los próximos dos años. Resaltó la labor desarrollada por el Presidente saliente y expresó que su ejemplo servirá de estímulo para continuar con la fructífera tarea que siempre ha desarrollado la Comisión. De igual manera, comprometió a los nuevos

miembros del Comité Ejecutivo y al Secretario de la CLAC a apoyar su gestión para alcanzar los objetivos planteados en el nuevo programa de trabajo. De esta manera declaró clausurada la XII Asamblea Ordinaria de la CLAC. El discurso *in extenso* consta como **Adjunto 9**.

XII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Panamá, Panamá, 5 al 8 de noviembre de 1996)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

ARQ. FERMIN ALARCIA JEFE DELEGACION
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AEREO

COM. JORGE LUIS PERALTA MONTI DELEGADO
ASESOR COMANDANTE DE REGIONES AEREAS

VICECOM. LUIS EDUARDO COSCI DELEGADO
JEFE DEPARTAMENTO TRANSITO AEREO

DR. MANUEL GAMBOA DELEGADO
DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE AEREO

VICE COMODORO GUILLERMO JOSE TESTONI DELEGADO
JEFE DEL DEPTO. OACI

ARUBA

DR. AGUSTIN VROLIJK JEFE DELEGACION
DIRECTOR ENCARGADO

BOLIVIA

SR. JORGE CARIAGA JEFE DELEGACION
SUBSECRETARIO DE AERONAUTICA CIVIL

SR. CONSTANTINO KLARIC DELEGADO
JEFE ASUNTOS INTERNACIONALES D.G.A.C.

ING. FERNANDO SANCHEZ PEÑA DELEGADO
DIRECTOR DE TRANSPORTE AEREO

SR. SERGIO LEON DELEGADO
JEFE NACIONAL DE REGISTRO AERONAUTICO

BRASIL

MAJ. BRIG. DO AR
RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA JEFE DELEGACION
PRESIDENTE DE LA CERNAI/PRESIDENTE DE LA CLAC

MAY. BRIG. R/R RUY MESSIAS MENDONCA DELEGADO
ASESOR DE CERNAI

CRNEL. JOSE GABRIEL MARQUES CECCATTO DELEGADO
ASESOR DE TRANSPORTE AEREO

DRA. ANNA LUCIA P. B. SALGADO DELEGADA
ASESORA POLITICA Y JURIDICA DE LA CERNAI

DR. GUTTEMBERG RODRIGUEZ PEREIRA DELEGADO
ASESOR DE CERNAI

SRA. BARBARA MUSSI DELEGADA
JEFE DIVISION TRANSPORTE, COMUNICACIONES
Y SERVICIOS, MINISTERIO RELACIONES EXTERIORES

SR. EDIL TEIXEIRA OBSERVADOR
COORDINADOR NACIONAL

SRA. GISELE PESSANHA OBSERVADORA
COORDINADORA NACIONAL ADJUNTA

CHILE

SR. GONZALO MIRANDA AGUIRRE JEFE DELEGACION
DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ARQ. JUAN PABLO LANGLOIS V. DELEGADO
SECRETARIO GENERAL JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

ING. EDUARDO ALVARADO C. DELEGADO
ASESOR TECNICO ECONOMICO

SR. ALVARO LISBOA DELEGADO
ASESOR LEGAL JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

SR. JOSE MANUEL SANCHEZ DELEGADO
SUBDIRECTOR DE PROYECTOS

SR. RAFAEL GAETE
ABOGADO

ASESOR

COLOMBIA

DR. ABEL ENRIQUE JIMENEZ
DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

JEFE DELEGACION

DR. GUILLERMO ORTEGA HERNANDEZ
ASESOR AERONAUTICA CIVIL

DELEGADO

DR. HECTOR RIOS OSPINA
JEFE OFICINA TRANSPORTE AEREO

DELEGADO

COSTA RICA

CAP. OTTO ESCALANTE W.
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

JEFE DELEGACION

SRA. SONIA GARRO ROJAS
JEFA DE TRANSPORTE AEREO

DELEGADA

DR. CARLOS VIQUEZ JARA
ASESOR DIRECCION GENERAL AVIACION CIVIL

ASESOR

CUBA (INSTITUTO DE AERONAUTICA CIVIL DE CUBA-IACC)

ING. JOSE HERIBERTO PRIETO MUSA
VICEPRESIDENTE PRIMERO

JEFE DELEGACION

DRA. MAYDA MOLINA MARTINEZ
DIRECTORA DE TRANSPORTE AEREO
Y RELACIONES INTERNACIONALES

DELEGADA

LIC. JOAQUIN L. RODRIGUEZ R.
JEFE DEPTO. JURIDICO

DELEGADO

LIC. ISABEL LEON RIQUELME
ASESORA JURIDICA IACC.

DELEGADA

ING. CONCEPCION MARTINEZ MIRANDA
ESPECIALISTA TRANSPORTE AEREO

DELEGADO

ECUADOR

BRIG. GRAL. AVC. MARCELO MOSCOSO
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

JEFE DELEGACION

SRA. ESTELA ARELLANO
JEFE DIVISION TRANSPORTE AEREO

DELEGADA

DR. CARLOS SAENZ MERIZALDE
ASESOR DE POLITICA AEREA

DELEGADO

GUATEMALA

ABOG. LUIS ORLANDO MONTUFAR
ASESOR DGAC

JEFE DELEGACION

HONDURAS

SR. FERNANDO SOTO HENRIQUEZ
DIRECTOR DE AERONAUTICA CIVIL

JEFE DELEGACION

MEXICO

ING. DIONISIO MENDEZ MAYORA
DIRECTOR DE DESARROLLO ESTRATEGICO DGAC-SCT

JEFE DELEGACION

LIC. DELIA E. CASTELLANOS SAAVEDRA
JEFE DEL DEPTO. DE DOCUMENTACION
Y NORMAS OACI. DGAC-SCT

DELEGADA

LIC. ENRIQUE HERNANDEZ CASTAÑEDA
JEFE ASUNTOS ECONOMICOS Y COMERCIALES
EMBAJADA DE MEXICO EN PANAMA, SRE

DELEGADO

NICARAGUA

DR. MARIO J. QUINTANILLA
MINISTRO CONSEJERO

JEFE DELEGACION

PANAMA

LIC. EUSTACIO FABREGA LOPEZ
DIRECTOR DE AERONAUTICA CIVIL

JEFE DELEGACION

CAP. MIGUEL VON SEIDLITZ
SUBDIRECTOR GENERAL TECNICO

JEFE ALTERNO

LIC. IRASEMA ROSAS DE AHUMADA
SUBDIRECTORA GENERAL

DELEGADA

LIC. DIEGO HURTADO
ASESOR

DELEGADO

DR. RICARDO GARCIA DE PAREDES
ASESOR PARA ASUNTOS INTERNACIONALES

DELEGADO

LIC. ENRIQUE PEREZ CASTRO
ASESOR DEL DIRECTOR GENERAL

DELEGADO

LIC. GABRIEL E. DUQUE
DIRECTOR DE TRANSPORTE Y TRABAJO AEREO

DELEGADO

SRA. PAULETTE PETERKINS
DIRECTORA DE NAVEGACION AEREA

DELEGADA

LIC. ENRIQUE A. HERRERA
JEFE DEPTO. ESTUDIOS ECONOMICOS

DELEGADO

DR. JORGE ISAAC IGLESIAS
ASESOR AERONAUTICO

ASESOR

LIC. ERNESTO ESPINOZA
SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE AEREO

DELEGADO

PARAGUAY (DIRECCION NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL-DINAC)

ING. JULIO CESAR VERA CACERES
PRESIDENTE DEL CONSEJO DINAC

JEFE DELEGACION

ABOG. CEFERINO FARIAS SERVIN
SECRETARIO GENERAL DINAC

DELEGADO

ABOG. CANDIDO MENDEZ SANABRIA
SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE AEREO
Y ASUNTOS INTERNACIONALES

DELEGADO

DR. JORGE LUIS FIGUEREDO FRATTA
SECRETARIO GENERAL DEL MINISTERIO RR EE

DELEGADO

PERU
EMBAJADOR JUAN GARLAND
ASESOR DGTA

JEFE DELEGACION

EMBAJADOR EDMUNDO BALCAZAR
JEFE DEPTO. ASUNTOS AEREOS DE LA DIRECCION
DE SOBERANIA Y ASUNTOS ANTARTICOS, MINISTERIO RR.EE.

DELEGADO

REPUBLICA DOMINICANA

SR. LUIS A. FLORES MOTA
ASESOR JAC/DGA

JEFE DELEGACION

SR. MANUEL E. MENDEZ SEGURA
ENC. DEPTO. REGULACIONES AERONAUTICAS Y
SECRETARIO JUNTA AERONAUTICA CIVIL

DELEGADO

**URUGUAY (DIRECCION NACIONAL AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONAUTICA)**

BRIG. GRAL. CESAR BORUCKI
DIRECTOR DINACIA

JEFE DELEGACION

CNEL. (AV) SHANDELAIO GONZALEZ
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

DELEGADO

DR. LUIS G. GIORELLO SANCHO
ASESOR JURIDICO

DELEGADO

VENEZUELA

GRAL. DE DIV. RAUL MORALES
DIRECTOR GENERAL SECTORIAL DE TRANSPORTE AEREO

JEFE DELEGACION

DRA. ELENA FERNANDEZ
DIRECTOR DE TRANSPORTE AEREO

DELEGADO

EMBAJADOR MARCOS REQUENA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

DELEGADO

OBSERVADORES

OACI

DR. ASSAD KOTAITE
PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA OACI

DRA. MARINA DONATO
DIRECTORA DE TRANSPORTE AEREO

SR. ALI EL HICHERI
DIRECTOR DE COOPERACION TECNICA

SR. ABELARDO SANCHEZ
JEFE DE OPERACIONES LAS AMERICAS

SR. PAULO I. HEGEDUS
DIRECTOR OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

SR. RAYMOND YBARRA
DIRECTOR OFICINA NORTEAMERICA, CENTRO AMERICA Y CARIBE

SR. ALFONSO FONSECA
ESPECIALISTA EN TRANSPORTE AEREO

SR. MARIO BORDA
REPRESENTANTE DE BOLIVIA ANTE EL CONSEJO DE OACI

CRNEL. SERGIO JOAO GALHARDO
REPRESENTANTE DE BRASIL ANTE EL CONSEJO DE OACI

ING. JESUS FELIX MARTINEZ MEJIA
REPRESENTANTE DE EL SALVADOR ANTE EL CONSEJO DE OACI

ING. LUIS ADROVER
REPRESENTANTE PERMANENTE DE ESPAÑA ANTE EL CONSEJO DE OACI

ANTILLAS NEERLANDESAS

SRA. JESSIE ARLINE CRATZ
DIRECTOR INTERINO DE AERONAUTICA CIVIL

BELIZE

SR. EFRAIN OMAR GOMEZ
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

ESTADOS UNIDOS

SRA. JOAN BAUERLEIN
DIRECTORA DE AVIACION INTERNACIONAL

ING. JOAQUIN ARCHILLA
DIRECTOR OFICINA INTERNACIONAL AREA DEL CARIBE Y LATINOAMERICA

SR. VICTOR TAMARIZ
REPRESENTANTE

SR. SANTIAGO GARCIA
REPRESENTANTE FAA PARA ARGENTINA, BRASIL, CHILE, BOLIVIA, PARAGUAY
Y URUGUAY

SR. PETER HIGGINS
SEGUNDO SECRETARIO DE LA EMBAJADA

ESPAÑA

ING. LUIS CALERO
CONSEJERO TECNICO DE RELACIONES INTERNACIONALES

FRANCIA

SR. JEAN NOEL LAVAL
DIRECTOR ASUNTOS INTERNACIONALES

ING. PAUL MARCOUX
RESPONSABLE DE ASUNTOS MULTILATERALES

HAITI

ING. ADLER EDMA
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

SR. FRANTZ LALANNE
ASISTENTE AL JEFE DE NAVEGACION AEREA

ALADA

SR. EDUARDO MEDINA URBIZU
VICEPRESIDENTE PRIMERO

IATA

SR. AL CASTAN
DIRECTOR OPERACIONES E INFRAESTRUCTURA CARIBE Y LATINOAMERICA

SR. RODRIGO DURAN
SUBDIRECTOR REGIONAL

CAP. PETER HERNANDEZ
GERENTE PARA AMERICA LATINA CONTINENTAL AIRLINES

AITAL

LIC. ERNESTO GUTIERREZ S.
REPRESENTANTE DE LACSA Y AITAL

LIC. GUSTAVO DONISA

**INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO, ESPACIAL Y
DE AVIACION COMERCIAL**

DR. ENRIQUE MAPELLI
PRESIDENTE HONORARIO

SR. EDUARDO MEDINA URBIZU
SEGUNDO VICEPRESIDENTE

ALA

DR. JORGE L. ALVAREZ
SECRETARIO GENERAL

ALEMANIA

SR. MICHAEL UHLMANN
GERENTE GENERAL AMERICA LATINA LUFTHANSA

SR. KARL SCHURACH
SEGUNDO SECRETARIO EMBAJADA

CAFAC

SR. R. J. RAZAFY
SECRETARIO GENERAL

CAP. SHETTIMA ABBA-GANA
PRESIDENTE DE LA CAFAC

IAMTI

SR. RICARDO J. HEIGHES THIESSEN
DIRECTOR REGIONAL LATINOAMERICA

**LINEAS AEREAS
ALAS PARAGUAYAS S.A.**

SR. LEO VON NOWAK
ASESOR LEGAL

COMPANIA PANAMEÑA DE AVIACION S.A.

SR. PEDRO HEILBRON
PRESIDENTE EJECUTIVO

SR. MOISES VELIZ
VICEPRESIDENTE

LACSA

SR. PASCUAL CALVOSA
GERENTE REGIONAL

SR. ERNESTO GUTIERREZ
DIRECTOR

LLOYD AEREO BOLIVIANO

SR. CARLOS E. CARDONA RIOS
ASESOR PRESIDENCIA LAB

VARIG

SR. PEDRO C. DE CARVALHO
GERENTE RELACIONES INTERNACIONALES

XII ASAMBLEA DE LA CLAC

(Ciudad de Panamá, Panamá, del 5 al 9 de noviembre de 1996)

RELACION DE NOTAS DE ESTUDIO

CUESTION ORDEN DEL DIA	NO. DE NOTA	ASUNTO	TAREA NO.	PRESENTADA POR
5	CLAC/A12-NE/1 CORRIGENDUM	Orden del Día Provisional.		Comité Ejecutivo
4	CLAC/A12-NE/2	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1995 - 1996.		Presidente de la CLAC
6	CLAC/A12-NE/21 CLAC/A12-NI/1	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
7	CLAC/A12-NE/3	Tasas, derechos aeroportuarios e impuestos y gravámenes al transporte aéreo en la región. Proyecto de Recomendación sobre tasas y derechos que gravan al transporte aéreo y Proyecto de Resolución que cambia la parte pertinente de las Recomendaciones A3-4, A3-7, y A8-8.	7 y 10	Comité Ejecutivo
8	CLAC/A12-NE/4	El precio de combustible de aviación en la región y su influencia en los costos de operación de las líneas aéreas. Proyecto de Resolución.	14	Comité Ejecutivo
9	CLAC/A12-NE/5	Adopción de medidas coordinadas en materia de turismo y su influencia en los organismos subregionales. Proyecto de Resolución.	9	Comité Ejecutivo
10	CLAC/A12-NE/6	Optimización de la utilización de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana. Proyecto de Resolución.	3, 8 y 20	Comité Ejecutivo
11	CLAC/A12-NE/7	Política Regional en materia de transporte aéreo comercial. Criterios y Directrices. Proyecto de Resolución.	20	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A12-NE/8 CORRIGENDUM	Injerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios. Proyecto de Resolución.	8	Comité Ejecutivo
13	CLAC/A12-NE/9 CORRIGENDUM	Adopción de normas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas, y de los programas de protección del medio ambiente. Proyecto de Resolución.	5	Comité Ejecutivo
14	CLAC/A12-NE/10	El Sistema Estadístico de la CLAC y su proyección a futuro. Proyecto de Resolución.	2	Comité Ejecutivo
15	CLAC/A12-NE/11	Medidas para coordinar las posiciones de los Estados miembros de la CLAC en los foros del GREPECAS. Proyecto de Recomendación.	2	Comité Ejecutivo
16	CLAC/A12-NE/12 CLAC/A12-NI/3	Acciones a tomar respecto al problema de seguridad aérea. Proyecto de Resolución - Vigilancia de la seguridad operacional.		Comité Ejecutivo OACI
17	CLAC/A12-NE/13	El Plan Modelo de la OACI para la aplicación de los Programas Nacionales de Facilitación del transporte aéreo. Proyecto de Resolución.	8 y 9	Comité Ejecutivo
18	CLAC/A12-NE/14	Incorporación de enmiendas al Estatuto de la CLAC. Proyectos de Resolución.	6	Comité Ejecutivo
19	CLAC/A12-NE/15	Presupuesto de la CLAC para el bienio 1997 - 1998. Gastos realizados en el período 1995 - 1996.	11 y 12	Comité Ejecutivo

XII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Panamá, Panamá, del 5 al 8 de noviembre de 1996)

DISCURSO DE APERTURA DEL MAYOR BRIGADIER DEL AIRE RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA, PRESIDENTE DE LA CLAC Y PRESIDENTE DE LA CERNAI EN OCASION DE LA INAUGURACION DE LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC

Dr. Ernesto Pérez Balladares
Excelentísimo Presidente de la República de Panamá

Excelentísimo Señor Doctor Assad Kotaite
Presidente de Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional

Señor Licenciado Martín Torrijos
Vice-Ministro de Gobierno y Justicia

Señor Licenciado Eustacio Fábregas López
Director de Aeronáutica Civil de Panamá

Señor Marco Ospina
Secretario de la CLAC

Señores Delegados

Señores Observadores

Nuestros convidados especiales para esta Reunión

Señoras y Señores

Una vez más tengo el placer y el honor de hablar en nombre de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y mucho mayor por que veo que nuestra Organización viene cumpliendo su destino y esta vez aquí en este noble y amigo país de Panamá tenemos una cifra récord de asistencia y sentimos un gran entusiasmo por parte de los señores delegados. En la última Asamblea General de nuestra Organización, realizada en Manaus, Brasil, tuvimos 69 señores delegados presentes que debatieron y realizaron una de las más bonitas reuniones que yo haya visto.

Hoy aquí en nuestra Asamblea General, tenemos más de 120 delegados, lo que torna bien claro la importancia que nosotros mismos estamos brindándole a nuestra Organización, una Organización que yo veo con un futuro extremadamente brillante debido a la importancia que va a ejercer en los destinos del transporte aéreo en todo el mundo.

Señoras, señores, nosotros estamos llegando a las vísperas de realizar un antiguo sueño de tener la oportunidad de unirnos todas las Américas en un solo Organismo que pueda de una manera más eficiente, de una manera políticamente más organizada y correcta, luchar por los intereses de nuestra gente, luchar por el futuro de esta relación tan importante entre los pueblos que es el transporte aéreo.

Quisiera que ahora, en nombre de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, dar la bienvenida a todas las delegaciones que aquí comparecen, orgullosas de pertenecer a nuestra Organización, dispuestas a un trabajo que busque un bien común, no solamente en cuanto a nosotros las autoridades, sino principalmente en pos del bienestar y la seguridad de nuestro pueblo, en vista de que a pesar de todos los contratiempos, a pesar de todos los handicaps negativos que tenemos, sabe muy bien que a través del avión se dará el desarrollo no solo económico sino principalmente cultural y, porque no decir, social de nuestra gente.

Asimismo, me gustaría agradecer a cada uno de los señores que aquí compareció por un acto de fe en el futuro de ésta nuestra Organización, así como a aquellos con quienes hemos trabajado a lo largo de este tiempo.

Ciertamente, yo no podría dejar de agradecer la presencia del Excelentísimo señor Presidente del Consejo de la OACI y de todos los representantes del Consejo que se encuentran aquí dando realce a nuestra Organización, trayendo hasta nosotros la visión mayor del Organo máximo del transporte aéreo en el mundo. Tampoco dejar de señalar el trabajo del Dr. Assad Kotaite y sus Directores el que viene siendo de extrema validez para que nuestras aspiraciones y nuestro trabajo sea observado y dé frutos positivos.

Muchas gracias Dr. Assad Kotaite por el prestigio que siempre supo transmitir a esta querida Organización Latinoamericana de Aviación Civil. Muchas gracias a cada uno de los Directores que está presente y que siempre supo interpretar nuestros enseñanzas como algo muy por encima de una Nación, principalmente en los momentos en que crisis se abatieron sobre el transporte aéreo. Sin el trabajo de la OACI, en la retaguardia y al frente, habría sido muy difícil que hubiéramos podido sobreponernos a algunos obstáculos.

Asimismo, yo no puedo dejar de agradecer al Licenciado Eustacio Fábrega por el trabajo que tuvo liderando la organización de esta reunión, donde todos nosotros vamos a colocar lo máximo posible para que cuando salgamos de aquí con una orientación adecuada para ese futuro que tanto deseamos, de panamericanismo, seguridad, y una mayor integración del transporte aéreo.

No puedo dejar de agradecer el honor que nos brinda la presencia del Excelentísimo Señor Presidente de la República asistiendo a esta ceremonia, deseándonos la bienvenida a su bello país y, principalmente trayendo la afirmación de que Panamá está realmente integrada a América Latina y probablemente será líder de nuestro movimiento en la búsqueda de la consolidación final del Panamericanismo.

Agradezco la oportunidad que nos da, Señor Presidente, de trabajar en su país, en beneficio de todos nuestro pueblos.

Finalmente, deseo agradecer el apoyo que tengo recibido durante todos estos años. Quiero decir que todo nuestro trabajo va a continuar y que nosotros estaremos siempre dispuestos a apoyar aquello que es más importante en el desarrollo de nuestro transporte aéreo en América Latina y en las Américas de una manera general.

Muchas gracias.



**Discurso del Presidente del Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Dr. Assad Kotaite, a la 12ª Asamblea de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

(Panamá, 5-9 de noviembre de 1996)

Es un honor y un gran placer encontrarme aquí, en Panamá y hacer uso de la palabra en esta sesión de apertura de la 12ª Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Les transmito nuevamente los saludos y mejores deseos del Consejo y del Secretario General de la OACI.

Debido a su emplazamiento estratégico, Panamá ha desempeñado siempre un papel importante en el transporte, pues si bien es el Canal de Panamá el que primero salta a la mente, la capital de Panamá se ha convertido también en uno de los centros de transporte aéreo en la región, especialmente para la carga aérea. Se están realizando, o bien están en proyecto, una serie de obras importantes de infraestructura, como la modernización del sistema de control de tránsito aéreo, razón por la que considero que Panamá es un lugar muy apropiado para celebrar esta Asamblea. Deseo agradecer a Su Excelencia el Presidente de Panamá, Dr. Ernesto Pérez Balladares, y a través de Su Excelencia, al Gobierno y al pueblo de Panamá, por la cordial bienvenida y la calurosa hospitalidad que nos han demostrado.

En los dos años que han transcurrido desde que nos reunimos la última vez en Manaus (Brasil), la aviación civil ha respondido razonablemente bien en términos de tráfico y resultados financieros.

Basándome en la información más reciente que ha recibido la OACI, puedo decirles que el tráfico regular mundial, medido en pasajeros-kilómetros transportados, aumentó en un 6% aproximadamente en 1995, y que los transportistas de esta región lograron un aumento algo menor de un 2%.

Los resultados financieros son más alentadores, pues los cálculos preliminares de 1995 indican que las líneas aéreas regulares del mundo lograron en conjunto un beneficio de explotación, que fue de aproximadamente el 5% del total de ingresos de explotación y - por primera vez desde 1989 - obtuvieron un resultado neto positivo, aunque pequeño (después de descontar las partidas generales y los impuestos). De estos cálculos puede inferirse que los transportistas de esta región lograron un beneficio de explotación de aproximadamente el 7% de los ingresos de explotación, lo que constituye el mejor resultado de explotación en la región desde hace muchos años.

El futuro se presenta prometedor. Los pronósticos de 1996, 1997 y 1998 auguran para los transportistas de la región un crecimiento anual del tráfico de entre el 6% y el 8%, en términos de pasajeros-kilómetros, lo cual excede ligeramente el crecimiento previsto en todo el mundo durante ese mismo período.

Con el ímpetu generalizado de privatizar la industria de las líneas aéreas y la concertación de varios pactos subregionales de transporte aéreo liberalizado, la región América latina/Caribe se ha situado a la vanguardia en cuanto a las formas de adaptar el sector aeronáutico a un ambiente de mercado menos regulado, más competitivo y cuyo motor es el comercio. Estas son las realidades de hoy y de mañana que la Conferencia mundial de transporte aéreo señaló en 1994. La CLAC y sus Estados afiliados son dignos de encomio por haber sabido hacer frente con éxito a este cambio normativo y ajustarse al mismo.

Quiero concentrarme en dos asuntos que son de especial importancia para los Estados de esta región.

El primero es la intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional. Como ustedes recordarán, el 29° período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó en 1992 la Resolución A29-13 en reconocimiento de las dificultades con que pueden encontrarse los Estados al cumplir sus obligaciones, tanto en la vigilancia de la seguridad operacional de los transportistas aéreos domiciliados en sus territorios, como en la vigilancia de la seguridad operacional de las aeronaves matriculadas en sus registros nacionales. En la resolución se reafirma que uno de los principios del Convenio de Chicago es que cada Estado se responsabilice por la vigilancia de la seguridad operacional; se exhorta a los Estados a reiterar la obligación que les incumbe en materia de seguridad, especialmente la aplicación de las importantes disposiciones sobre seguridad operacional que figuran en los Anexos del Convenio; se insta a los Estados a examinar su legislación nacional empleada para llevar a la práctica dichas obligaciones y a revisar sus procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional con objeto de garantizar su cumplimiento efectivo; y se exhorta a los Estados a proporcionar cooperación técnica en forma de recursos financieros y técnicos a fin de que otros Estados puedan cumplir su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones.

Más recientemente, en 1995, el 31° período de sesiones de la Asamblea reconoció el papel eminente de la OACI en guiar a los Estados en el campo de la vigilancia de la seguridad operacional, y aprobó un programa de la OACI de vigilancia de la seguridad operacional junto con un mecanismo de contribuciones financieras y técnicas al programa. Hasta ahora más de 50 Estados han pedido a la OACI que dé su opinión sobre el estado de la vigilancia de seguridad operacional en sus respectivas administraciones de aviación civil.

En el programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional, se incorporan, como función principal, evaluaciones de la vigilancia de la seguridad, realizadas por un equipo de la OACI, en los Estados que lo soliciten, con el objetivo de proporcionar el asesoramiento y asistencia que necesiten los Estados para poder aplicar las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS) y los procedimientos conexos. Esto permite a los Estados notificar las diferencias que tengan con los SARPS en cumplimiento de lo estipulado en el Artículo 38 del Convenio de Chicago, y decidir así qué es lo que se necesita en términos de ayuda multilateral o bilateral para lograr el cumplimiento pleno de las normas.

Se han recibido de varios Estados contribuciones financieras y técnicas al programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional. Las misiones de inspección comenzaron el mes de marzo pasado, y se prevé que a fines de 1996 los equipos de la OACI hayan inspeccionado unos 30 Estados de distintas regiones que voluntariamente hayan solicitado la inspección de su administración de aviación civil.

Con objeto de familiarizar más a los inspectores con las disposiciones y métodos pertinentes de efectuar las inspecciones de vigilancia de la seguridad, se han celebrado tres cursos de instrucción para inspectores. El tercero de esos cursos tuvo lugar en Río de Janeiro (Brasil) en julio de 1996 y en él participaron expertos de Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Panamá, más especialistas técnicos en operaciones de las Oficinas regionales de la OACI en Lima y México. El completar ese curso es parte del programa de información y orientación que reciben los equipos de inspectores de vigilancia de la seguridad, y es obligatorio para los miembros del equipo de la OACI de inspectores de la vigilancia de la seguridad operacional. La Secretaría de la OACI lleva también a cabo en las regiones una serie de seminarios y jornadas para ayudar a los Estados a rectificar las deficiencias que tengan relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional. Entre esos seminarios figura uno que tuvo lugar en Quito, Ecuador en julio de 1996, con la participación de más de 100 personas procedentes de 22 Estados y representantes de 12 líneas aéreas que vuelan en la región.

Es importante mencionar, en particular, el proyecto de cooperación técnica relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad y de la seguridad operacional de las aeronaves en América latina

concebido para los Estados hispanohablantes de la Región CAR/SAM, y aprovecho para exhortar a los Estados que no se hayan decidido aún a participar en este proyecto, a que lo hagan lo más pronto posible. El proyecto complementa el programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional.

Es alentador observar el gran despliegue de actividad en este asunto evidente en América latina; concretamente, la reunión de Directores de aviación civil de la región Sudamérica que se celebró en Cuzco (Perú) en junio de 1996, produjo un análisis excelente de las dificultades con que se tropiezan los Estados, y también sacó un número de conclusiones importantes entre las que destaca una petición de que la OACI estudie la viabilidad de crear un mecanismo multinacional de vigilancia regional de la seguridad operacional, con el que la OACI cooperaría estrechamente y al que le proporcionaría su apoyo y ayuda.

El programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional ha empezado bien, sin embargo, debemos esforzarnos con más ahínco y utilizar todos los medios a nuestro alcance lo que comprende los mecanismos para hacer contribuciones financieras y técnicas, los especialistas y otros peritos que existen en las oficinas regionales, más el programa de cooperación técnica.

Si bien la OACI puede ayudar de muchas formas, son en última instancia los Estados quienes tienen la responsabilidad de ejercer la vigilancia de la seguridad, razón pues por la que han de demostrar su buena voluntad política de tomar las medidas necesarias para satisfacer los SARPS de la OACI. La vigilancia de la seguridad operacional no es ni regional ni subregional, es una cuestión mundial. Si los recursos financieros son un obstáculo, habrá que encontrar soluciones apropiadas, pues la seguridad de la aviación no es un lujo. El desarrollo continuo de un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente y regular es vital para la economía mundial.

El segundo tema que deseo tratar es la puesta en servicio de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI. Si bien la viabilidad técnica de los elementos que componen los CNS/ATM ha sido demostrada, los aspectos económicos, administrativos, jurídicos, institucionales y de cooperación relacionados con poner en marcha los sistemas, presentan problemas que están aún pendientes de solución, y los Estados tienen la mirada puesta en la OACI en espera de recibir la ayuda y guía que tanto necesitan. Al ocuparse de este tema, la OACI desea fomentar un plan de consultas mundiales bajo la égida de la OACI en las que intervengan todos los participantes de la puesta en práctica del plan de transición para los sistemas mundiales CNS/ATM. El Grupo de expertos jurídicos y técnicos de la OACI en la creación de un marco jurídico en relación con el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) se reunirá en Montreal la última semana de noviembre de este año. En el primer semestre de 1998 tendrá lugar una conferencia mundial de la OACI sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM que tratará de los aspectos financiero, orgánico, de cooperación y jurídico, y facilitará el intercambio directo de opiniones entre funcionarios gubernamentales y proveedores de servicios por una parte, y entre usuarios y banqueros por otra. Se prevé un debate muy enérgico y abrigamos la esperanza de que la conferencia se clausurará con algunas decisiones positivas de repercusiones profundas que resulten en cambios deseables para la implantación mundial de los CNS/ATM.

Dado que se está estudiando activamente la implantación de los CNS/ATM en las regiones, urge crear un marco interregional de coordinación. La OACI propone una reunión en la que participarían los presidentes de todos los grupos regionales de planificación y ejecución, así como los representantes regionales de la OACI. Con esto se establecería un marco firme para realizar consultas y efectuar la coordinación entre regiones, e induciría a seguir un método racional de implantación mundial.

Para ayudar con la planificación e implantación, hace cuatro años elaboramos un plan coordinado mundial de transición a los sistemas CNS/ATM de la OACI. Desde sus comienzos, el plan

mundial ha sido muy útil y se ha usado extensamente. Sin embargo, debido a los rápidos cambios que se han producido en las esferas técnica y operativa, es menester actualizarlo ahora. Ya han comenzado los trabajos para ello y se espera que estén terminados a finales de 1997.

Atendiendo a las solicitudes de un número de Estados pidiendo más información acerca de la planificación y ejecución de los sistemas CNS/ATM de la OACI, nos hallamos en vías de redactar un texto de orientación en forma de un modelo del plan nacional CNS/ATM. Con esto se persigue ayudar a los Estados a estructurar, formular, enmendar y mejorar el plan de cambiar a la nueva tecnología del CNS/ATM. En relación con esto, me complace observar que la mayoría de los Estados en esta región han preparado ya sus planes nacionales y los han presentado al Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS). Estoy persuadido de que nuestra labor les ayudará a perfeccionar los planes que ustedes ya han creado. Entre tanto, el grupo ha establecido en la Región CAR/SAM una estrategia para efectuar la transición a los sistemas CNS/ATM de la OACI, y ha adoptado el plan regional CAR/SAM para los nuevos sistemas CNS/ATM.

América latina y el Caribe ha sido una de las regiones más dinámicas en introducir y aclarar el concepto CNS/ATM. Por su parte, la OACI está haciendo ingentes esfuerzos para informar a los Estados acerca del concepto de los sistemas CNS/ATM y de los criterios de los componentes y sus consecuencias. En particular, la OACI ha celebrado cinco seminarios para familiarizar a unos 300 profesionales de 19 Estados en la Región CAR/SAM.

Además, en junio, la Quinta Reunión de Jefaturas de Aviación Civil de la Región SAM en Cuzco (Perú), acordó unánimemente que se necesitaba un nuevo proyecto regional destinado a proporcionar ayuda a los Estados en la planificación y ejecución de los nuevos sistemas CNS/ATM.

Asimismo, me permito recordarles que el primer seminario de la OACI sobre los aspectos económicos de los sistemas CNS/ATM se celebrará en Montreal los días 2 a 4 de diciembre de 1996. Las invitaciones para participar en el mismo se han cursado ya a los Estados de Norte, Centro y Sudamérica y del Caribe, así como a las organizaciones internacionales pertinentes.

Mirando más adelante, el Consejo ha programado una reunión especial de navegación aérea en esta región que se celebrará en 1998. En consonancia con el nuevo concepto de plan de navegación aérea adoptado por la OACI, el propósito de esta reunión será la confección y aprobación del plan regional de navegación aérea en su nuevo formato, y también el plan para poner en práctica los sistemas CNS/ATM en la Región CAR/SAM.

Hace tiempo que la OACI reconoció las posibilidades de alcanzar mayor eficiencia en organizar y utilizar el espacio aéreo, especialmente el espacio aéreo superior. Convendría que en una zona extensa, sin las restricciones que presentan los límites tradicionales de las regiones de información de vuelo (FIR), se armonizarán los servicios y se unificarán los requisitos para las funciones de a bordo. Esos criterios forman parte de la tecnología sin interrupciones - los sistemas CNS/ATM de la OACI. La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), que fue creada hace 30 años por los Estados centroamericanos, es un ejemplo excelente de esa clase de actitud colectiva a la gestión del espacio aéreo centroamericano, ya que abarca la armonización de las instalaciones y servicios proporcionados y las funciones CNS requeridas. Esa cooperación, coincide con la política de la OACI y se aplica también en África a través de ASECNA y en Europa a través de EUROCONTROL. El concepto de organizar mundialmente el espacio aéreo ha sido reconocido recientemente por la Reunión regional limitada de navegación aérea de Oriente Medio celebrada en El Cairo, donde se recomendó que los Estados adoptaran este método para facilitar la afluencia segura, ordenada y rápida del tránsito aéreo, lo que ha producido eficiencia y economías para los usuarios del espacio aéreo.

La marcha hacia la nueva tecnología de sistemas de navegación aérea no tiene precedentes en la historia de la aviación civil, razón por la que deseo hacer hincapié en que es necesario un esfuerzo concertado de todas las entidades que intervienen en la industria del transporte aéreo - administraciones de aviación civil, organizaciones internacionales, proveedores de servicios y usuarios del espacio aéreo. Es igualmente importante que los Estados hagan uso pleno de las instituciones que ya existen en la región, tales como COCESNA, que podría servir de modelo muy útil para otros grupos de Estados.

El programa de cooperación técnica de la OACI para América latina y el Caribe, ha ido creciendo y actualmente representa unos \$51 000 000 EUA, o sea el 71% del programa total de cooperación técnica de la OACI, del cual \$47 000 000 EUA, o sea el 92%, será ejecutado en 1996. En América latina la mayor parte del programa se basa en la compartición de costos, y me siento muy agradecido a los Estados latinoamericanos por su apoyo y contribución al programa. La transferencia de tecnología en una esfera tan técnicamente complicada como lo es la aviación civil; requiere tiempo, paciencia y determinación, pero esa transferencia es esencial si se quiere que la aviación contribuya el máximo al desarrollo social y económico. Les aseguro que pueden contar en este respecto con el apoyo pleno y la cooperación decidida de la OACI.

El renovado esfuerzo en combatir el terrorismo internacional es un recordatorio oportuno para todos nosotros en la comunidad de aviación internacional de la importancia de estar alerta respecto a la seguridad de la aviación. Es menester que reforcemos más las medidas de seguridad de la aviación con objeto de erradicar el terrorismo aéreo. El mecanismo de seguridad de la aviación de la OACI, en cooperación con los Estados, está siempre dispuesto a ayudar en esa tarea.

Quiero subrayar la importancia que la OACI atribuye a la relación de cooperación estrecha entre las dos organizaciones, la CLAC y la OACI - la organización mundial que todos compartimos. Los que estamos en la OACI reconocemos la valiosa contribución que la CLAC aporta al ocuparse de las aspiraciones especiales de la región, velando al mismo tiempo que las decisiones y medidas tomadas sean consecuentes con el marco internacional más general elaborado por la OACI. Estoy convencido de que los acuerdos actuales entre la OACI y la CLAC funcionan bien y que debemos buscar la forma de consolidar esa cooperación.

Aprovecho esta oportunidad para felicitar al Sr. Marco Ospina por su nombramiento al puesto de Secretario de la CLAC. Estoy seguro de que prestará un buen servicio a la CLAC y que contribuirá a reforzar la cooperación regional e internacional que todos deseamos.

XII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Panamá, Panamá, 5 al 8 de noviembre de 1996)

**DISCURSO DEL EXCELENTISIMO SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE
PANAMA EN LA INAUGURACION DE LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC**

(5 de noviembre de 1996)

Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI
Mayor Brigadier del Aire, Renato Claudio Costa Pereira, Presidente de la CLAC
Distinguidos Miembros del Presidium
Señores Delegados de los Estados Miembros de la CLAC

En nombre de la República de Panamá me resulta muy placentero darles a todos ustedes la más cordial bienvenida, desearles una estancia agradable y fructífera y augurarles alcancen los acuerdos necesarios durante sus sesiones de trabajo para acelerar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en la Región de América Latina y el Caribe.

Conozco las funciones y objetivos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y por ello puedo decirles que el Gobierno de Panamá ha tomado la decisión de apoyar dichos trabajos, porque le reconoce el valor que tiene el transporte aéreo como una herramienta para el desarrollo económico y social de todos nuestros pueblos.

El Gobierno de Panamá no sólo está interesado en las actividades que realiza la CLAC a nivel regional, sino que también, en su calidad de Estado Contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional, desea participar activamente en las labores de dicha Organización. Por ello aprovecho la presencia en esta Ceremonia del Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, para reiterar el ofrecimiento que ha hecho Panamá para que se estudie la posibilidad de establecer una Oficina Regional para las Américas con sede en la ciudad de Panamá. Creo que en vista de la tendencia mundial para racionalizar y reducir los gastos de los Organismos Internacionales, sería una buena oportunidad encaminar la conveniencia de consolidar las dos Oficinas Regionales que existen en América en una sola que reduciría en forma importante los gastos de sostenimiento de las existentes.

Llegado el caso, el Gobierno de Panamá ofrecería locales adecuados sin costo alguno para la OACI y aceptaría un Convenio sobre privilegios e inmunidades similar al que es costumbre otorgar a otros organismos internacionales. La geografía es nuestro mejor aliado: estamos situados en una posición equidistante con los dos extremos de las Américas y contamos con servicios aéreos que nos enlazan con prácticamente todas las capitales de la Región.

Al mismo tiempo, Panamá considera que están ya creadas todas las condiciones para el establecimiento en nuestro país del Centro Internacional de Búsqueda, Rescate y Apoyo Humanitario de Acción Rápida. De esta manera, estaríamos adecuadamente preparados para acciones inmediatas en caso de desastres aéreo, marítimos y de todo carácter, ofreciendo a los países participantes la seguridad de que los mecanismos de esta entidad se activarán en situaciones de emergencia, cuya magnitud y gravedad, en no pocas ocasiones, hace imposible la atención individual por cada país.

Distinguido delegados:

Se que ustedes tiene una Agenda de Trabajo muy apretada en tiempo y que examinarán proyectos de Resoluciones que, de ser aprobados, serán en beneficio para todos los Estados de la Región y estoy seguro que con el alto grado de cooperación y colaboración que caracteriza a los gobiernos y los pueblos de América Latina y el Caribe, éstos serán adoptados sin dificultad.

Les deseo el mayor de los éxitos en sus deliberaciones y espero que dispongan del tiempo suficiente durante sus recesos para conocer algo de Panamá y sus costumbres y que, al regresar a sus países se lleven además de las satisfacciones por la jornada cumplida, un grato recuerdo de este país que hoy les abre sus puertas.

MUCHAS GRACIAS



COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

XII ASAMBLEA DE LA CLAC

***INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE
LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC EN EL
BIENIO 1995 - 1996***

(Ciudad de Panamá, Panamá, del 5 al 9 de noviembre de 1996)

Mayor Brigadier del Aire
Renato Cláudio Costa Pereira

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 1995 - 1996

I. ASPECTOS GENERALES DE LA ECONOMÍA REGIONAL, EL TRÁFICO DENTRO DE LA REGIÓN Y HACIA OTRAS LATITUDES, LAS FLOTAS Y RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LÍNEAS AÉREAS DURANTE 1994 -1995

1. *La economía regional*

1.1 En 1995 la aviación civil regional se desarrolló dentro de un panorama económico dominado por tres fenómenos. El primero, fue la crisis mexicana a fines de 1994 y que tuvo serias repercusiones en la economía Argentina. El segundo, la consolidación del programa de estabilización económica en Brasil. El tercero, digno de destacar en relación a los dos anteriores, es el desempeño estable de los demás países de la región en comparación a 1994; es decir, el comportamiento de las economías fue similar al del año anterior, caracterizándose por: moderadas tasas de crecimiento, baja inflación cada vez más decreciente, afluencia de capitales externos que cubrieron elevados déficits en cuenta corriente y bajos coeficientes de ahorro nacional.

1.2 Si bien la crisis mexicana no repercutió en los demás países como se esperaba, lo que sí resulta una advertencia es la excesiva dependencia de algunas economías de la región en relación a capitales externos de corto plazo.

1.3 Debido a que dos de las economías con mayores dimensiones sufrieron un serio deterioro, el crecimiento del PBI fue de apenas un 0.6% en comparación con el 4.6% del período anterior. Por otro lado la inflación siguió descendiendo hasta el 25%, influenciada por la estabilización de la economía brasileña.

1.4 Cabe destacar que lo anterior estuvo acompañado de un vigoroso crecimiento del comercio intrarregional. Además se produjo un mejoramiento de las relaciones de intercambio, un crecimiento del cuántum y de los ingresos por exportaciones, manteniéndose asimismo la tendencia al alza de las

importaciones que se había observado en 1994.

1.5 Por otro lado, la reducción del crecimiento económico tuvo un fuerte impacto en los mercados laborales ya que la tasa de desempleo aumentó de 6.4% al 7.4%, convirtiéndose en el tema central de discusión económica en la región.

1.6 En lo que se refiere a 1996, el FMI estima que el PBI de América Latina se incrementará en un 3% en relación a 1995.

1.7 En resumen, el panorama de la región durante este bienio presentó signos contradictorios, ya que abarcó desde el excepcional desempeño de la economía chilena, hasta la crisis financiera de México y la estabilización de la economía brasileña. Sin embargo, este comportamiento refleja que los países de la región tienen capacidad de respuesta para enfrentar las crisis y para aprovechar las oportunidades que se ofrecen a nivel internacional y dentro de la cooperación intrarregional.

1.8 Muchas economías han seguido consolidando sus políticas de libre mercado instauradas a principios de esta década, acompañadas de reformas de la política comercial y control de cambios. El proceso de privatización continuó siendo el punto central de las reformas del sector público, es decir se siguió avanzando hacia la búsqueda de un Estado con un papel cada vez más importante en materia de regulación y con una menor participación en la provisión de bienes y servicios.

1.9 Asimismo los bloques subregionales continuaron afianzando la integración mediante la marca de hitos importantes. Es así que el Mercosur a partir de enero de 1995 inició una nueva etapa instaurando una organización institucional permanente y poniendo en vigencia el arancel externo común, lo que dió lugar al nacimiento de la unión aduanera. Lo anterior sentó las bases para la firma con la Unión Europea de un Acuerdo Marco Interregional de Cooperación para la creación de una Asociación de Libre comercio entre ambos bloques.

1.10 En el caso del **Grupo Andino** también entró en vigencia el arancel externo común luego de una década de negociaciones. Este hecho junto con el libre comercio alcanzado por cuatro de los países para lo esencial de su intercambio, convirtió a este esquema en otra unión aduanera de alcance subregional. Dentro de este Grupo también se obtuvieron otros avances significativos como la flexibilización del régimen comunitario de inversión extranjera y la liberalización del transporte aéreo y marítimo entre los países miembros. Además durante 1995, se celebraron cinco rondas de negociaciones entre el Grupo Andino y el Mercosur con el objeto de la creación eventual de una zona de libre comercio entre los países que comprenden estos dos Organismos.

1.11 Otro ejemplo de integración subregional es la entrada en vigencia del **Tratado del Grupo de los Tres** (Colombia, México y Venezuela) mediante el cual los países miembros se comprometieron a crear una zona de libre comercio para el año 2005. En el seno de **ALADI** se firmaron convenios bilaterales de complementación económica que contemplan metas de liberalización comercial mucho más ambiciosas que las que se firmaron a principios de los años ochenta.

1.12 En lo que se refiere a la integración centroamericana, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua trabajan desde 1993 en un esquema de unión aduanera. En el **CARICOM** a mediados de 1995 el arancel externo común se encontraba en aplicación en casi todos los países. Dentro de esta organización se están elaborando también otros acuerdos que abarcan el mercado de capitales, libre circulación de mano de obra y libre convertibilidad de monedas.

1.13 Todas estas organizaciones subregionales son el ejemplo del fortalecimiento de la tendencia integracionista como estrategia para afrontar los nuevos desafíos que se plantean a nivel internacional. Al respecto, la expresión más reciente de esta necesidad fue la creación de la **Asociación de los Estados del Caribe** que congrega a 25 países y 12 territorios de la cuenca del Caribe y que estableció un Plan de Acción que abarca, entre otras, las áreas de turismo, comercio y transporte.

1.14 Tras la llamada "década perdida" de los años 80, como la llama la CEPAL, América Latina y el Caribe se encuentran en un franco proceso de consolidación a través de reformas que están facilitando el tránsito hacia un nuevo desarrollo competitivo que abre las posibilidades para una mayor y mejor inserción internacional.

2. *El tráfico*

2.1 *El desarrollo general del tráfico en el bienio 1994 -1995* (Adjuntos 1 al 4)

2.1.1 En 1995, las líneas aéreas matriculadas en 20 Estados miembros de la CLAC transportaron 8.931 millones de toneladas-kilómetros en sus servicios internacionales, un 3.8% más que en 1994; mientras que en el mismo período el tráfico mundial internacional alcanzó una tasa de incremento del 8.7%.

2.1.2 A pesar del auge del comercio intrarregional que se tradujo en el crecimiento del cuántum y del mejoramiento de los precios de los productos de exportación de los países de la región, la carga internacional transportada por las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la CLAC en 1995, creció tan sólo en 1% en comparación al 3.1% alcanzado en 1993 y al 13.7% en 1994. Sin embargo 15 de los 20 Estados miembros obtuvieron un crecimiento de la carga transportada, alcanzando altas tasas como es el caso de: Bolivia (78.7%), Nicaragua (28.6%), Perú (27.6%), Chile (19.2%), Guatemala (17.1%) y Ecuador (15.2%).

2.1.3 En lo que se refiere al tráfico internacional de pasajeros-kilómetros efectuados durante 1994-1995, observamos un panorama alentador ya que tanto a nivel mundial como en lo relativo a lo transportado por las líneas aéreas regulares matriculadas en los Estados miembros de la CLAC se obtuvieron resultados positivos con incrementos del 8.5% y 5.4% respectivamente, ello a pesar del bajo índice de crecimiento económico de los países de la región en su conjunto.

2.1.4 De acuerdo a lo anterior, el tráfico en esta región (CLAC) creció a una tasa menor que la que se

obtuvo a nivel mundial, pero a pesar de ello, estos índices muestran una tendencia ascendente en relación a los que se alcanzaron en los períodos anteriores (2.1% en 1993 con respecto a 1992).

2.1.5 En materia de asientos-kilómetros disponibles a nivel de operaciones internacionales, la capacidad ofrecida se incrementó en un 2.7%. Dado que el tráfico de pasajeros-kilómetros creció a una tasa mayor, el coeficiente de ocupación se incrementó del 61% al 63%.

2.1.6 En lo que se refiere a las operaciones totales en 1995, éstas tuvieron un comportamiento distinto a las internacionales, debido a que el tráfico del interior de las líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC decreció en comparación al año anterior.

2.1.7 La OACI prevé que el total del tráfico regular de pasajeros de las líneas aéreas de América Latina y el Caribe crecerá a un ritmo del 6,5%, 8% y 7% en 1996, 1997 y 1998 respectivamente, tasas mayores que las que se esperan a nivel mundial (6% en 1996, 7% en 1997 y 6,5% en 1998). Las líneas aéreas de esta región junto con las de Asia/Pacífico y las de África y Oriente Medio registrarán el crecimiento más elevado en los próximos tres años. En cuanto al transporte de carga aérea en la región, la OACI estima que tendrá un crecimiento anual promedio de 5% durante el período 1990 - 2001.



Fuente: "Estadísticas mundiales de aviación civil", 1994, cifras preliminares 1995, OACI

2.2 Tráfico intralatinoamericano (Adjunto 5)

2.2.1 En 1995, el tráfico de pasajeros (tomado en una sola dirección) entre 89 pares de ciudades de los Estados de la CLAC tuvo un crecimiento de 1% con respecto a 1994. Las tasas de crecimiento más elevadas se observan en el tráfico de origen y destino desde Santiago de Chile, Asunción y Lima.

2.2.2 Este pequeño incremento se debe al menor ritmo de incremento de la actividad económica conjunta de la región.

Gráfico No. 1

Participación en el tráfico internacional de pasajeros-kilómetros de las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la CLAC



Fuente: Programa ODS CLAC

Gráfico No. 2

Estacionalidad del tráfico de pasajeros con origen y destino en América Latina

2.2.3 Se advierte también, que la estacionalidad juega un rol importante en el desenvolvimiento del tráfico aéreo dentro de la Región, ya que los picos entre temporadas altas y bajas son acentuados, lo que produce una capacidad ociosa durante varios meses del año, exigiendo a las compañías aéreas y agencias de viajes mucha imaginación en sus técnicas comerciales para equilibrar el mercado durante dichos períodos. Asimismo, se observa que los meses de mayor tráfico son enero, febrero, julio y diciembre; en tanto que abril, mayo y junio son los de menor flujo.

2.3 *Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones en 1994 - 1995*

2.3.1 *Entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos de Norteamérica (Adjuntos 6 al 8)*

2.3.1.1 Si analizamos el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y los Estados Unidos de Norteamérica en el período 1994 -1995 tomando una muestra de 46 pares de ciudades sin considerar México, podemos apreciar que éste creció en forma notable, alcanzando una tasa de 18.8%, superior a los índices de incremento del período 1993 - 1994 (7.2%) y de 1992 - 1993 (14.2%).

2.3.1.2 La explicación de esta tendencia se encuentra en que las grandes empresas de los Estados Unidos han continuado operando en este mercado aplicando políticas comerciales muy competitivas, como tarifas promocionales, ofertas atractivas en los servicios y programas de viajeros frecuentes. Producto de lo anterior es la creciente participación en el mercado de las líneas aéreas norteamericanas; tanto American Airlines como United Airlines son un ejemplo de esta tendencia, mientras que Continental y Delta Airlines están interesadas en tener una mayor presencia en el mercado latinoamericano.

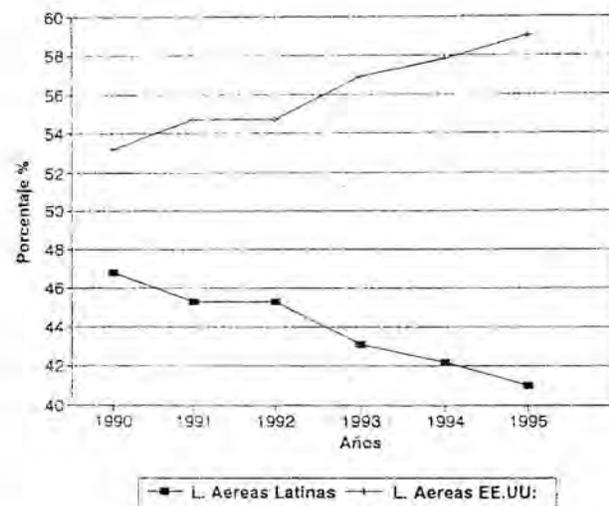
2.3.1.3 Como consecuencia de lo anterior, las aerolíneas de la región han seguido perdiendo participación en el tráfico entre Latinoamérica y los Estados Unidos de Norteamérica.

2.3.1.4 Esto ha forzado a responder a las líneas aéreas latinoamericanas. Es así que muchas aerolíneas

de la región han modernizado sus flotas y han lanzado innovadoras políticas de mercadeo y tarifas competitivas. Entre las más importantes acciones que se han tomado en el campo competitivo se encuentra el establecimiento de un programa conjunto de viajeros frecuentes llamando "Latin Pass" con la suscripción de un acuerdo entre 16 líneas aéreas latinoamericanas y US Air.

Gráfico No. 3

Tendencia en la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el tráfico de pasajeros entre los Estados miembros de la CLAC y los EUA

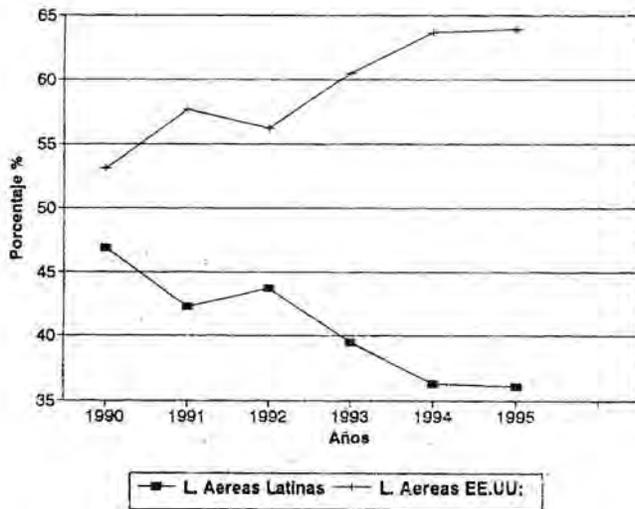


Fuente: Departamento de Transporte de los EUA
Programa ODS CLAC

2.3.1.5 En lo que se refiere al movimiento de pasajeros entre México y los Estados Unidos de Norteamérica, éste se analizó separadamente dado el importante flujo del tráfico, obteniendo un índice negativo de 23.1%. Sin lugar a dudas la crisis de la economía mexicana influyó en este comportamiento.

Gráfico No. 4

Tendencia en la participación de las líneas aéreas latinoamericanas en el tráfico de pasajeros entre México y los EUA



Fuente: Departamento de Transporte de los EUA
Programa ODS CLAC

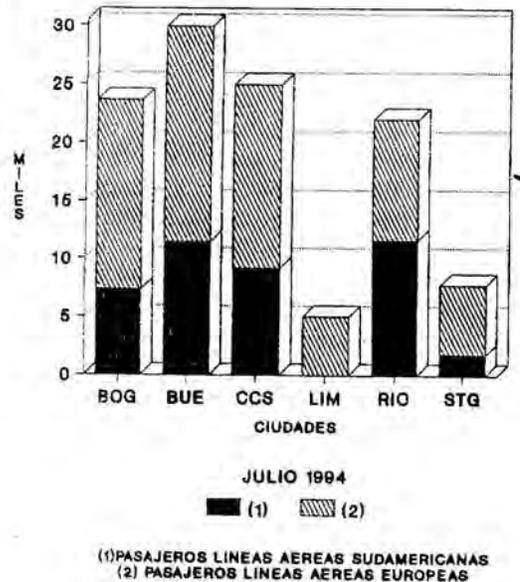
2.3.2 Entre Sudamérica y Europa (Adjuntos 9 al 11)

2.3.2.1 El tráfico entre Sudamérica y Europa para un total de 41 pares de ciudades experimentó una gran variación en 1995 con relación a 1994 del orden del 8.2%; índice alentador si tenemos en cuenta que en los períodos anteriores éste fue muy bajo o negativo (-4.3% en 1991 - 1992).

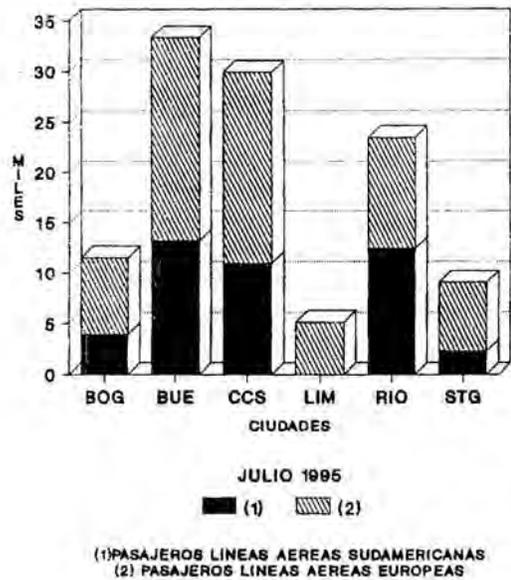
2.3.2.2 Otro elemento que se debe de resaltar es que continúa la tendencia, que ya se veía en períodos anteriores, a la disminución de la participación de los transportadores de la región frente a la participación más activa de las líneas aéreas europeas, ya que de un total de 90.092 pasajeros transportados en febrero de 1995, sólo el 36% fue operado por nuestras aerolíneas. Esta situación mejora en el período de alta temporada, pues en el mes de julio del mismo año. la participación de las aerolíneas asciende al 38%.

Gráfico No. 5

Participación Líneas Aéreas en el Tráfico de pasajeros entre Sudamérica y Europa



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



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

Fuente: Programa ODS CLAC

2.4 *Apreciaciones sobre el desarrollo del tráfico*

2.4.1 A pesar que Latino América y el Caribe se encuentra aún atravesando un período de cierta incertidumbre por la crisis mexicana y sus repercusiones en el resto de las economías, el tráfico tuvo un vigoroso crecimiento, tanto a nivel del tráfico internacional medido en pasajeros-kilómetros como en las rutas a y desde los Estados Unidos y Europa.

2.4.2 Las líneas aéreas norteamericanas continuaron incrementado su participación en el mercado y las aerolíneas de la región se vieron obligadas a reaccionar frente a esta fuerte competencia a través de nuevas estrategias de mercadeo, tarifas reducidas, reasignación de redes de rutas, nuevos horarios de vuelos con el fin de conseguir una mayor y mejor utilización de los equipos, incentivos al pasajero etc., todo ello respaldado por una reestructuración de los procesos administrativos internos, incluyendo aspectos financieros y de reducción de costos.

2.4.3 El proceso de privatizaciones de las aerolíneas continuó, de tal manera que a la fecha sólo una sigue siendo estatal (Cubana de Aviación). En cuanto a las demás, si bien algunas mantienen cierta participación del Estado, el gobierno no tiene mayor ingerencia en la gestión y el subsidio gubernamental directo así como el tradicional proteccionismo han desaparecido.

2.4.4 Es importante destacar también, el cada vez mayor establecimiento de convenios de cooperación o alianzas entre las líneas aéreas y los acuerdos de códigos compartidos, en beneficio no sólo de las aerolíneas que pueden ingresar a otros mercados obteniendo un flujo de tráfico adicional, sino también de los consumidores que pueden disponer de un mayor número de alternativas para sus viajes.

3. *La flota de las líneas aéreas de la región en 1995* (Adjunto 12)

3.1 El número de aeronaves a reacción de 33 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC que cumplen servicios internacionales regulares asciende a 547, de las cuales 89 son de fuselaje ancho; es decir, aproximadamente un 16.3%. Si

comparamos estas cifras con las del bienio anterior, se aprecia que la renovación y ampliación de flotas no ha seguido con la misma dinámica de crecimiento, llamando la atención la menor proporción de aeronaves de fuselaje ancho dentro del total.

4. *Los resultados financieros de las líneas aéreas regionales en 1994 - 1995* (Adjunto 13)

4.1 Los datos financieros correspondientes a 1994 y 1995 obtenidos de 32 y 21 líneas aéreas de la región que cumplen servicios aéreos internacionales regulares respectivamente para cada período, nos muestran por primera vez en muchos años un resultado positivo de explotación para ambos años.

4.2 De igual manera, a nivel mundial la OACI estima que las líneas aéreas regulares obtuvieron una ganancia de operación que alcanzó el 5.1% con respecto al total de los ingresos de explotación, y por primera vez desde 1989, las líneas aéreas regulares del mundo en su conjunto, obtuvieron un pequeño resultado neto positivo.

4.3 En lo que se refiere a los pronósticos de los resultados financieros a nivel mundial, la OACI estima que los resultados de la explotación como porcentaje de los ingresos de explotación en 1997 será del 4.1%.

5. *Comportamiento de los bloques regionales. La situación de la región*

5.1 Mención aparte y un trato especial merecen el papel cada vez más preponderante de los organismos subregionales. Efectivamente, los Estados de esta región han suscrito entre sí una amplia "red de pactos", entre los que podemos destacar el **Pacto Andino**, el **Mercado Común del Cono Sur (Mercosur)**, el **Mercado Común Centroamericano (MCAA)**, la **Comunidad del Caribe (CARICOM)**, el **A31-Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA)**, el **Grupo de Río** y el **Grupo de los Tres (G-3)**. Estos organismos reflejan el interés de integración económica, poniendo especial énfasis en el intercambio del comercio; pero hay que tener presente que "el modo aéreo" siempre será un

elemento sustancial en los procesos integracionistas.

5.2 La "Cumbre de las Américas", realizada en diciembre de 1994 en Miami, también apuntó al libre comercio y parecería que se está caminando hacia un mercado ampliado y sin interferencias, donde la Organización de Estados Americanos (OEA) se encargaría de coordinar el proceso. De igual manera, en 1995 se constituyó un nuevo pacto con la realización de la "Primera Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno y de Representantes de los Estados del Caribe (AEC)" en la que también se reconoció la importancia de los principios de libre comercio.

5.3 Entre los días 4 y 5 de setiembre de 1995 se realizó en Quito, Ecuador, una rueda de sesiones del Grupo de Río, del que forman parte 14 Estados latinoamericanos. Los mandatarios allí reunidos, entre otras cosas, resolvieron apoyar los procesos de integración Latinoamericana y su convergencia, con miras a crear una zona hemisférica de libre comercio. En lo que respecta a las estrategias que seguirá América Latina y el Caribe para formar parte de un bloque comercial en el año 2,005, éstas se estudiarán según lo acordado en la Cumbre de las Américas.

5.4 En materia de transporte aéreo, se observa que los bloques subregionales también avanzan hacia una mayor apertura y flexibilización; unos más rápido y otros con mayor cautela. Lo que sí es una realidad, es la fuerte presión de líneas aéreas extrarregionales en el mercado latinoamericano donde están ganando terreno, no sólo mediante guerra de tarifas y de capacidad, sino con un servicio aceptable, mejores itinerarios y una amplia gama de innovaciones. En esta lucha por la supervivencia, se han buscado y se siguen buscando soluciones tales como: "nichos" en el mercado y alianzas con las grandes aerolíneas de otras regiones.

5.5 Las características del transporte aéreo y las políticas implementadas por los diferentes grupos subregionales, mencionadas en los párrafos anteriores, contienen elementos que están llevando a este sector en una determinada dirección y provocando un reordenamiento estructural. Para una observación más objetiva, a continuación se resume el estado de situación de los organismos subregionales

y su incursión en materia de transporte aéreo.

El Pacto Andino

5.6 Con miras a establecer medidas que solucionen los problemas de índole económico de los países que conforman este Grupo, a comienzos de la presente década se inició el proceso de construcción de un entorno favorable mediante la reducción e incluso eliminación de las barreras que impidiesen la libre circulación de personas, bienes y servicios.

5.7 En el desarrollo de esta iniciativa, se consideró al transporte aéreo como un instrumento de apoyo para garantizar el éxito de este proyecto. Con el fin de materializar esta idea, a partir de junio de 1991 se han promulgado distintas Decisiones, entre las que se encuentran: la 297, 320, 360 y 361, que conforman el marco normativo del transporte aéreo andino. Estas medidas crean las posibilidades para ejercer en total libertad el transporte aéreo dentro de un ámbito de integración del mercado andino, a través del otorgamiento de derechos de 3ras., 4tas. y 5tas. libertades del aire en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo que se realicen dentro de la subregión, respondiendo a los criterios de interés comunitario, sana competencia, calidad y eficiencia en el servicio. También se establece un régimen de libertad para los vuelos no regulares de pasajeros, carga y correo, dentro de la subregión, siempre y cuando no interfieran con los vuelos regulares.

5.8 Además, se contempla la posibilidad que en el futuro, a través de negociaciones bilaterales y multilaterales, se negocien derechos de tráfico con terceros países u otros bloques organizados bajo los principios de equidad y fórmulas de compensación. En resumen, la amplitud de estos instrumentos permiten el libre acceso al mercado andino de cualquiera de los transportistas aéreos subregionales, otorgando la libertad a cada país miembro de escoger en función de su legislación nacional a los transportistas aéreos a ser designados y los criterios para determinar la propiedad sustancial y el control efectivo.

5.9 En términos generales, aún cuando la aplicación de estas Decisiones está en proceso, se ha logrado el surgimiento de un mercado aéreo

ampliado, un incremento en las operaciones y en los volúmenes de pasajeros, carga y correo, la consolidación de la participación de las líneas aéreas andinas en el mercado subregional y la creación de una plataforma de interconexión de rutas que antes no eran servidas, mejorando a la vez la capacidad de oferta en los mercados ya establecidos. Las líneas aéreas de la subregión por su parte han demostrado tener confianza en el éxito del Pacto Andino.

5.10 En resumen, en el seno de este Acuerdo se sostiene la validez del liberalismo y el multilateralismo dentro de las organizaciones internacionales regionales, pero se conservan los principios tradicionales de negociación de derechos de tráfico con relación a terceros. Asimismo, existe el interés de llegar a un acuerdo multilateral regional de transporte aéreo con el Mercosur y con la Unión Europea.

MERCOSUR

5.11 La actual situación política en el transporte aéreo dentro de los países del cono sur posibilita la operación a través de empresas de capitales privados, adecuando este accionar a las necesidades de transferir explotaciones comerciales a manos privadas, manteniendo los Estados la titularidad de los derechos de concesionar y el poder de política en materia de seguridad y cumplimiento de servicios, así como la facultad de reglamentar el ingreso a los mercados por parte de los explotadores.

5.12 La reciente política privatizadora que operó en muchos países tanto dentro como fuera de la región Latinoamericana, llevó a un número de Estados a sostener en diversos foros internacionales la necesidad de reivindicar para los Estados que los criterios de nacionalidad de las empresas que designan éstos para el ejercicio de sus derechos de tráfico debe regirse por la Ley del país que haya hecho tal designación.

5.13 Las formas asociativas que van desarrollándose entre los Estados formando grupos de naciones para atender mejor sus necesidades u optimizar sus naturales ventajas llevaron a la creación del **Mercado Común del Sur (MERCOSUR)** y los acuerdos alcanzados cubren una amplia gama de

tópicos en producción de bienes y servicios.

5.14 Lo expuesto llevó a las autoridades a considerar la conveniencia de abordar cuatripartitamente el establecimiento de servicios subregionales de transporte aéreo que, sumado a los actuales servicios, viabilice posibles formas de vinculación, promoviendo el desarrollo de nuevos mercados y procurando los desplazamientos de personas, cargas y correspondencia que permitan dinamizar el crecimiento económico y social de la región MERCOSUR.

5.15 En ese sentido, por iniciativa de las autoridades aeronáuticas de los cuatro países que forman parte de este pacto, se constituyó un Subgrupo de Transporte Aéreo y un Subgrupo de Facilitación y Seguridad que revisó las diversas normas vigentes en cada uno de los países involucrados y su compatibilización con el fin perseguido. Se creó la posibilidad de una red de rutas que permitirá a los usuarios disponer de vuelos directos entre puntos de los Estados partes sin que se superpongan a los tramos efectivamente operados en los servicios regulares, en el marco de los acuerdos bilaterales.

5.16 A los cuatro países que iniciaron este proceso, posteriormente se sumaron otros dos, elevando a seis el número de Estados participantes en los trabajos para la elaboración del Acuerdo Multilateral.

5.17 De lo expuesto, se concluye que las perspectivas del desenvolvimiento del nuevo sistema para el MERCOSUR son promisorias por su concepción simple y funcional, y su implementación es un hecho pues el convenio está en proceso de suscripción.

Asociación de Estados del Caribe (AEC)

5.18 Dentro del Caribe insular hay países que aún mantienen un status político-económico dependiente y otros son territorios de ultramar. En este contexto, el transporte aéreo de esta subregión está siendo privatizado y liberalizado rápidamente. El sector comprende pequeñas empresas que realizan el tráfico intra-insular y otras compañías de pequeño y mediano

alcance. Este tráfico entre las islas no es suficiente y como ejemplo de ello están las islas Bermudas que no cuentan con rutas directas con otros países del Caribe. El punto vinculante más importante en la región es el aeropuerto de Miami, y la empresa aérea que mayores nexos tiene en el Caribe es American Airlines, que no pertenece al área.

5.19 En el mes de agosto de 1995 se celebró en Trinidad & Tabago la Cumbre de Turismo, Comercio y Transportación en el Caribe. En ella se reconoció la importancia de los principios de libre comercio, del fácil acceso y de igualdad de oportunidades para el transporte aéreo y marítimo rentable, y su carácter indispensable para la integración económica entre nuestros Estados, Países y Territorios. El desarrollo de estos principios podrá ser apoyado de manera significativa por la liberación y la facilitación del comercio, el movimiento rentable y fluido de las mercancías, los servicios y las personas, así como el estímulo y la promoción de las inversiones entre nuestros Estados, Países y Territorios.

5.20 También se reconoció que el desarrollo de un sistema de transporte seguro, eficiente y efectivo es un elemento indispensable para facilitar tanto el comercio entre los Estados, Países y Territorios, como el movimiento de personas dentro de la región de la AEC, superando así el distanciamiento existente en el pasado, así como para asegurar los vínculos extrarregionales y las posibilidades de múltiples destinos en el marco de los actuales acuerdos y las relaciones entre los Estados, Países y Territorios de la AEC.

5.21 Entre los compromisos alcanzados, se puede destacar el examen sobre: el marco regulatorio y las políticas del transporte aéreo; la evaluación de beneficios potenciales utilizando el principio de la comunidad de intereses; el impulso de la instrumentación del Anexo 9 del Convenio de Chicago; la búsqueda de formas para facilitar los viajes intrarregionales; la adhesión y colaboración con la CLAC; el alentar a las líneas aéreas a incrementar la colaboración mutua; el reconocimiento y apoyo a la OACI como la autoridad máxima en materia de seguridad y vigilancia. También se alcanzaron acuerdos en materia de recursos humanos y capacitación y se estableció un Grupo Técnico de

transporte que desarrollará programas específicos para el transporte marítimo, aéreo e intermodal.

Mercado Centroamericano

5.22 Los procesos de integración que se impulsan en la comunidad internacional, orientados hacia la globalización de las economías y apertura de mercados, han estimulado proyectos de integración en los países del área centroamericana y Panamá.

5.23 El Istmo de Centro América, incluido Belize, hasta 1992, avanzó en la preparación de un proyecto de convenio multilateral subregional de transporte aéreo que sería suscrito por las autoridades aeronáuticas en el que se planteaban varios entendimientos que apuntaban a la apertura y flexibilización de esta subregión.

5.24 Actualmente, las autoridades aeronáuticas de estos países han retomado dicho proyecto y vienen estudiando la adopción de una política subregional, basada en la igualdad de derechos y de oportunidades, tratamiento recíproco, intercambio y prestación de servicios, integración subregional mediante el desarrollo y aprovechamiento de infraestructuras, y política extraregional. En este interés, se han celebrado reuniones y suscrito acuerdos de intención, en el marco del Proyecto de Tratado General de Integración Económica Centroamericana que es objeto de consideración por los gobiernos del área.

5.25 El proyecto de Convenio elaborado en principio por la COCATRA fijaba los objetivos de una nueva política regional, y entre otros: "Los derechos aerocomerciales de tercera, cuarta y quinta libertades del aire, para el tráfico regional regular de pasajeros, carga y correo se otorgarán sin restricciones a las líneas aéreas designadas por sus Gobiernos".

5.26 En el mismo documento consta la multidesignación para los servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo de la región y se establece la libertad de tarifas en el tráfico regional para las líneas aéreas de dichos países, basada en consideraciones comerciales de mercado.

II. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 1995 -1996

1. *Reuniones de la CLAC y de otros Organismos y Entidades que mantienen estrecha vinculación con la Comisión (Adjunto 14, A. B. C. D. y E.)*

1.1 Las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 1994 - 1995, se presentan en el Adjunto 14 A. 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 vinculados a la CLAC, como AITAL, tomando en cuenta que la Comisión realiza un seguimiento general de los asuntos del quehacer aeronáutico regional.

2. *Asuntos principales examinados por la CLAC en 1994 - 1995*

2.1 *Tareas permanentes de la Secretaría, del Comité Ejecutivo y de sus órganos subordinados (Adjunto 15)*

2.1.1 La Secretaría ha desarrollado las tareas permanentes del Programa de Actividades aprobado por la XI Asamblea. Asimismo, el Comité Ejecutivo y sus Organos Subordinados y otros Estados miembros aportaron interesantes elementos de juicio para el examen de diversos tópicos incluidos en el Programa de Trabajo.

2.1.2 Con el objeto de facilitar el estudio de los asuntos incluidos en el Programa de Actividades, la Secretaría a principios de 1995 estableció una metodología de seguimiento para lo cual, preparó un cuadro que fue actualizándose durante el bienio en función de las acciones tomadas en cada uno de los tópicos discutidos y por cada reunión celebrada (Adjunto 15).

2.1.3 Dentro de las tareas de carácter permanente desarrolladas se encuentran: la recopilación, procesamiento y publicación de las estadísticas de

transporte aéreo (programa de origen y destino), la coordinación y distribución de la información sobre capacitación profesional del personal de los Estados y líneas aéreas de la región en materia de aviación civil, la compilación de acuerdos y negociaciones bilaterales de transporte aéreo, así como de legislación aeronáutica regional y extrarregional, prosiguiendo asimismo, con el apoyo a las labores de la OACI en coordinación con las Oficinas de Lima y México sobre: Facilitación, Navegación Aérea, y Capacitación Profesional. En cuanto al estudio y a la recopilación de información sobre tasas y derechos aeroportuarios e impuestos y gravámenes sobre el transporte aéreo en la región, el Comité Ejecutivo basándose en lo recomendado por los Grupos de Expertos está presentado a la Asamblea de la CLAC un Proyecto de Recomendación y otro de Resolución que enmienda la parte pertinente de las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A8-8.

2.1.4 Cabe destacar que 1995 fue el año en el cual una buena parte de los esfuerzos estuvieron dirigidos a la coordinación de acciones en la región, tomando en cuenta las conclusiones de la IV Conferencia de Transporte Aéreo, con el objeto de preparar estrategias para la participación de los Estados miembros de la CLAC en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, 19 de setiembre al 4 de octubre de 1995).

2.1.5 Para ello, se celebraron diversas reuniones tanto del Comité Ejecutivo como de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (GEPTA), Costos y Tarifas (GECOT) y Cuestiones Jurídicas (GEI).

2.1.6 Un documento, que inicialmente se denominó "Criterios para el establecimiento de una Política de Transporte Aéreo Comercial de la CLAC con miras a la participación en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI", el cual fue aprobado por el Comité Ejecutivo en su XLIII reunión (San José, Costa Rica, marzo de 1995) y revisado más adelante en las subsiguientes reuniones del Organismo Regional fue presentado ante la Asamblea de la OACI con la finalidad de informar a la comunidad internacional sobre los conceptos en los que viene trabajando la CLAC, y que se están presentando a consideración de esta Asamblea como

una Resolución tendiente a establecer una "política de transporte aéreo comercial para la región".

2.1.7 Ante las tendencias de flexibilización, apertura y globalización del transporte aéreo, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se ha venido preparando a efectos de adoptar un rol protagónico en la integración, buscando estrategias que ayuden a hacer frente al nuevo entorno de la aviación civil, que se caracteriza por un ambiente menos regulado y más competitivo y tratando de concertar posiciones mediante el establecimiento de una "política de transporte aéreo comercial para la región" que sirva de guía a los Estados miembros, ya que algunos avanzan más rápido que otros hacia este nuevo ordenamiento internacional de la aviación civil.

2.1.8 Como complemento de lo anterior, el Comité Ejecutivo, aprobó el texto de un proyecto de Resolución sobre la "Optimización de la utilización de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana", con el propósito de someterlo también a esta Asamblea.

2.1.9 Otra cuestión, producto del seguimiento del transporte aéreo en la región latinoamericana fue presentada en la Asamblea de la OACI, y era la referida a las tendencias de las políticas regionales de transporte aéreo, haciendo hincapié en la labor desarrollada por los diferentes organismos subregionales al amparo de sus acuerdos de integración económica y de comercio.

2.1.10 En cuanto a la "implantación de los sistemas CNS/ATM", ésta fue una cuestión que se revisó y estudió durante 1995, desembocando en la presentación de una nota de estudio en la Asamblea de la OACI patrocinada por varios Estados miembros de la CLAC, en la cual se instaba al Consejo del Organismo internacional a que tome las medidas necesarias que posibiliten la negociación y concertación con el suministrador del sistema, al tenor del proyecto propuesto por el 29º Período de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI, sugiriendo que a la mayor brevedad posible se cree el Grupo de Expertos Jurídicos y Técnicos que deberá proponer el marco jurídico para el establecimiento del Sistema GNSS a largo plazo. Dicho documento ponía

también en evidencia la necesidad de que los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución del Plan de Navegación Aérea acometan lo antes posible la identificación y evaluación sistemática de los aspectos institucionales y jurídicos propios de cada Región.

2.1.11 Mención aparte merece la continuación del estudio de la posible creación de un "Organismo Monetario Aeronáutico Internacional". Un grupo de Estados miembros de la CLAC presentó en la Asamblea de la OACI una nota sobre este tema adjuntando un proyecto de "Convenio de Constitución" y otros documentos que describían y ofrecían a los Estados Contratantes de la OACI una alternativa viable para el desarrollo equilibrado del transporte aéreo internacional, a través del aporte de recursos financieros necesarios para atender a las más destacadas necesidades de sus miembros en el campo del transporte aéreo internacional, incluyendo sus objetivos y repercusiones financieras.

2.1.12 Por otro lado, se realizó un seguimiento de los cursos de acción orientados a la tutela del usuario del transporte aéreo (Recomendación A10-7), constatando que en algunos Estados de la Región se ha iniciado una campaña de divulgación de Derechos del Usuario del Transporte Aéreo.

2.1.13 Se continuó con el estudio sobre modificaciones del Estatuto, habiendo sido aprobadas por el Comité Ejecutivo algunas enmiendas, las cuales están siendo sometidas a consideración de la XII Asamblea de la CLAC. Dentro de este asunto se debatió la idea de incorporación de otros Estados de América a la CLAC y se ha continuado con la política de acercamiento con los países anglo y franco parlantes del Caribe, con el propósito de invitarlos a ser miembros del Organismo Regional.

2.1.14 En relación al estudio de la congestión aeroportuaria en la región, el Comité Ejecutivo acordó recomendar a los Estados que apliquen las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el método de asignación de turnos de la IATA.

2.1.15 En cuanto a la implementación a nivel regional de un sistema de registro electrónico de tarifas, se comprobó que tan sólo un Estado estaba

haciendo uso de uno de estos sistemas. Se siguió estudiando la evolución de los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC). Asimismo como producto de la evaluación de los procesos de privatización en la región y de su repercusión en la política de transporte aéreo regional se concluyó que dicho tema se había estudiado lo suficiente y que era conveniente cambiar el enfoque hacia el estudio de la propiedad y control de los transportistas aéreos.

2.1.16 En materia de turismo, luego del examen de las acciones regionales, el Comité Ejecutivo decidió someter a la próxima Asamblea un proyecto de Resolución que reemplaza a la Recomendación A1-3 por medio del cual se insta a los Estados a que sus respectivas Administraciones adopten acciones coordinadas sobre turismo y transporte aéreo con cada una de las subregiones del área latinoamericana, con especial énfasis en divulgar y aplicar las normas de facilitación del transporte aéreo, que constan en el Anexo 9 del Convenio de Chicago, para que estas sean tomadas en cuenta por las Autoridades de Turismo cuando planifiquen sus actividades.

2.1.17 Por otro lado, cabe destacar el acercamiento que se inició con los otros Organismos Regionales de Aviación Civil, habiéndose celebrado dos reuniones inter-regionales entre la CLAC y la CAFAC, con logros muy positivos.

2.1.18 Se inició también una tarea conjunta entre AITAL, CLAC y SITA en lo referente al Programa de Estadísticas de Origen y Destino, con la finalidad de que la publicación se realice en forma oportuna, beneficiándose de esta forma tanto los Gobiernos como las líneas aéreas. Asimismo, se solicitó la cooperación de AITAL en el estudio del tema "Cláusulas de Salvaguardia", habiéndose conformado un Grupo "ad hoc". En este sentido, AITAL preparó un estudio titulado "Las prácticas restrictivas de la competencia en el transporte aéreo dentro de un entorno liberal", el cual fue examinado en la Primera reunión de este Grupo. De igual manera, la IATA presentó un estudio denominado "Competencia, distorsiones y regulación en el transporte aéreo: Identificación económica y bases para la formulación de políticas". Este trabajo se complementará con la presentación de un experto en "salvaguardas" de la OMC, prevista para la primera reunión de la CLAC

en el próximo período.

2.1.19 En cuestiones relativas a los cargos por servicios aeroportuarios e impuestos directos e indirectos al transporte aéreo en la región, se ha seguido trabajando en forma coordinada con la IATA, así como también se ha solicitado su colaboración en relación a los problemas reales que enfrentan las líneas aéreas con el uso de los Sistemas de Reserva por Computadora, y se le ha pedido su colaboración en el estudio de los límites de responsabilidad en el transporte aéreo. Sobre este asunto, la IATA obtuvo en febrero de 1995 la autorización de inmunidad antimonopolio, para llevar a debate a nivel de las líneas aéreas, el régimen de responsabilidad de indemnizaciones a sus pasajeros. El estudio de este asunto se tradujo en el reconocimiento de que los actuales límites de responsabilidad civil por muerte y lesiones consagrados en el Convenio de Varsovia eran anacrónicos. Como resultado de posteriores reuniones, se concluyó en un texto de Acuerdo Marco que compromete a sus signatarios a adoptar acciones de renuncia a lo establecido en el Artículo 22 del Convenio de Varsovia.

2.1.20 Complementando este acuerdo, en febrero de 1996 se aprobó el borrador del texto de Implementación del Acuerdo mencionado, el cual estipula que la renuncia por parte de las líneas aéreas a cualquier defensa, será en relación con los primeros 100.000 DEG que se reclamen como indemnización en caso de muerte o lesiones.

2.1.21 La OACI también ha emprendido el estudio de este tema y la CLAC resolvió apoyar el trabajo que sobre esta materia viene desarrollando ese Organismo Internacional.

2.1.22 Otros tópicos examinados durante 1996 y que han desembocado en Proyectos de Resolución o Recomendación para ser adoptados por la Asamblea se refieren a: la ingerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios; la adopción de normas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas, y de los programas de protección del medio ambiente; el plan modelo de la OACI para la aplicación de los Programas Nacionales de Facilitación del transporte aéreo; la observancia de

normas internacionales en materia de sobrevuelos y el precio del combustible de aviación en la región y su influencia en los costos de operación de las líneas aéreas.

2.1.23 Un tema digno de mención, por la importancia que adquirió en varios países de la región los últimos años y que en la anterior Asamblea produjo un pronunciamiento por parte del Organismo Regional mediante la "Declaración de Manaus", es el que se refiere a la Seguridad Operacional en la región frente a la categorización de la FAA.

2.1.24 Al respecto, la CLAC ha considerado conveniente presentar un Proyecto de Resolución para consideración de la Asamblea, tendiente a fortalecer la posición de los Estados de la región y el apoyo a la OACI en la búsqueda de soluciones para enfrentar este problema, tomando en cuenta además, las Conclusiones a las que arribaron los Directores de Aviación Civil de América del Sur durante su Quinta Reunión convocada por la OACI (Cusco, Perú, del 5 al 7 de junio de 1996).

2.1.25 Como se desprende de lo anteriormente expuesto, durante el bienio 1995 - 1996, la Comisión ha trabajado arduamente en diferentes tópicos del quehacer aeronáutico, producto de ello es que durante esta Asamblea se examinarán para su adopción un total de 16 Resoluciones y 2 Recomendaciones que se sumarán al conjunto de medidas normativas de la CLAC.

2.2 *Presupuesto de gastos directos de la CLAC (Adjunto 16)*

2.2.1 La XI Asamblea de la CLAC había destinado la suma de US\$ 124.250 para 1995 y US\$ 138.250 para 1996.

2.2.2 En 1995, los gastos no guardaron correspondencia con lo estimado, de tal manera que se produjo un déficit de US\$ 10,471 (8.4% de lo presupuestado), como producto del incremento de trabajo y de reuniones, así como por la incidencia en el aumento salarial. En vista de lo anterior, en 1996, el Comité Ejecutivo y la Secretaría aplicaron una política de contingencia consistente en la reducción de gastos y en la reasignación de partidas.

2.2.3 Se hizo un análisis de la estructura de gastos del Organismo Regional, concluyendo que el rubro de mayor incidencia en el déficit presupuestario era el de la partida de sueldos, el cual en el transcurso del tiempo había ido incrementando gradualmente su participación en el gasto total de 11.94% en 1980 hasta llegar a 63% en 1995, estimándose que en el presente año la incidencia sería del 73%.

2.2.4 En 1996, la primera acción del Comité Ejecutivo fue dar su anuencia autorizando la reasignación de fondos del presupuesto y determinó mantener el "status actual" del "Auxiliar de Oficina"; es decir, con el carácter de no "permanente", hasta cuando se disponga de partidas suficientes en base a un aumento presupuestario o por cualquier otra acción que contribuya a aliviar los gastos.

2.2.5 En resumen, la política de este período en el manejo del presupuesto se ha caracterizado por un estricto control en el gasto, con el propósito de conseguir un resultado que no afecte la economía de los Estados. Es así que se ha continuado, con mayor énfasis en 1996, con la política de conseguir pasajes libres de cargo para el traslado del personal de Secretaría, así como con la modalidad de trabajo de convocar reuniones conjuntas. Como resultado de estas acciones, se estima que se obtendrá un saldo positivo al finalizar el período.

2.2.6 Tanto los Grupos de Expertos como el Comité Ejecutivo han examinado este asunto, acogiendo favorablemente el manejo presupuestario de la Secretaría.

2.2.7 En la última reunión del Organismo Ejecutivo se resolvió no realizar ningún incremento del presupuesto para el próximo período 1997 - 1998, debido a los problemas que enfrentan varios Estados en relación a su participación en los organismos internacionales.

2.2.8 Por tanto, los presupuestos de los años 1997 y 1998 que se proponen a la Asamblea se han preparado tomando el mismo monto aprobado para 1996 por la Asamblea anterior, pero realizando la redistribución de los montos entre partidas, en base a los datos históricos de los gastos de la Comisión, así como la tendencia futura de las variables

económicas que podrían afectar el manejo del presupuesto en el siguiente período, las cuales muestran a una economía con una baja inflación pero con una tendencia a mantener el retraso cambiario.

2.2.9 Asimismo, considerando que la CLAC debe contar con los recursos financieros suficientes para el creciente desarrollo de sus actividades, el Comité Ejecutivo resolvió crear un Grupo de Tarea que se encargará del análisis de este tema y sus resultados serán presentados en el transcurso del próximo bienio.

2.2.10 Dadas las condiciones anteriormente expuestas se debería contemplar la aplicación de ciertas medidas en el próximo período, con el propósito de disminuir gastos y conseguir nuevas fuentes de ingresos para el manejo del presupuesto de la Comisión Regional. En ese sentido, esta Asamblea tendrá oportunidad de examinar varias propuestas para enfrentar los problemas de financiamiento de la CLAC.

2.3 *Contribuciones de los Estados miembros al presupuesto del Organismo Regional*

2.3.1 En la XI Asamblea de la CLAC, mediante la Resolución A11-3 se fijó la escala de porcentajes de contribución de 1995 y se encargó al Comité Ejecutivo que prepare la escala correspondiente a 1996 una vez se conozcan los porcentajes de contribución de la escala de cuotas de los Estados contratantes de la OACI para ese año, siguiendo los principios establecidos por la Resolución A9-4 para estos fines.

2.3.2 En base a estas escalas de porcentaje de contribución los Estados han depositado sus contribuciones. Al respecto, en la nota de estudio CLAC/A12-NE/16 se presenta un cuadro con las cantidades que han de pagarse en relación a los reembolsos de la CLAC a la OACI correspondientes al ejercicio 1996 y saldos anteriores 1992 - 1995.

2.3.3 El saldo pendiente de pago del presente año (sin considerar los pagos en exceso) a la fecha de preparación de este informe, asciende al 25% de lo presupuestado y las cuotas o saldos por cancelar del período 1992 - 1995 son del orden de los US\$

47.108.

2.3.4 Como es usual en cada Asamblea, se está presentando un **Proyecto de Resolución** que contiene las escalas de porcentajes de contribución para los años 1997 y 1998, preparadas de acuerdo con los principios contenidos en la Resolución A9-4 sobre el prorrateo de los gastos directos entre los Estados miembros.

III. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

1. La relación entre la CLAC y otras entidades se ha mantenido, en algunos casos, con una participación activa de éstas en las reuniones de la Comisión Regional y de observadores de la CLAC en eventos de esos organismos. Tal es el caso de **OACI, IATA, AITAL, ALADA y JUNAC** con las cuales esta Comisión mantiene una estrecha relación que ha permitido una buena coordinación y complementación de sus respectivos programas de trabajo.

2. Asimismo, se ha seguido manteniendo enlace con el IAMTI, difundiendo los cursos que dicta en distintos países. Este Instituto a su vez ha otorgado becas a funcionarios de los Departamentos de Aviación Civil de los Estados Miembros de la CLAC (Adjunto 17).

3. Por otro lado, con anuencia del Comité Ejecutivo, se ha invitado a las reuniones de este Organismo a entidades internacionales como: OIP, AALA y OEA, así como a otros organismos gubernamentales como la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica.

IV. CONCLUSIONES

1. Lo anteriormente expuesto nos lleva a la reflexión sobre el papel que deberá asumir esta Comisión en los próximos años, dentro de un marco de globalización y competitividad.

2. En primer lugar, debemos tomar conciencia que seguimos inmersos en un período de profundos cambios. Nuestra misión debería estar dirigida a preparar estrategias, normas y procedimientos que

ayuden al desarrollo de la aviación civil latinoamericana dentro de este proceso de cambio.

3. Hay un largo camino por recorrer en este mundo en el que la globalización nos obliga a participar con estrategias completamente diferentes a las que se venían aplicando hasta hace pocos años. Así por ejemplo, en materia de transporte aéreo, aquel "proteccionismo a ultranza" que brindaban los Gobiernos a sus líneas aéreas, ha desaparecido.

4. Nos encontramos en una etapa de definiciones y vamos con incertidumbre hacia un destino que aspiramos satisfaga los intereses de los Estados, de los transportadores y de los usuarios.

5. Los gobiernos se han visto obligados a dotar a nuestras aerolíneas de un marco legal más flexible y ambientes económicos más adecuados que les permitan responder a la nueva dinámica del mercado.

6. La privatización, la competencia y la globalización son tendencias que alimentadas por las fuerzas políticas y económicas prevalecerán en el futuro y se consolidarán.

7. Debemos seguir el sendero que permita nutrirnos de la cooperación, dándole un nuevo enfoque al regionalismo. En ese sentido, los esfuerzos de integración regional deben apuntar a conceptos más amplios y profundos como la expansión del mercado, pero teniendo presente el beneficio comunitario, dejando de lado el concepto de ganancia individual.

8. Las políticas que durante mucho tiempo fueron prerrogativa exclusiva de los gobiernos y de sus negociaciones bilaterales, se están decidiendo cada vez más en el seno de los Organismos Regionales e Internacionales, obligando a los países a realizar cambios en su política nacional y a establecer programas y prioridades.

9. Considerando lo anterior, la incorporación de otros Estados de América a la CLAC podría jugar un papel importante en la consecución de los objetivos de la Comisión y en la solución de controversias sobre determinados temas. En efecto, la ampliación de la membresía del Organismo Regional daría mayor posibilidad de integración con países del área, a través de la discusión directa entre los interesados en un mismo escenario sobre asuntos

discrepantes. Asimismo, los países con menor desarrollo relativo podrían de una manera más directa alimentarse de la experiencia de aquellos países más desarrollados.

10. En resumen, la tendencia de flexibilización, apertura y globalización del transporte aéreo regional parece seguir un camino irreversible y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil se está preparando para adoptar un rol protagónico en la integración, sin apartarse de las políticas generales que en materia económica y de comercio han adoptado soberanamente los Estados.

11. De igual manera, la CLAC buscará el reconocimiento de su competencia en el campo del transporte aéreo por parte de los demás organismos regionales y subregionales y deberá constituirse en el Organismo coordinador y concertador de las políticas subregionales.

12. Esta Asamblea brinda la oportunidad de apoyar el estudio de importantes asuntos cuyo examen empezó en este bienio para continuar en su profundización, así como de proponer otros temas de interés para sus miembros.

13. Al concluir este informe, deseo hacer llegar a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a este importante evento nuestro profundo agradecimiento por su participación, reiterando nuestro deseo de cooperación, unión y fortaleza.

BIBLIOGRAFIA

1. "Notas sobre la Economía y el Desarrollo", No. 585/586, diciembre 1995 - "Balance preliminar de la economía de América Latina y el Caribe 1995".
2. "Estadísticas mundiales de aviación civil" 1995, Cuadros preliminares, OACI.
3. "OACI Suelto para la Prensa", PIO 8/96, "El crecimiento del tráfico mundial de pasajeros de las líneas aéreas continuará hasta 1998".
4. "Un nuevo Sistema de Responsabilidad a Pasajeros de Líneas Aéreas" - IATA 1996, Oficina Regional IATA para América Latina.
5. "El mundo de la aviación civil", 1994 -1997, Circular 258-AT/107, OACI.
6. Separata del Boletín Informativo AITAL No. 24, mayo - junio de 1995, "Política de los Estados Unidos de América sobre el transporte aéreo internacional".
7. "Latin American Report"; November 1995. IATA
8. "Cooperación económica Sur-Sur, Acuerdos comerciales regionales entre países en desarrollo", julio de 1995, Revista "Cooperación Sur".
9. "La globalización y la necesidad de una política coordinada del Sur", julio de 1995, Revista "Cooperación Sur".
10. Notas de estudio presentadas al 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI:
A31-WP/73, "Plan de acción estratégico" (propuesta sobre creación de un Fondo Monetario Aeronáutico Internacional).

A31-WP/137, "Examen y perspectivas del transporte aéreo - El transporte aéreo en la región latinoamericana".

A31-WP/138, "Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo".
11. "World Air Transport Statistics", No. 40, WATS 6/96, IATA, 40th Edition.
12. "World Air Transport Statistics", No. 39, WATS 6/95, IATA.
13. Programa de Estadísticas de Origen y Destino, CLAC - "Compendio Estadístico R-27, 1994, Servicios Regulares".
14. Programa de Estadísticas de Origen y Destino, CLAC, cifras preliminares "Compendio Estadístico R-28, 1995, Servicios regulares".
15. "U.S. International Air Travel Statistics", Table 1a, Calendar year 1994, Volpe National Transportation Systems Center, U.S. Department of Transportation, Research and Special Programs Administration.

**TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC **
AÑO 1995 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	160	956	61.0%	-14.5%	1.5%
Bolivia	47	157	56.3%	78.7%	27.6%
Brasil	1,115	3,077	54.8%	10.5%	8.5%
Chile	747	1,150	64.1%	19.2%	21.4%
Colombia	470	825	60.5%	-12.0%	-4.7%
Costa Rica	44	233	70.0%	0.9%	9.4%
Cuba	32	194	67.4%	11.8%	29.3%
Ecuador	28	126	55.5%	15.2%	5.9%
El Salvador	15	227	53.3%	4.9%	5.1%
Guatemala	25	70	77.8%	17.1%	20.7%
Honduras	2	29	38.2%	5.6%	-23.7%
Jamaica	22	166	57.4%	10.1%	11.4%
México	67	780	53.9%	-42.0%	-9.5%
Nicaragua	9	16	44.4%	28.6%	-5.9%
Panamá	7	55	62.5%	8.3%	27.9%
Paraguay	7	32	34.4%	-37.0%	-73.3%
Perú	20	188	44.1%	27.6%	14.6%
República Dominicana	3	29	87.9%	8.0%	20.8%
Uruguay	4	62	59.6%	10.5%	1.6%
Venezuela	117	559	54.4%	-44.3%	-14.4%
TOTAL	2,940.0	8,931	57.2%	1.0%	3.8%
TOTAL MUNDIAL	70,274.0	188,208	62.9%	8.6%	8.7%

* Pasajeros, carga y correo.

** No se ha incluido a Aruba (Estado Adherente) pues no se dispone de datos.

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC* AÑOS 1994 - 1995 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES INTERNACIONALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros - kmts efectuados (millones)		Asientos - kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1995/1994	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	Pasj - kmts efectuados	Asnts - kmts disponibles
Argentina	7,410	7,884	11,400	11,945	65%	66%	6.4%	4.8%
Bolivia	866	956	1,519	1,677	57%	57%	10.4%	10.4%
Brasil	18,760	20,118	28,862	31,434	65%	64%	7.2%	8.9%
Chile	3,531	4,448	5,605	7,060	63%	63%	26.0%	26.0%
Colombia	2,666	2,842	4,677	4,511	57%	63%	6.6%	-3.6%
Costa Rica	1,607	1,827	2,819	2,900	57%	63%	13.7%	2.9%
Cuba	1,259	1,702	1,879	2,397	67%	71%	35.2%	27.6%
Ecuador	1,055	1,092	1,702	1,733	62%	63%	3.5%	1.9%
El Salvador	1,978	2,077	3,190	3,350	62%	62%	5.0%	5.0%
Guatemala	411	500	775	847	53%	59%	21.7%	9.3%
Honduras	289	305	545	575	53%	53%	5.5%	5.5%
Jamaica	1,419	1,583	2,365	2,595	60%	61%	11.6%	9.7%
México	8,235	7,884	14,447	12,925	57%	61%	-4.3%	-10.5%
Nicaragua	72	80	144	160	50%	50%	11.1%	11.1%
Panamá	405	536	736	924	55%	58%	32.3%	25.5%
Paraguay	1,215	283	1,558	643	78%	44%	-76.7%	-58.7%
Perú	1,639	1,869	3,035	3,338	54%	56%	14.0%	10.0%
República Dominicana	234	258	349	363	67%	71%	10.3%	4.0%
Uruguay	634	636	946	935	67%	68%	0.3%	-1.2%
Venezuela	4,921	4,913	9,113	7,924	54%	62%	-0.2%	-13.0%
TOTAL	58,606	61,793	95,668	98,239	61%	63%	5.4%	2.7%
TOTAL MUNDIAL	1,143,864	1,240,777	1,707,260	1,824,672	67%	68%	8.5%	6.9%

* No se ha incluido a Aruba (Estado Adherente) pues no se dispone de datos.

**TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
MATRICULADAS EN LOS ESTADOS DE LA CLAC**
AÑO 1995 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga del peso*	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
Argentina	178	1,338	60.3%	-13.7%	3.8%
Bolivia	49	187	57.0%	72.2%	23.8%
Brasil	1,577	4,831	53.5%	7.4%	7.4%
Chile	775	1,348	61.2%	18.8%	18.0%
Colombia	491	1,027	58.9%	-13.1%	-11.2%
Costa Rica	44	234	69.4%	0.9%	9.9%
Cuba	33	219	68.4%	11.4%	25.9%
Ecuador	38	170	45.9%	9.7%	4.9%
El Salvador	15	227	53.3%	4.9%	5.1%
Guatemala	25	70	77.8%	17.1%	20.7%
Honduras	2	33	39.3%	5.6%	-21.4%
Jamaica	22	166	57.0%	10.1%	10.7%
México	156	1,799	49.6%	-30.8%	-21.7%
Nicaragua	9	16	44.4%	28.6%	-5.9%
Panamá	7	55	62.5%	8.3%	27.9%
Paraguay	7	32	34.4%	-41.9%	-74.0%
Perú	27	298	49.5%	19.2%	16.0%
República Dominicana	3	29	87.9%	8.0%	20.8%
Uruguay	4	62	59.6%	10.5%	1.6%
Venezuela	120	675	50.0%	-43.7%	-14.3%
TOTAL	3,581.7	12,816	54.8%	0.1%	-0.4%
TOTAL MUNDIAL	83,082.0	291,604	59.8%	7.6%	6.6%

* Pasajeros, carga y correo

* No se ha incluido a Aruba (Estado Adherente) pues no se dispone de datos.

**TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
EN LOS ESTADOS DE LA CLAC* AÑOS 1994 -- 1995 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES TOTALES

Fuente: OACI

PAIS	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1995/1994	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	Pasj-kmts efectuados	Asnts-kmts disponibles
Argentina	11,254	11,976	17,314	18,713	65%	64%	6.4%	8.1%
Bolivia	1,139	1,234	1,964	2,057	58%	60%	8.3%	4.7%
Brasil	32,150	34,370	52,705	56,344	61%	61%	6.9%	6.9%
Chile	5,398	6,333	8,849	10,555	61%	60%	17.3%	19.3%
Colombia	5,675	4,869	9,619	7,853	59%	62%	-14.2%	-18.4%
Costa Rica	1,611	1,838	2,826	2,917	57%	63%	14.1%	3.2%
Cuba	1,556	2,006	2,223	2,711	70%	74%	28.9%	22.0%
Ecuador	1,410	1,471	2,238	2,335	63%	63%	4.3%	4.3%
El Salvador	1,978	2,077	3,190	3,350	62%	62%	5.0%	5.0%
Guatemala	411	500	775	847	53%	59%	21.7%	9.3%
Honduras	323	341	598	631	54%	54%	5.6%	5.6%
Jamaica	1,430	1,592	2,466	2,610	58%	61%	11.3%	5.9%
México	23,521	19,403	37,937	32,886	62%	59%	-17.5%	-13.3%
Nicaragua	72	60	144	160	50%	50%	11.1%	11.1%
Panamá	405	536	736	924	55%	58%	32.3%	25.5%
Paraguay	1,235	283	1,583	643	78%	44%	-77.1%	-59.4%
Perú	2,601	3,016	4,563	5,291	57%	57%	16.0%	16.0%
República Dominicana	234	258	349	363	67%	71%	10.3%	4.0%
Uruguay	634	636	946	935	67%	68%	0.3%	-1.2%
Venezuela	6,426	6,180	13,970	11,885	46%	52%	-3.8%	-14.9%
TOTAL	99,463	98,999	164,996	164,012	60%	60%	-0.5%	-0.6%
TOTAL MUNDIAL	2,100,436	2,227,535	3,182,479	3,324,679	66%	67%	6.1%	4.5%

* No se ha incluido a Aruba (Estado Adherente) pues no se dispone de datos.

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

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES	1994 Pasajeros (N°)	1995 Pasajeros (N°)	Variación 1994-1995 (%)
ASUNCION (5)	81782	93848	14.8
BUENOS AIRES (15)	1269020	1288165	1.5
CARACAS (8)	200232	183885	-8.2
GUAYAQUIL (7)	45600	45308	-0.6
LA PAZ (2)	12950	10765	-16.9
LIMA (9)	162813	173916	6.8
MONTEVIDEO (3)	105626	106763	1.1
PANAMA (15)	213905	193807	-9.4
QUITO (5)	71284	67769	-4.9
RIO DE JANEIRO (3)	27258	16696	-38.7
SANTA CRUZ (3)	15288	9698	-36.6
SANTIAGO (12)	258244	306152	18.6
SAO PAULO (2)	41672	34513	-17.2
TOTAL (89)	2505674	2531285	1.0

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

Fuente: Programa ODS CLAC

**EVOLUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO
ENTRE SUD-AMERICA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA**

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES	1994 Pasajeros (N°)	1995 Pasajeros (N°)	Variación 1994-1995 (%)
BOGOTA (4)	255357	291502	14.2
BUENOS AIRES (6)	420944	452666	7.5
CARACAS (2)	467588	554724	18.6
GUAYAQUIL (4)	115077	116007	0.8
LIMA (3)	233798	284613	21.7
MARACAIBO (1)	34035	66371	95.0
PANAMA (6)	204118	201843	-1.1
QUITO (4)	126944	129830	2.3
RIO DE JANEIRO (5)	174839	210084	20.2
SANTIAGO (5)	171615	208662	21.6
SAO PAULO (6)	458202	645938	41.0
TOTAL (46)	2662517	3162240	18.8

ACAPULCO (6)	115390	114901	-0.4
CANCUN (9)	551765	698720	26.6
GUADALAJARA (12)	550910	520505	-5.5
MAZATLAN (5)	91279	82030	-10.1
MEXICO (19)	2561213	1468307	-42.7
MONTERREY (5)	185446	159336	-14.1
PTO. VALLARTA (10)	296170	304122	2.7
TOTAL MEXICO (66)	4352173	3347921	-23.1

Nota: Los números entre paréntesis indican la cantidad de ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica consideradas en la muestra.

Fuente: ODS CLAC

**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 1994

PAIS	Líneas Aéreas Latinoamericanas		Líneas Aéreas de los EUA		TOTAL		Pasaj. nacion. EUA
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	Variac. respec. a 1993	%
Argentina	140,120	34.3%	268,583	65.7%	408,703	29.1%	28.4%
Bolivia	38,054	50.4%	37,395	49.6%	75,449	4.5%	43.3%
Brasil	485,671	58.8%	339,729	41.2%	825,400	21.8%	26.2%
Chile	107,468	49.2%	110,955	50.8%	218,423	25.0%	40.6%
Colombia	221,624	50.6%	216,659	49.4%	438,283	13.6%	47.7%
Costa Rica	145,652	36.2%	257,205	63.8%	402,857	1.0%	61.8%
Ecuador	109,091	43.6%	141,403	56.4%	250,494	5.1%	55.3%
El Salvador	175,408	60.2%	116,046	39.8%	291,454	-1.4%	48.4%
Guatemala	143,838	38.3%	231,376	61.7%	375,214	0.5%	45.3%
Honduras	66,353	38.6%	105,434	61.4%	171,787	-6.1%	63.2%
Jamaica	461,341	50.5%	452,133	49.5%	913,474	4.3%	68.8%
Nicaragua	43,565	49.5%	44,422	50.5%	87,987	-0.1%	50.4%
Panamá	38,711	17.7%	179,900	82.3%	218,611	9.7%	59.2%
Paraguay	8,866	96.1%	362	3.9%	9,228	-75.8%	33.5%
Perú	130,652	51.3%	124,168	48.7%	254,820	12.2%	42.5%
República Dominicana	235,947	22.4%	816,976	77.6%	1,052,923	4.3%	71.6%
Uruguay	1	100.0%	0	0.0%	1	-50.0%	0.0%
Venezuela	273,199	39.1%	424,946	60.9%	698,145	7.7%	34.8%
TOTAL	2,825,561	42.2%	3,867,692	57.8%	6,693,253	7.9%	50.5%
México	1,598,698	36.3%	2,809,220	63.7%	4,407,918	5.2%	60.7%

Fuente: Departamento de Transporte de los EUA

**PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
EN EL TRAFICO DE PASAJEROS ENTRE SUD-AMERICA Y LOS ESTADOS UNIDOS
DE NORTEAMERICA**

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

FEBRERO 1995

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (4)	8019	45.00	9802	55.00	17821	100
BUENOS AIRES (6)	16559	44.71	20476	55.29	37035	100
CARACAS (2)	13354	32.84	27308	67.16	40662	100
RIO DE JANEIRO (5)	10619	69.40	5098	127.29	15717	197
SANTIAGO (10)	11239	51.42	9412	24.69	20651	76
SAO PAULO (5)	10907	36.36	20006	30.45	30913	67
TOTAL (32)	70697	43.43	92102	56.57	162799	100

JULIO 1995

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (4)	13124	43.94	16744	56.06	29868	100
BUENOS AIRES (6)	19741	44.02	25105	55.98	44846	100
CARACAS (2)	18805	32.90	38353	67.10	57158	100
RIO DE JANEIRO * (5)	15571	67.56	7476	32.44	23047	100
SANTIAGO (10)	9829	49.83	9898	50.17	19727	100
SAO PAULO* (5)	24492	35.28	44925	64.72	69417	100
TOTAL (32)	101563	41.61	142500	58.39	244063	100

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

Fuente: Programa ODS CLAC

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

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES		1994 Pasajeros (Nº)	1995 Pasajeros (Nº)	Variación 1994-1995 (%)
BOGOTA	(7)	115530	126464	9.5
BUENOS AIRES	(6)	348514	363749	4.4
CARACAS	(9)	256863	285674	11.2
LIMA	(5)	57026	62703	10.0
RIO DE JANEIRO	(8)	289706	311296	7.5
SANTIAGO	(7)	108524	122884	13.2
T O T A L	(41)	1176163	1272770	8.2

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

Fuente: 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 1994

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (6)	4296	31.44	9370	68.56	13666	100
BUENOS AIRES (6)	8651	34.65	16318	65.35	24969	100
CARACAS* (9)	6103	36.71	10523	63.29	16626	100
LIMA (5)	0	0.00	3694	100.00	3694	100
RIO DE JANEIRO (8)	9719	44.86	11947	55.14	21666	100
SANTIAGO (7)	1584	17.16	7649	82.84	9233	100
TOTAL (41)	30353	33.78	59501	66.22	89854	100

* El tráfico transportado por VIASA es estimado.

JULIO 1994

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (6)	7325	30.96	16331	69.04	23656	100.00
BUENOS AIRES (6)	11465	38.32	18456	61.68	29921	100.00
CARACAS (9)	9195	36.85	15760	63.15	24955	100.00
LIMA (5)	0	0.00	5057	100.00	5057	100.00
RIO DE JANEIRO (8)	11620	52.84	10370	47.16	21990	100.00
SANTIAGO (7)	1771	22.83	5985	77.17	7756	100.00
TOTAL (41)	41376	36.51	71959	63.49	113335	100.00

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

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 1995

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (6)	2928	34.17	5641	65.83	8569	100
BUENOS AIRES (6)	9311	37.72	15372	62.28	24683	100
CARACAS (9)	7766	39.44	11923	60.56	19689	100
LIMA (5)	0	0.00	4223	100.00	4223	100
RIO DE JANEIRO (8)	9902	45.94	11652	54.06	21554	100
SANTIAGO (7)	2555	22.46	8819	77.54	11374	100
TOTAL (42)	32462	36.03	57630	63.97	90092	100

JULIO 1995

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (6)	3947	34.29	7562	65.71	11509	100
BUENOS AIRES (6)	13211	39.61	20140	60.39	33351	100
CARACAS (9)	10986	36.72	18930	63.28	29916	100
LIMA (5)	0	0.00	5164	100.00	5164	100
RIO DE JANEIRO* (8)	12433	52.84	11096	47.16	23529	100
SANTIAGO (7)	2275	25.07	6801	74.93	9076	100
TOTAL (42)	42852.4	38.08	69692.9	61.92	112545.3	100

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

* Estimado

Fuente: Programa ODS CLAC

FLOTA A REACCION DE LAS LINEAS AEREAS LATINOAMERICANAS

(lineas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)

AEROLINEAS ARGENTINAS

Boeing 747-200	6
Boeing 727-200*	8
Boeing 737-200	11
Airbus A-310-300	3
Douglas MD-83/MD/88	6

Total 34

AEROMEXICO

Boeing 757-200	6
Boeing 767-300	2
Douglas DC-9-32	18
MD-82/83	13
MD-88/87	12

Total 51

AEROPERU

Boeing 757-200	2
Boeing 727-100	3
Boeing 727-200	3

Total 8

AUSTRAL

Douglas DC-9-32	7
Douglas MD-80/83	5

Total 12

AIR JAMAICA

Boeing 727-200	4
Airbus A-300 B4-200	4
Airbus A-310	1

Total 9

ARCA

Douglas DC-8-50F	3
------------------	---

Total 3

AVENSA

Boeing 737	3
Boeing 727-100	3
Boeing 727-200	8
Douglas DC-9	5

Total 19

AVIANCA

Boeing 757-200	4
Boeing 767-200ER	3
Boeing 767-300	1
Douglas MD-83	11

Total 19

AVIATECA

Boeing 737	6
------------	---

Total 6

COPA

Boeing 737-100	10
	<hr/>
Total	10

CUBANA

Douglas DC-10-30	2
Ilyushin IL-62M	11
Tupolev TU-154	5
Yakovlev YK-42/40	11
Ilyushin IL-76	2
	<hr/>
Total	31

FAST AIR

Boeing 707-320C	1
Boeing 747-100	1
Douglas DC-8-71	7
	<hr/>
Total	9

FAUCETT

Airbus A-300	3
Boeing 727-200	2
Boeing 737-12/200	6
Douglas DC-8-62F	1
Lockheed L-1011	1
	<hr/>
Total	13

LLOYD AEREO BOLIVIANO

Airbus A-310-300	1
Boeing 727-100	3
Boeing 727-200	3
Boeing 707C	1
	<hr/>
Total	8

CDA

Boeing 707	1
Boeing 727	3
	<hr/>
Total	4

LACSA

Airbus A320-212	5
Boeing 737-236	5
Douglas DC-8-55F	1
	<hr/>
Total	11

LADECO

Airbus A320	1
BAC 111-200	2
Boeing 727-100	2
Boeing 737-200	7
Boeing 737-3Q8	5
Boeing 757-200ER	2
	<hr/>
Total	19

LAN CHILE

Boeing 737-200	8
Boeing 767-216-ER/300	2
Boeing 767-33 AER	1
Boeing 767-300 ER	3
BAE-146-200	2
	<hr/>
Total	16

LAPSA

Boeing 737-200	2
	<hr/>
Total	2

LAC

Douglas DC-8 54s	2
	<hr/>
Total	2

MEXICANA

Fokker 100	10
Boeing 727-200	22
Airbus A-320-200	12
	<hr/>
Total	44

PLUNA

Boeing 737-200	4
Boeing 707-300	1
Douglas DC-10	2
	<hr/>
Total	7

SAETA

Airbus A-320	3
Airbus 310-300	2
Boeing 727-100	1
Boeing 727-200	1
	<hr/>
Total	7

SAHSA

Boeing 737-200	1
	<hr/>
Total	1

LAPA

Boeing 737	6
Boeing 757	1
	<hr/>
Total	7

LAV

Douglas DC-9-50	9
Douglas DC-9-80 (MD-83)	3
	<hr/>
Total	12

TACA

Boeing 737	9
Boeing 767-300	3
	<hr/>
Total	12

TAMPA

Boeing 707	3
Douglas DC-8	2
	<hr/>
Total	5

TRANSBRASIL

Boeing 767-200	8
Boeing 767-300	3
Boeing 737-300	8
Boeing 737-400	5
Boeing 707-320	2
Boeing 747-200	1
	<hr/>

SAM

BAC 146	9
	<hr/>
Total:	9

VASP

Boeing 707	2
Airbus A-300 B2	3
Boeing 737-200	17
Boeing 737-300	7
Douglas MD-11	7
Douglas DC-10	2
Douglas DC-8	2
	<hr/>
Total	40

VARIG

Boeing 727-100 Cargo	5
Boeing 737-200	17
Boeing 737-300	25
Boeing 747-200 COMB	3
Boeing 747-300	2
Boeing 747-341	3
Boeing 767-300	4
Boeing 767-200	6
Douglas DC-10-30	8
Douglas DC-10-30 Cargo	2
MD-11	6
	<hr/>
Total	81

VIASA

Boeing 727	5
Douglas DC-10	4
	<hr/>
	9

TOTAL GENERAL FLOTAS A REACCION DE 34 LINEAS AEREAS: **547**

TOTAL GENERAL FLOTAS FUSELAJE ANCHO: **89**

Fuente: Formulario D-1, OACI
IATA

Notas: * 3 de estas aeronaves se alquilan a VIASA

**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	
	1994	1995 Prel*	1994	1995 Prel*	1994	1995 Prel*	1994	1995 Prel*
ACES (COL.)	119.0	132.8	116.3	131.4	2.3	1.1	2.6	1.1
AESA (ECUAD.)	10.0	11.2	10.0	11.2	0.0	0.0	0.0	0.0
AEROLINEAS ARGENTINAS	961.8	1065.3	1059.2	1126.7	-10.1	-5.8	-30.5	-5.5
AEROSUCRE (COL.)	10.2	10.9	8.3	9.1	18.6	16.5	2.0	2.8
AEROMEXICO	1024.5	699.4	1040.3	676.1	-1.5	3.3	-62.9	-3.8
AEROPERU								
AIRES (COL.)	18.3		18.2		0.5		2.2	
AIR JAMAICA	125.3		137.5		-9.7		-20.4	
ANDES (ECUAD.)	6.3	7.1	6.1	6.8	3.2	4.2	3.2	2.8
AUSTRAL	247.9	237.0	236.7	232.9	4.5	1.7	3.3	0.9
AVIANCA	526.0	569.9	525.1	532.4	0.2	6.6	0.4	3.4
CDA (DOM R)								
CUBANA	239.8	134.0	252.2	135.4	-5.2	-1.0	-4.5	-1.0
DOMINAIR (DOM R)	1.2		1.2		0.0		0.0	
FAST AIR (CHILE)	69.2	96.7	64.0	91.7	7.5	5.2	6.6	4.0
FAUCETT (PERU)	97.9	127.2	94.4	118.9	3.6	6.5	3.5	2.0
INTERCONTINENTAL (COL.)	62.8		56.9		9.4		6.8	
LAB (BOL.)	121.4	133.9	126.8	143.7	-4.4	-7.3	-9.0	-4.6
LAC (COL.)	33.7		33.3		1.2		0.3	
LACSA	149.0		172.2		-15.6		-17.5	
LADECO	223.5	230.7	223.2	245.9	0.1	-6.6	-3.6	-12.7
LAN CHILE	356.7	470.9	347.6	440.7	2.6	6.4	1.7	5.4
LAPSA (PARAG.)		13.5		20.3		-50.4		-51.1
NICA (NICAR.)	14.0		13.5		3.6		5.0	
MEXICANA	797.6	687	847.4	638.1	-6.2	7.1	-63.7	-6.2
SAETA (ECUAD.)	100.4	113.0	97.2	109.8	3.2	2.8	0.0	0.0
SAHSA (HON.)								
SAM (COL.)	89.7		94.2		-5.0		-5.1	
TACA (EL SAL)	218.6		210.9		3.5		2.3	
TAMPA-COL.	76.0		75.2		1.1		-1.6	
TAESA (MEX.)	379.3	267.5	335.9	250.4	11.4	6.4		
TRANSBRAZIL	562.2	752.7	527.8	704.0	6.1	6.5	8.1	6.3
TRANSCOLOMBIA	17.5		17.3		1.1		5.7	
VARIG	3337.0	3411.1	3228.2	3162.8	3.3	7.3	0.5	-0.2
VASP	660.1	1048.7	544.8	926.2	17.5	11.7	17.5	11.6
VIASA	304.8		299.3		1.8		-11.1	
TOTAL	10961.7	10220.0	10821.2	9714.5	1.3	4.9	-12.3	0.4

* Fuente: OACI y CLAC

A.

REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC**DURANTE EL BIENIO 1995-1996****AÑO 1995**

REUNION	LUGAR	FECHA
Séptima Reunión de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (GEPTA/7)	Asunción	15 al 17 de febrero
Cuadragésimo Tercera Reunión del Comité Ejecutivo	San José	7 al 8 de marzo
Décimo Primera Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GEJ/11)	Guatemala	3 al 5 de mayo
Cuadragésimo Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo	Panamá	21 al 22 de junio
Reunión de Coordinación Inter-Regional CAFAC/CLAC	Río de Janeiro	17 y 18 de julio
Décimo Segunda Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ/12)	La Habana	15 al 17 de agosto
Cuadragésimo Quinta Reunión del Comité Ejecutivo	Montreal	18 y 20 de octubre

AÑO 1996

REUNION	LUGAR	FECHA
Décimo Tercera Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ/13)	Guatemala	25 al 29 de marzo
Cuadragésima Sexta Reunión del Comité Ejecutivo	Asunción	14 al 16 de mayo
Décimo Cuarta Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ/14)	Venezuela	31 de julio al 2 de agosto
Cuadragésima Séptima Reunión del Comité Ejecutivo	México	10 al 12 de setiembre
Décimo Segunda Asamblea	Panamá	5 al 8 de noviembre
Cuadragésima Octava Reunión del Comité Ejecutivo	Panamá	9 de noviembre

B. **REUNIONES CONVOCADAS POR LA OACI**
DURANTE EL BIENIO 1995-1996

AÑO 1995

REUNION	LUGAR	FECHA
Quinta Reunión del Sub-Grupo CNS/ATM (CNS/ATM/SG/5)	Lima	18 al 21 de julio
31° Período de Asamblea de la OACI	Montreal	16 de octubre al 4 de noviembre
Quinta Reunión del Grupo de Planificación e Implementación del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/5)	Lima	24 al 30 de octubre
Seminario CNS/ATM - Aspectos Institucionales y Análisis de Costo Beneficio	Santiago	11 al 15 de diciembre

AÑO 1996

REUNION	LUGAR	FECHA
Primera Reunión del Subgrupo de Coordinación de la Implantación CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM (CNS/ATM/IC/SG/1)	Los Angeles	26 al 29 de agosto
Primera Reunión del Grupo de Tarea sobre Pronósticos de Tráfico Aéreo para las Regiones CAR/SAM	Lima	20 al 23 de agosto
Reunión Oficiosa FAL de Area	Santiago	26 al 30 de agosto
Sexta Reunión del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS/6)	México	1° al 7 de octubre

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

AÑO 1995

REUNION	LUGAR	FECHA
15ava. Asamblea General de AITAL	La Habana	19 de abril
Reunión Especial del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) y la Asociación Andina de Líneas Aéreas (AALA) con los representantes de la Agencia Federal de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos de Norteamérica	Lima	30 de noviembre al 1° de diciembre

AÑO 1996

REUNION	LUGAR	FECHA
Cuarta Reunión de Técnicos sobre Transporte Aéreo	Quito	2 al 4 de mayo
Reunión de Coordinación CLAC/AITAL/SITA	Lima	2 de agosto

D. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE AERONAUTICA CIVIL
DE CENTROAMERICA Y PANAMA DURANTE EL BIENIO 1995/1996

AÑO 1995

REUNION	LUGAR	FECHA
LXX Reunión	San Salvador, El Salvador	25 de mayo de 1995
LXXI Reunión (Extraordinaria)	San Salvador, El Salvador	29-30 de junio de 1995
LXXII Reunión	Antigua, Guatemala	24 de agosto de 1995
LXXIII Reunión	Sn. Pedro Sula, Honduras	24 de noviembre de 1995

AÑO 1996

REUNION	LUGAR	FECHA
LXXIV Reunión	Belice, Belice	15 de febrero de 1996
LXXV Reunión	Montelimar, Nicaragua	1 de mayo de 1996
LXXVI Reunión	Managua, Managua	22 de agosto de 1996

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

AÑO 1995

REUNION	LUGAR	FECHA
<u>Asamblea:</u>		
15 Asamblea General	La Habana	19 de abril
<u>Comité Ejecutivo:</u>		
26 Comité Ejecutivo y Presidentes	Kuala Lumpur	29 de octubre
<u>Reuniones Especializadas:</u>		
10 Comité Técnico	Caracas	30-31 de marzo
11 Comité Técnico	Buenos Aires	28-29 de setiembre
<u>Cursos y Seminarios:</u>		
4 Seminario Seguridad en Tierra	San José	13 de octubre

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

AÑO 1996

REUNION	LUGAR	FECHA
<u>Asamblea:</u>		
16 Asamblea General	Asunción	3 de mayo
<u>Comité Ejecutivo:</u>		
27 Comité Ejecutivo y Presidentes	Ginebra	3 de noviembre
<u>Reuniones Especializadas:</u>		
12 Comité Técnico	Medellín	21 de marzo
13 Comité Técnico	Guayaquil	19-20 de setiembre
1 Comité Seguridad de Vuelo	Bogotá	16-17 de abril
1 SubComité Seguridad Vuelo Aérea Brasil	Sao Paulo	22-23 de julio
1 SubComité Seguridad Vuelo Aérea Centro-América y Panamá	México	15-16 de agosto
1 SubComité Seguridad Vuelo Aérea Cono Sur	Santiago	27 de agosto
<u>Cursos y Seminarios:</u>		
5 Seminario Seguridad en Tierra	Guatemala	15-16 de mayo
5 Seminario Prevención Fraudes	Oaxaca	2-3 de octubre

TAREAS DE CARACTER PERMANENTE CORRESPONDIENTES A LA SECRETARIA

ASUNTO	ESTADO DE SITUACION/ ACCIONES ADOPTADAS
<p>1. Seguimiento de la situación del transporte aéreo en la Región Latinoamericana.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Se está realizando el seguimiento</i></p> <p>Esta tarea de la Secretaría está relacionada con la demás actividades del Programa de Trabajo del bienio 1995 - 1996.</p>
<p>2. Recopilación, procesamiento y publicación de las estadísticas de transporte aéreo (programa de origen y destino).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. En el CE/43 (marzo 1994) se decidió respaldar la propuesta de AITAL de trabajar conjuntamente con la CLAC, con el propósito de que se puedan obtener las Estadísticas de Origen y Destino de manera oportuna. 2. Se envió una carta circular a los Estados solicitando envíen la información estadística lo antes posible (EC 16/15/047 del 28/04/95) 3. El 15 de junio de 1995 en la ciudad de Lima, se realizó una reunión CLAC--AITAL a fin de estudiar la manera de llevar a cabo conjuntamente el proyecto de publicar las estadísticas en forma oportuna. En el CE/44 (Panamá, 21 y 22 de junio de 1995) se presentó un informe sobre lo acordado sobre este asunto. 4. El CE/44 (Panamá, junio 1995) resolvió instar a los Estados miembros a que cumplan su compromiso con el Organismo Regional respecto al programa estadístico, especialmente sujetándose al plazo previsto para el envío de los datos y a las instrucciones de notificación. 5. En ejecución. Los últimos compendios publicados son: el R-25 (1992), R-26 (1993) y el R-27 (1994). Se está preparando el compendio R-28 (1995), pero muchos de los Estados aún no enviaron los datos correspondientes. 6. AITAL publicó en su revista un suplemento estadístico con los datos que la Secretaría le envió en noviembre de 1995 (Separata del Boletín Informativo de AITAL, No. 27, Noviembre - Diciembre 1995), ello en base al acuerdo que AITAL tiene con la CLAC de poder usar la base de datos ODS para lo que estime pertinente. 7. En la búsqueda de un sistema más funcional y versátil que el actual, AITAL se comprometió a buscar la colaboración de la empresa SITA para indagar la posibilidad de que el envío de los datos se realice a través de este medio de comunicación. Con el propósito de discutir la posibilidad de elaborar un nuevo sistema, se celebrará una reunión en la sede de la Secretaría de la CLAC, con AITAL, SITA y la CLAC. Cabe aclarar que esta iniciativa será apoyada por AITAL sin irrogar gasto alguno para la CLAC. 8. En la reunión conjunta de expertos GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, del 25 al 29 de marzo de 1996), se presentó la nota de estudio CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/13-NE/3 sobre la actualización del Sistema Estadístico de Origen y Destino de la CLAC con el objeto de proponer medidas que ayuden a conseguir una interrelación más fluida en el envío y manejo de los datos. 9. En la XLVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos se resolvió: <ol style="list-style-type: none"> a) Modificar los formularios de notificación estadística y los plazos de envío de esta información. b) Encargar a la Secretaría que inicie un estudio en relación a la viabilidad de que los Estados envíen la información utilizando los canales de SITA para agilizar el proceso de información. c) Encargar a la Secretaría que con el apoyo de AITAL, continúe con el proyecto de reestructuración del programa ODS enfocando el desarrollo del sistema con software de última generación, tomando en cuenta que el nuevo programa deberá contemplar una amplia cobertura, simplificación de los formatos, confiabilidad de la información y su oportuna publicación. d) Encargar a la Secretaría el estudio de un procedimiento de cooperación entre los Estados miembros de la CLAC, de tal manera que aquellas Administraciones de Aviación Civil que dispongan de sistemas computacionales estadísticos propios los pongan a disposición del resto. e) Que la Secretaría envíe una comunicación exhortando a aquellos Estados que se encuentran atrasados en el envío de la información estadística para que respondan lo antes posible.

	<p>10. La Secretaría de la CLAC presentó la nota de estudio CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/14-NE/5 en la XIV reunión de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) con la finalidad de examinar el sistema estadístico de la CLAC y su proyección a futuro, informando asimismo sobre las últimas acciones realizadas por la Secretaría en relación a este tema. Esta nota de estudio incluye un Proyecto de Resolución con el objeto de que sea examinado por los Grupos de Expertos para su presentación al Comité Ejecutivo (México, setiembre de 1996) y posteriormente a la XII Asamblea de la CLAC (Panamá, noviembre de 1996).</p> <p>11. En relación a lo encomendado por el Comité Ejecutivo a la Secretaría, se han enviado las siguientes cartas circulares a los Estados miembros:</p> <p>a. EC 16/15/094 del 18 de junio de 1996, sobre modificación de los Formularios R1-A y R1-B y de su plazo para la notificación estadística del Programa de Origen y Destino de la CLAC.</p> <p>b. EC 16/15/095 del 18 de junio de 1996 en relación al establecimiento de un mecanismo de cooperación entre los Estados miembros de la CLAC, de tal manera que aquellos Estados que cuentan con sistemas computacionales estadísticos lo pongan a disposición del resto.</p> <p>c. EC 16/15/096 del 16 de junio de 1996 consultando a los Estados la disposición de las Administraciones en relación al uso del sistema de comunicación SITA para la transmisión de los datos estadísticos.</p> <p>12. El 2 de agosto de 1996 se llevó a cabo una reunión tripartita CLAC/AITAL/SITA en la Secretaría de la CLAC, con el objeto de seguir con el trabajo de implementación de un nuevo sistema estadístico y del envío electrónico de información. Los resultados de la mencionada reunión se presentarán a consideración del Comité Ejecutivo (México, setiembre de 1996).</p> <p>13. Los Grupos de Expertos en su XIV reunión (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) acordaron someter a consideración del Comité Ejecutivo un Proyecto de Resolución sobre "El Sistema Estadístico de la CLAC, y su proyección a futuro".</p> <p>14. El Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) resolvió lo siguiente:</p> <p>a. <i>Aprobar el Proyecto de Resolución relativo al nuevo sistema estadístico de la CLAC y su proyección a futuro.</i></p> <p>b. <i>Incluir en la próxima Reunión de los Grupos de Expertos este tema, tomando en cuenta que el sistema estadístico debe tener una cobertura total de la Región evitando restricciones en la entrega de la información.</i></p> <p style="text-align: center;">ACCION A PROPONER A LA XII ASAMBLEA: ADOPCION DE UNA RESOLUCION SOBRE: "El Sistema Estadístico de la CLAC y su proyección a futuro".</p>
<p>3. Coordinación y distribución de la información sobre Capacitación profesional del personal de los Estados y líneas aéreas de la región en materia de transporte aéreo.</p>	<p><i>Se cumple de manera permanente, difundiendo cursos, seminarios y congresos.</i></p>
<p>4. Seguimiento y análisis de los aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta.</p>	<p><i>Se cumple de manera permanente.</i></p>
<p>5. Compilación de acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo.</p>	<p>1. <i>La Secretaría envió la carta circular EC 16/21/033-EC 16/24.2 del 29 de febrero de 1996 a los Estados miembros, solicitando remitan los entendimientos actualizados a la fecha.</i></p> <p>2. <i>El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo superido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) acordó instar a los Estados miembros de la CLAC para que lo antes posible envíen la información requerida por la Secretaría referente a los instrumentos jurídicos que sobre transporte aéreo hayan suscrito y promulgado.</i></p>
<p>6. Compilación de legislación aeronáutica regional y extrarregional de interés para Latinoamérica.</p>	<p>1. <i>La Secretaría envió la carta circular EC 16/18/032-EC 16/24.2 del 29 de febrero de 1996, solicitando la legislación referente al transporte aéreo de cada uno de los Estados miembros, con el propósito de actualizar la información que tiene la Secretaría sobre esta materia.</i></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>Como primer paso se está recopilando información actualizada.</p> <p>1. En el CE/43 (San José, Costa Rica, marzo 1995) se encargó a la Secretaría recopile información sobre tasas, derechos aeroportuarios e impuestos directos e indirectos al pasajero (ver punto 10). En cumplimiento de lo anterior, el 31 de marzo de 1995 se envió la carta circular EC 16/24.2/026 solicitando a los Estados dichos datos, con el pedido de que detallen además el sistema de costos aplicados.</p>

2. En la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, Cuba, agosto 1995), se presentó la NE/9, la cual adjuntaba una tabla comparativa sobre el pago por derechos de aterrizaje en los aeropuertos de los Estados miembros de la CLAC. En esta reunión los Grupos de Expertos acordaron sugerir al Comité Ejecutivo:

- a) Continuar con el estudio, insistiendo a los Estados que respondan el cuestionario.
- b) Solicitar a la IATA que envíe el estudio que ha realizado sobre impuestos y tasas al transporte aéreo en la región y que realice una comparación por área geográfica.
- c) Recomendar a los Estados que apliquen la metodología de cálculo de costos contenida en el documento 9562 de la OACI.
- d) En cuanto a la privatización de los aeropuertos, recomendar a los Estados que supervisen la imposición de los cargos establecidos por los nuevos propietarios.

3. En el CE/44 (Panamá, junio 1995) ALADA entregó al Presidente de la CLAC, una propuesta para la organización de una base de datos en forma conjunta con la CLAC, la cual fue analizada en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995), acordando los Grupos de Expertos sugerir al Comité Ejecutivo: a) Que los Grupos de Expertos continúen con el análisis de la propuesta de ALADA, una vez que se disponga de toda la información económica-financiera necesaria, tomando en cuenta además que la CLAC no dispone de los recursos para los fines del proyecto propuesto. b) Que a través de la Secretaría se solicite a la OACI, que informe sobre las bases de datos que tiene disponibles, y la manera como los Estados pueden tener acceso a ellas, encargando a la Secretaría que prepare un informe al respecto para la próxima reunión de los Grupos de Expertos.

4. Se presentará la nota de estudio CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/13-NE/4 en la próxima reunión de los Grupos de Expertos (Guatemala, marzo de 1996), continuando con el análisis sobre tasas, derechos aeroportuarios e impuestos y gravámenes al transporte aéreo en la región.

5. En la XLVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) se resolvió:

- a) Encargar a la Secretaría de la CLAC que continúe recabando información sobre tasas y derechos aeroportuarios para completar las tablas presentadas e incorporar a éstas los conceptos de tasa e impuesto.
- b) Encargar a la Secretaría el estudio de un mecanismo que facilite a los Estados miembros el cobro de los "sobrevuelos" en base a la coordinación y apoyo mutuo.
- c) Divulgar entre los Estados miembros la necesidad de contar con una metodología apropiada para el cálculo de costos de los servicios de aterrizaje y de protección al vuelo, tomando en cuenta los documentos y directrices de la OACI.
- d) Encargar a la Secretaría la coordinación para que los Estados que disponen de sistemas y modelos de cálculo de costos de los servicios aeroportuarios apoyen a los que no cuentan con los mismos.
- e) Encargar a la Secretaría la preparación de un proyecto de Recomendación, tomando en cuenta la Recomendación A8-B y los criterios expuestos durante el debate de la XLVI reunión del Comité Ejecutivo.
- f) Que este asunto siga siendo analizado como una "tarea permanente" dentro del programa de trabajo de la CLAC.

6. La Secretaría en cumplimiento de lo anterior ha tomado las siguientes acciones:

- a) Envío de la carta circular EC 16/24.2/097 del 20 de junio de 1996 solicitando la actualización de la información de tasas y derechos aeroportuarios, impuestos directos e indirectos al transporte aéreo en los Estados de la región.
- b) Envío de la carta circular EC 16/24.2/098 del 20 de junio de 1996 respecto a la cooperación entre los Estados miembros de la CLAC en relación a los sistemas y modelos de cálculo de costos de los servicios aeroportuarios.
- c) Envío de la carta circular EC 16/24.2/099 del 20 de junio de 1996 divulgando los documentos y directrices publicados por la OACI para el cálculo de los costos de los servicios de aterrizaje y protección al vuelo.
- d) Preparación de la nota de estudio CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/14-NE/6 para la XIV reunión de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996), la cual adjunta un proyecto de Recomendación de acuerdo a lo estipulado por el Comité Ejecutivo.

	<p>7. Los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) acordaron someter a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de Recomendación "Tasas y derechos que gravan el transporte aéreo", y encargar a la Secretaría la elaboración de un Proyecto de Resolución para la actualización de las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A8-8, al mismo que deberá ser presentado al propio Comité.</p> <p>8. El Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) aprobó lo siguiente:</p> <p>a. Someter a consideración de la Asamblea el Proyecto de Recomendación mencionado en el párrafo 7 y encargar a la Secretaría la elaboración de una tabla comparativa sobre tasas y derechos aeroportuarios de la región frente a otras regiones.</p> <p>b. Aprobar el Proyecto de Resolución sobre enmienda de las Resoluciones A3-4, A3-7 y A8-8 para su ulterior adopción por la XII Asamblea.</p> <p style="text-align: center;">ACCION A PROPONER A LA XII ASAMBLEA: ADOPCION DE UNA RECOMENDACION SOBRE: "Tasas y derechos que gravan el transporte aéreo". ADOPCION DE UNA RESOLUCION SOBRE: "Actualización de las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A8-8".</p>
<p>8. Apoyo a las labores de la OACI en coordinación con las oficinas regionales de Lima y México sobre: Facilitación, Navegación Aérea, Transporte de Mercancías Peligrosas y Capacitación Profesional.</p>	<p>1. Divulgación de los resultados de la XI Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (Montreal, abril 1995) durante la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, Mayo 1995).</p> <p>2. Ver tareas Nos. 2, 9, 10, 11 y 12 del Comité Ejecutivo.</p> <p style="text-align: center;">ACCION A PROPONER A LA XII ASAMBLEA: ADOPCION DE UNA RESOLUCION SOBRE: "Cumplimiento de la Resolución A-88 de la reunión FAL/11 de la OACI, Apéndice 10, Plan modelo de la OACI para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo".</p>
<p>9. Seguimiento de las acciones internacionales y regionales en materia de turismo.</p>	<p style="text-align: center;">Se está realizando el seguimiento.</p> <p>1. Se envió una carta circular a los Estados y comunicaciones al Pacto Andino (JUNAC) y el MERCOSUR, solicitando información sobre las acciones que en materia de turismo hubieran adoptado.</p> <p>2. Para la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (agosto de 1995) se preparó la NE/12 sobre las acciones subregionales en materia de turismo, la cual incluía la información enviada por el Pacto Andino y ALADI.</p> <p>3. En la mencionada reunión, los Grupos de Expertos tomaron nota del contenido de la nota de estudio, sobretudo en cuanto a que el transporte aéreo debía propender a adoptar acciones coordinadas con cada una de las subregiones del área latinoamericana, con especial énfasis en divulgar y aplicar las normas de facilitación del transporte aéreo, que constan en el Anexo 9 del Convenio de Chicago y en la documentación de la OACI, para que estas sean tomadas en cuenta por las Autoridades de Turismo cuando planifiquen sus actividades. Solicitaron asimismo, a Cuba que envíe un informe sobre los acuerdos alcanzados en relación al transporte aéreo y turismo en la Cumbre de Jefes de Estado de la Cuenca del Caribe, con el objeto que se continúe con el seguimiento de este tema.</p> <p>4. En la reunión CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996) se presentó la nota de estudio CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/13-NE/8 adjuntando un proyecto de Resolución sobre la "adopción de medidas coordinadas en materia de turismo y su influencia en los organismos subregionales" para presentarla a consideración del Comité Ejecutivo y posteriormente a la XI Asamblea de la CLAC (Panamá, noviembre 1996).</p> <p>5. El Comité Ejecutivo en su XLVI (Asunción Paraguay, mayo 1996) reunión en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos resolvió solicitar a la Secretaría que para la reunión XIV de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1995) elabore un nuevo proyecto de Resolución que fusione la Resolución A1-3 de la CLAC con el proyecto presentado como Adjunto a la NE/8 de la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), para que sea analizado y presentado posteriormente al Comité Ejecutivo (CE/47, México, setiembre 1996) y a la XII Asamblea para su adopción (Panamá, noviembre de 1996). En ese sentido la Secretaría presentó el Proyecto de Resolución de acuerdo a lo indicado por el Comité Ejecutivo, el cual será presentado como Adjunto a la nota de estudio CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/14-NE/7.</p>

	<p>6. Durante la reunión de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) se resolvió encargar a la Secretaría la reformulación del proyecto de Resolución sobre "Adopción de medidas coordinadas en materia de turismo y su influencia en los organismos subregionales", tomando en cuenta lo debatido durante la reunión de los Grupos de Expertos, para presentarla al Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) y posteriormente a la XI Asamblea.</p> <p>7. El Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) aprobó el Proyecto de Resolución al que se hace referencia en el párrafo 6, con el propósito de someterlo para su adopción a la XII Asamblea.</p> <p style="text-align: center;">ACCION A PROPONER A LA XII ASAMBLEA: ADOPCION DE UNA RESOLUCION SOBRE: "Adopción de medidas coordinadas en materia de turismo y su influencia en los organismos subregionales".</p>
<p>10. Actualización de la información de impuestos y gravámenes sobre el transporte aéreo en la región.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Se envió una carta circular solicitando información y mensajes reiterando el pedido. (Ver punto No. 7)</i></p>
<p>11. Control presupuestario de los fondos de la CLAC y del pago de contribuciones al Organismo Regional.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Se cumple de manera permanente.</i></p> <p>1. La Secretaría ha preparado los proyectos de presupuesto para 1997 y 1998, los cuales se presentaron a consideración de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996), y se someterán a consideración del Comité Ejecutivo (México, setiembre de 1996) y posteriormente a la XII Asamblea de la CLAC para su aprobación (Panamá, noviembre 1996).</p> <p>2. La Secretaría preparó un proyecto de Resolución que contiene las escalas de porcentaje de contribución para 1997 y 1998. Este Proyecto se presentó para su examen en la XIV reunión de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) y se presentó al Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) para posteriormente someterlo a consideración de la XII Asamblea para su adopción (Panamá, noviembre de 1996).</p> <p>3. El Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) resolvió:</p> <p>a. Aprobar el Proyecto de Resolución sobre "Prorateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados Miembros" para su presentación a la XI Asamblea, correspondiente a los años 1997 y 1998, manteniendo los criterios constantes en la Resolución A9-4.</p> <p>b. Encargar a la Secretaría que elabore un nuevo proyecto de presupuesto para el bienio 1997 - 1998, tomando en consideración un incremento nulo.</p> <p>c. Considerando que la CLAC debe contar con los recursos financieros necesarios para el creciente desarrollo de sus actividades, encargar a: Brasil, Chile y Venezuela el análisis de este tema y que sus resultados sean presentados en el transcurso del próximo período.</p> <p style="text-align: center;">ACCION A PROPONER A LA XII ASAMBLEA: APROBACION DEL PRESUPUESTO PARA EL BIENIO 1997-1998 y ADOPCION DE UNA RESOLUCION SOBRE: "Prorateo de los Gastos Directos de la CLAC entre los Estados miembros". Escalas de porcentaje de contribución 1997 y 1998.</p>
<p>12. Actualización mensual del estado de gastos directos y del pago de cuotas asignadas a los Estados.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Se cumple de manera permanente. Ver punto 11)</i></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 de la CLAC para la Asamblea de la OACI de 1995.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Se realizaron las acciones pertinentes, dándose por cumplida esta tarea. (Ver tareas No. 17 y 19. de la Parte II).</i></p>

PARTE II

TAREAS CORRESPONDIENTES AL COMITÉ EJECUTIVO Y SUS ORGANOS SUBORDINADOS

ASUNTO	P*	ACCIONES DESARROLLADAS	ESTADO DE SITUACION/ MEDIDA A PROPONER A LA ASAMBLEA
<p>1. Examen periódico de la evolución progresiva del transporte aéreo</p> <p><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) PANAMA</p>	<p>A</p>	<p>Este asunto está relacionado con todas las cuestiones del Programa de Actividades, especialmente con las tareas 7, 17 y 18 del Comité Ejecutivo y 1 de la Secretaría.</p> <p>a. Estudio de la evolución de las medidas adoptadas en la CEE y sus repercusiones así como el seguimiento de los resultados de la Comisión Nacional de Competencia de los Estados Unidos de Norteamérica (CE/40, Brasilia, nov.1993).</p> <p>b. CIAC/GEPTA/GECOT/GEJ/9-NE/9 (Buenos Aires, marzo 1994) sobre acciones adoptadas por bloques regionales.</p> <p>c. Evaluación de la situación del transporte aéreo regional presentada por el Presidente de la CIAC en cada Asamblea (XI Asamblea, Manaus, nov. 1994).</p> <p>d. Participación de la CIAC en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo organizada por la OACI (Montreal, nov./dic. 1994).</p> <p>e. Como parte del seguimiento de esta cuestión se solicitó a la IATA que en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto de 1995) presente un Informe sobre la reunión auspiciada por esa Asociación sobre Límites de Responsabilidad en el transporte aéreo (Washington, junio 1995). Los Grupos de Expertos tomaron nota del Informe y solicitaron a la IATA, a AITAL y a los Estados miembros que informen a la Secretaría todo lo relacionado con este asunto, para que en la próxima reunión de los Grupos de Expertos, se esté en capacidad de hacer una mayor evaluación sobre este tema.</p> <p>f. Se solicitó a IATA, AITAL y ALADA que preparen un informe sobre el estudio de los límites de responsabilidad en el transporte aéreo, para su presentación como Nota de Estudio en la próxima reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, del 25 al 28 de marzo de 1996).</p> <p><i>g. El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo propuesto por los Grupos de Expertos GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996) resolvió:</i></p> <p><i>g.1) Encargar a la Secretaría recabar datos de los Estados que no respondieron la encuesta realizada por la OACI sobre los límites de responsabilidad en el transporte aéreo, para poder completar las tablas y disponer de suficientes elementos de juicio que permitan adoptar una posición común de los Estados de la región en esta materia. En este sentido la Secretaría envió una comunicación a los Estados solicitando la información faltante (Carta Circular EC 16/24.2.1/068 del 24 de mayo de 1995).</i></p> <p><i>g.2) Apoyar el trabajo que viene desarrollando la OACI sobre este asunto.</i></p>	<p>Se está realizando el seguimiento de los Límites de Responsabilidad en el 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><i>Responsables:</i> CUBA (LIDER) ARGENTINA</p>	<p>A</p>	<p>a. Se recomendó que la CIAC esté representada en las reuniones de OACI que tratan sobre este asunto (CE/42, set. 1994).</p> <p>b. Se envió carta al Presidente del Consejo de la OACI, solicitando que cuando se constituya el Grupo de Expertos, Juristas y Técnicos que se encargará de elaborar un marco jurídico internacionalmente aceptable para la implementación futura del GNSS, se tome en consideración ciertos principios de importancia para los países que conforman esta región (CE/42, set. 1994).</p> <p>c. Se incluyó dentro de los asuntos a tratar en las reuniones con los otros Organismos Regionales, la necesidad que el Grupo de Juristas y Técnicos elabore lo antes posible el marco jurídico en relación al establecimiento de un sistema de navegación por satélite GNSS, con miras a plantear una posición conjunta en el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (CE/43, San José, marzo 1995). Al respecto se envió una carta circular solicitando a los Estados su opinión sobre este asunto (EC 16/24.2/025 del 31/3/95).</p> <p>d. En vista de lo anterior se decidió encuadrar el tratamiento de este asunto en el punto 17. de las tareas correspondientes al Comité Ejecutivo y sus órganos subordinados (CE/43, San José, marzo 1995).</p> <p>e. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo de 1995), se acordó: e.1) Preparar una nota de estudio referente al marco jurídico de los sistemas CNS/ATM para presentar al 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, set. 1995), la cual sería elaborada por Cuba, y sometida a aprobación del Comité Ejecutivo en su XLIV reunión (junio de 1995). e.2) Invitar al Secretario del GREPECAS (Director Oficina Regional SAM, OACI, Lima) a la reunión del CE/44 (Panamá, junio 1995). e.3) Solicitar al Comité Ejecutivo designe al representante de la CIAC y su suplente en las reuniones del GREPECAS, para lo cual la Secretaría preparó un informe detallado al Comité Ejecutivo sobre el presupuesto disponible para esta participación.</p>	<p>ADOPCION DE RECOMENDACION sobre: "Medidas para coordinar las posiciones de los Estados de la CIAC en los foros de GREPECAS".</p>

	<p>f. En la XLIV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Panamá, Junio 1995) se aprobó la nota de estudio sobre el marco jurídico de los sistemas CNS/ATM presentada por Cuba. Esta nota constituyó un documento de trabajo en la reunión Inter-Regional CAFAC/CLAC y fue enviada a los Estados miembros solicitando su revisión y copatrocinio, antes de su remisión a la OACI para su presentación como nota de estudio en la Asamblea, como cuestión 16 del Orden del Día.</p> <p>g. En la Reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995), se informó que la nota de estudio sobre el establecimiento de un marco jurídico relativo a la implementación de los sistemas GNSS, se había enviado a la sede de la OACI con el propósito de que sea presentada en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea. Los Estados que en primera instancia expresaron que copatrocinarían esta nota fueron: Argentina, Brasil, Colombia, Costa, Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Panamá y República Dominicana.</p> <p>h. En el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se logró que se tome en cuenta la propuesta de los Estados miembros de la CLAC que presentaron la nota de estudio A31/WP/75: "Consideraciones sobre el establecimiento de un marco jurídico relativo a la implantación de los sistemas GNSS", (Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador y Panamá), en relación a que el Consejo de la OACI cree lo más pronto posible, el Grupo de Expertos jurídicos y técnicos para la la implantación del marco jurídico de estos sistemas.</p> <p>VER TAREA NO. 17 PARA MAYOR INFORMACION.</p> <p>i. Durante 1995 el delegado elegido por el Comité Ejecutivo para representar a la CLAC en las reuniones del GREPECAS y de sus Subgrupos, asistió a la Quinta Reunión del Sub-grupo CNS/ATM - CNS/ATM/SG/5 (Lima, Perú, julio de 1995) y a la Quinta Reunión del GREPECAS (GREPECAS/5) (Lima, Perú, octubre de 1995). Para ambas ocasiones preparó los Informes respectivos. El Reporte del GREPECAS/5 fue presentado en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), y en base a lo propuesto por los Grupos de Expertos, el Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) resolvió:</p> <p>i.1) solicitar a la Secretaría que por su intermedio exhorte a los países miembros que previo a la participación de sus delegados en las reuniones del GREPECAS, coordinen internamente a efectos de que se conczcan los acuerdos a los que han llegado los Estados en el seno de la CLAC. Con tal propósito la Secretaría envió a los Estados la carta circular EC 19/24.2.2/062 del 21 de mayo de 1996.</p> <p>i.2) sobre lo anterior también se acordó encargar a Cuba la elaboración de un proyecto de Recomendación tendiente a exhortar a los países miembros para que previo a las reuniones de orden técnico coordinen internamente los acuerdos alcanzados en la CLAC.</p> <p>j. El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) considerando que el sistema CNS/ATM estaba evolucionando en todos los campos por separado y se hacía necesaria una actualización sobre el avance en la implementación de estos sistemas de manera global y conocer como se estaban encaminando las soluciones para los problemas jurídico-Institucional, de costos y de financiamiento, decidió convocar a un Panel sobre esta materia, invitando a delegados de la OACI y de COCESNA para que expongan sobre este asunto en ocasión de la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/14 (Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996).</p> <p>k. Los grupos de expertos (GEPTA/GECOT/GEJ) en su reunión XIV (Caracas, Venezuela, del 31 de julio al 2 de agosto de 1996) acordaron someter al Comité Ejecutivo: a) que es conveniente mantener un representante de la CLAC ante el GREPECAS, b) que el proyecto de recomendación propuesto por Cuba sobre "Medidas para coordinar las posiciones de los Estados de la CLAC en los foros del GREPECAS" sea examinado para su adopción en la XII Asamblea, c) que se solicite a los Estados que disponen de especialistas formando parte del Grupo de Técnicos y Juristas de la OACI, que en el desarrollo de sus actividades tomen en cuenta las posiciones y ponencias que se han acordado en la CLAC.</p> <p><i>i. En la XLVII reunión del Comité Ejecutivo (México, setiembre de 1996) en base a lo recomendado por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14) se aprobaron las propuestas arriba mencionadas.</i></p>	
<p>3. Examen de las regulaciones sobre transporte aéreo vigentes y proyectos futuros.</p> <p><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) ARGENTINA CUBA PANAMA</p> <p><i>En el tema Cláusulas de Salvaguardia:</i> AITAL (Coordinador) ALADA BRASIL (LIDER) ARGENTINA CHILE CUBA PERU PANAMA REP. DOMINICANA</p> <p>Tema incorporado a esta tarea: <i>Propiedad y control de los transportistas aéreos internacionales</i></p>	<p>B</p> <p>a. Estudio relativo a las regulaciones sobre competencia comercial. En el CE/40 (Brasilia, nov. 1993) se consideró que las normas Internas de las que dispone cada país, podían ser más efectivas que la elaboración de un Código de Conducta. En base a ello se invitó a los Estados a informar a la Secretaría sobre las experiencias en este asunto, para su posterior divulgación entre los Estados miembros, con el objeto de alcanzar uniformidad en su tratamiento, sobre la base de una efectiva acción cooperativa que contemple la realización de trabajos conjuntos.</p> <p>b. Posición de la CLAC en relación a la reglamentación futura del transporte aéreo, discutida en el GEPTA/7 (Asunción, 15 al 17 de febrero de 1995) y reflejada en el documento (**) aprobado en el CE/43 (marzo 1995).</p> <p>c. Encargar a AITAL, la coordinación de un Grupo Ad Hoc para el estudio de las "cláusulas de salvaguardia" con la colaboración de ALADA (CE/43, marzo 1995).</p> <p>d. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo de 1995), se acordó que una vez se recibiera el trabajo sobre "cláusulas de salvaguardia" a cargo de AITAL, se difunda entre los Estados miembros y la Secretaría coordine la reunión del Grupo "ad hoc".</p> <p>e. En la XLIV reunión del Comité Ejecutivo (Panamá, junio 1995), se acordó incorporar a la Tarea No. 3 el tema de la propiedad y control de los transportistas aéreos, resolviéndose eliminar la tarea No.16 relacionada con los procesos de privatización.</p>	<p>En estudio</p>

	<p>f. AITAL envió el estudio sobre "cláusulas de salvaguardia" titulado: "La prácticas restrictivas de la competencia en el transporte aéreo dentro de un entorno liberal", procediendo la Secretaría a su distribución Inmediata a los Estados que conforman el Grupo de Trabajo "ad hoc" y a ALADA. Este tema se examinó en la Reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto de 1995).</p> <p>g. En la Reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995) se acordó:</p> <p>g.1) Que el Grupo "ad hoc" inicie el estudio de las "cláusulas de salvaguardia" utilizando como documento base el presentado por AITAL al que se hace referencia en el Inciso anterior. g.2) Que una vez finalizado el estudio, las conclusiones sean presentadas a los Grupos de Expertos. g.3) Que el Grupo "ad hoc" quede conformado no sólo por los Estados que lo integraban (inicialmente: Brasil (líder), Argentina, Cuba y Panamá, bajo la coordinación de AITAL y la participación de ALADA, sino también por: Chile, Perú y República Dominicana.</p> <p>h. El Grupo "ad hoc" sobre cláusulas de salvaguardia, celebró su primera reunión en La Habana, Cuba en agosto de 1995, informando en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995) que se había acordado la preparación por parte de cada Estado participante de este Grupo, de un Proyecto de Código de Conducta, como paso inicial de un posible acuerdo multilateral.</p> <p>i. Se solicitó al Coordinador del Grupo "ad hoc" que informe a la Secretaría sobre las arreglos para la celebración de la próxima reunión de este Grupo de trabajo, lugar y fecha prevista; así como la preparación de una nota de estudio en relación a la continuación del examen de las "cláusulas de salvaguardia" para su presentación en la reunión conjunta GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996).</p> <p><i>J. El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) decidió:</i></p> <p><i>j.1) continuar con los estudios de las "cláusulas de salvaguardia" a la luz de los avances que se sigan dando tanto en esta Comisión Regional como en la OACI.</i></p> <p><i>j.2.) que la Secretaría recopile la mayor cantidad de documentación posible sobre: exenciones, cláusulas de salvaguardia, mecanismos de solución de controversias y las experiencias sobre estos asuntos en otros organismos como la: JUNAC, OMC y MERCOSUR.</i></p> <p><i>j.3) Buscar a un experto en salvaguardias para que colabore con el Grupo.</i></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><i>Responsable:</i> BRASIL (LIDER)</p>	<p>B</p> <p>a. Recomendación A10-7 (Cancún, nov. 1992)</p> <p>b. Incentivación del programa de difusión de la cartilla de derechos y obligaciones del usuario (CE/41- NE/15, abril 1994).</p> <p>c. Carta Circular enviada a los Estados con el objeto de solicitar información sobre el cumplimiento de la Recomendación A10-7 "Cartilla sobre los derechos del usuario de transporte aéreo" (EC 16/24.2/C29 del 1/5/95).</p> <p>d. Este tema se trató en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12, NE/11 (La Habana, agosto de 1995). Los Grupos de Expertos acordaron:</p> <p>d.1) Solicitar a Venezuela que envíe un Informe a la Secretaría de la CLAC sobre la experiencia de la campaña de Derechos del Usuario del Transporte Aéreo llevada a cabo en su país, para difundirla entre los Estados miembros. d.2) Que la Secretaría continúe con el seguimiento y distribuya cualquier información que reciba sobre este asunto.</p> <p>e. Se envió una comunicación a Venezuela solicitando envíe el Informe sobre la experiencia en dicho país de la campaña de Derechos del Usuario del Transporte Aéreo y se remitió a los Estados miembros que respondan a la comunicación referida en el párrafo c. de este documento.</p> <p>f. Presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), sobre el seguimiento de los cursos de acción adoptados en los Estados Miembros de la CLAC, respecto a la tutela de usuario del transporte aéreo.</p> <p><i>g. El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) decidió:</i></p> <p><i>g.1) Reiterar a los Estados miembros la necesidad de difundir la cartilla sobre derechos del usuario del transporte aéreo, promulgada mediante la Recomendación A10-7 de la CLAC y encargar a la Secretaría que continúe el seguimiento de este tema.</i></p> <p><i>g.2) Encargar a Brasil, Panamá y Venezuela el estudio de la reformulación de la cartilla del usuario, con el propósito de hacerla más práctica y aplicable.</i></p> <p><i>g.3) Con referencia a los puntos g.1) y g.2), la Secretaría envió la carta circular EC 16/24.2.4/009 del 27 de mayo de 1996, informando en tal sentido, reiterando su solicitud mediante mensajes enviados vía AFTN en julio de 1996.</i></p> <p><i>g.4) Exhortar a los Estados para que desarrollen campañas de información sobre los derechos del usuario similares a la implementada por la Dirección de Transporte Aéreo de Venezuela.</i></p>	<p>Se está realizando el seguimiento</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><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) ARGENTINA</p>	<p>A</p> <p>a. Cuestionario sobre Protección Ambiental adjunto a la comunicación EC 16/20.3/208 del 2 de noviembre de 1993. No se cuenta con suficientes respuestas que permitan obtener una apreciación clara de las tendencias en materia de protección ambiental en la región.</p> <p>b. Instar a los Estados para que observen las disposiciones y recomendaciones que sobre esta materia ha promulgado la OACI y la CLAC (CE/42, setiembre 1994).</p> <p>c. La CLAC reconoce a la OACI como el foro mundial para la elaboración de medidas ambientales en el transporte aéreo Internacional y considera que las medidas de protección ambientales no deben ser discriminatorias y que la reposición del material de vuelo deberá ajustarse a las limitaciones económico-financieras de los transportadores y los Estados donde prestan sus servicios. Esta posición está vertida en el documento (***) aprobado por el CE/43 (marzo de 1995).</p> <p>d. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo de 1995), se acordó: d.1) Solicitar a Secretaría actualice el Cuestionario sobre Protección Ambiental en la Aviación, considerando información a diciembre de 1994 y que se vuelva a circular entre los Estados (carta circular EC 16/24.2.5/088 del 26/5/95). d.2.) Esperar los resultados del "Taller de Trabajo de Normas y Procedimientos para Protección del Medio Ambiente" que está siendo organizado por la OACI a través del Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/92/031 (Río de Janeiro, Brasil, del 31 de julio al 4 de agosto de 1995). d.3) Con todos los anteriores elementos de juicio, se elabore un diagnóstico para preparar los proyectos de resoluciones y/o recomendaciones que se estimen pertinentes.</p> <p>e. En la preparación de estrategias para la próxima Asamblea de la OACI, en la XLIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Panamá, agosto de 1995), se solicitó a Brasil que prepare una nota de estudio a partir del enunciado pertinente del documento "Criterios para el establecimiento de una política aérea comercial de la CLAC, con miras a la participación en el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI", considerando además la Recomendación A10-1 de la CLAC.</p> <p>f. En relación al inciso e. en la Reunión Conjunta de GEPTA/GECOT/GEJ/12 se decidió no presentar una nota de estudio sobre el medio ambiente, ya que aún no se contaba con los elementos de juicio suficientes y estaban por definirse en el seno de la OACI, cuestiones relacionadas con este tema.</p> <p>g. Presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), sobre la adopción de normas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas, y de los programas de protección del medio ambiente.</p> <p>h. El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GPETA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) acordó encargar a Brasil en su calidad de líder de esta tarea, el análisis de la información y de las tablas presentadas por la Secretaría y la elaboración de un proyecto de Recomendación a la luz de los nuevos avances para ser discutido en la siguiente reunión de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto de 1996).</p> <p><i>i. En la XIV reunión de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) se acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo un Proyecto de Resolución sobre: "Adopción de medidas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas y de los programas de protección al medio ambiente", para su posterior presentación en la XII Asamblea de la CLAC. El Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) decidió someter a consideración el Proyecto de Resolución mencionado.</i></p>	<p>ADOPCION DE RESOLUCION sobre Adopción de medidas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas y de los Programas de Protección al medio ambiente.</p>
<p>6. Continuación del análisis del Estatuto de la CLAC.</p> <p><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) CUBA, GUATEMALA, REP. DOMINICANA</p>	<p>B</p> <p>a. Por encargo del Comité Ejecutivo (XLII reunión, set. 1994) remisión por parte de la Secretaría a los Estados Miembros, de los documentos que contienen las propuestas de modificación del Estatuto presentados por Brasil y Cuba durante la Reunión GEPTA/GEJ/10 (ago. 1994).</p> <p>b. En el CE/43 (marzo 1995) se acordó incluir este tema en el Orden del Día de la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (mayo 1995).</p> <p>c. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo de 1995), se acordó: c.1) Solicitar a la Secretaría presente un Informe detallado sobre la incidencia económica en el supuesto que la CLAC se independice de la OACI. c.2) Concluir el trabajo de revisión del Estatuto antes de analizar cualquier cambio al Reglamento Interno de la CLAC, para que a la luz de las enmiendas del instrumento principal se hagan las correspondientes a la reglamentación. c.3) Someter a consideración del Comité Ejecutivo el cuadro actualizado con las enmiendas adoptadas durante la reunión conjunta para su aprobación, quedando pendientes para un futuro análisis las propuestas referentes a los Artículos 1 y 27 del Estatuto.</p> <p>d. En el CE/44 (Panamá, junio 1995), se acordó que el Informe presentado por la Secretaría en relación al avance del estudio sobre modificaciones del Estatuto y Reglamento Interno de la CLAC, analizado desde el punto de vista de la "incidencia económica en el Organismo Regional en el supuesto de que se independice de la OACI" (CLAC/CE/44/NE-9), se distribuya entre los Estados miembros solicitando sus criterios, con la finalidad de que este asunto siga siendo examinado en las reuniones conjuntas de los Grupos de Expertos. Cumpliendo con este encargo la Secretaría con fecha 25 de octubre de 1995 envió la carta circular EC 16/7, EC 16/24.2.8/159 a los Estados miembros. Por otro lado, el Comité aprobó las enmiendas propuestas al Estatuto, quedando pendientes de estudio los Artículos 1 y 27.</p>	<p>ADOPCION DE RESOLUCIONES sobre: "Incorporación de enmiendas al "Estatuto". e "Incorporación de otros Estados de América a la CLAC"</p>

	<p>e. Continuando con el examen de las cuestiones Estatutarias y de acuerdo a lo tratado en la reunión XLVI del Comité Ejecutivo (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/14 (Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) se examinarán los siguientes puntos que implican una reforma al Estatuto: Incorporación de otros Estados de América a la CLAC (Artículos 1 y 2), ampliación del Comité Ejecutivo (Artículo 13 a)) y la enmienda del período establecido entre Asambleas Ordinarias (Artículo 9).</p> <p>f. En la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/14 (Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) se acordó proponer al Comité Ejecutivo que la incorporación de otros Estados de América a la CLAC y la ampliación del Comité Ejecutivo, se incluyan en el Programa de Trabajo 1997 - 1998 para que sigan siendo examinados en el próximo período. En cuanto a la enmienda del período establecido entre Asambleas Ordinarias (Artículo 9) se aclaró que ésta ya había sido aprobada por el Comité Ejecutivo para ser presentada en la próxima Asamblea. Al respecto, en el Comité Ejecutivo XLVII (Caracas, julio-agosto de 1996) se presentará un Proyecto de Resolución sobre las enmiendas estatutarias que fueron aprobadas, con el objeto de someterlo a consideración de la próxima Asamblea, para su adopción.</p> <p><i>g. El Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) decidió:</i></p> <p><i>g.1. Someter a consideración de la Asamblea un Proyecto de Resolución sobre "Incorporación de otros Estados de América a la CLAC"</i></p> <p><i>g.2. Someter a consideración de la XII Asamblea el Proyecto de Recomendación sobre "Enmiendas al Estatuto de la CLAC", incluyendo una enmienda al Artículo.</i></p>	
<p>7. Seguimiento y evaluación de los procesos de integración mundial y regional</p> <p><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) ARGENTINA, GUATEMALA, VENEZUELA</p>	<p>A</p> <p>a. Seguimiento de las políticas de integración en la región, con miras al establecimiento de políticas comunes entre los Estados miembros, y a la incorporación de una normativa clara que soporte acciones concretas y pragmáticas (CE/42, set 1994).</p> <p>b. Ver tarea No. 18), párrafos a) y b).</p> <p>c. Ver tarea No. 1), párrafo a).</p> <p>d. Se incluyó dentro del documento (**) aprobado por el CE/43 (marzo 1995), dentro del rubro "procedimientos y estructura de la futura reglamentación", entendiendo que el proceso progresivo de integración y cooperación es el punto de partida del multilateralismo, invitando a la comunidad internacional a reflexionar sobre la experiencia del Grupo Andino del que forman parte cinco Estados miembros de la Comisión.</p> <p><i>e. Ver la tarea No. 18</i></p>	<p>Se está realizando el seguimiento</p>
<p>8. Estudio de las tendencias de flexibilización e ingerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios</p> <p><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) PANAMA, VENEZUELA</p>	<p>a. Este tema se trató en la reunión GEPTA/7 (Asunción, febrero 1995) considerando que era muy importante la coordinación entre las Autoridades Aeronáuticas y las de Comercio en el tratamiento de los servicios del transporte aéreo en relación a lo estipulado en el GATS.</p> <p>b. Se incluyó dentro del documento (**) aprobado por el CE/43 (marzo 1995), dentro del rubro "acuerdos comerciales", con miras a servir de base en las negociaciones con los Organismos Regionales para lograr una participación concertada en el 31° Período Sesiones de la Asamblea de la OACI.</p> <p>c. Presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), sobre el seguimiento de la ingerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios, teniendo en cuenta los acuerdos adoptados durante el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, setiembre 1995).</p> <p><i>d. En la XLVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) se resolvió someter para su aprobación a la XII Asamblea de la CLAC un proyecto de Resolución que reemplazara a la Resolución A8-5.</i></p>	<p>ADOPCION DE RESOLUCION sobre: "Política de relaciones intergubernamentales con la Organización Mundial de Comercio (OMC)".</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><i>Responsables:</i> CUBA (LIDER) GEPTA/GEJ</p>	<p>A</p> <p>a. Programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y físicamente incapacitadas: respuesta al cuestionario adjunto a la carta circular EC 16/6.1/014 del 14 de febrero de 1994, y recopilación sobre esta materia para difundirla entre los Estados (CE/42, setiembre 1994).</p> <p>b. Instar a los Estados para que a la brevedad respondan al cuestionario sobre el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación (adjunto a la carta circular EC 16/16/207 del 3 de noviembre de 1993) y que traten en la medida de sus posibilidades de cumplir con las disposiciones del Anexo 9 al Convenio de Chicago (CE/42, setiembre 1994).</p> <p>c. Análisis del estado de notificación de diferencias a los Anexos del Convenio de Chicago (CE/42, setiembre 1994).</p> <p>d. Propuesta de convocatoria a un Taller sobre Facilitación (CE/41, La Habana abril 1994).</p> <p>e. En el CE/43 (7 y 8 de marzo de 1995) se acordó, incluir en la Agenda de la reunión GEPTA/GEJ/11 una evaluación de los resultados de la XI Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (Montreal, del 18 al 28 de abril de 1995).</p> <p>f. En cumplimiento de lo acordado en el CE/42 (set. 1994) sobre difusión de los Programas de Facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y físicamente incapacitadas, se envió la carta circular EC 16/24.2.9/039 del 25/4/95 difundiendo la información suministrada sobre esta materia por la DGSTA de Venezuela.</p>	<p>ADOPCION DE RESOLUCION sobre: cumplimiento de la Recomendación No. A66 de la reunión FAL/11, de la OACI, Apéndice 10 "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo".</p>

- g. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo 1996) se presentó un Informe sucinto sobre este evento, acordando sugerir al Comité Ejecutivo que solicite a la Secretaría de manera urgente recabe toda la información disponible incluidas las conclusiones de la Reunión Departamental de Facilitación de la OACI, que permita emprender en la Región un trabajo efectivo en materia de facilitación.
- h. Ver las tareas No. 12 del Comité Ejecutivo y No. 9 de la Secretaría.
- i. Presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), sobre cumplimiento de las normas, como apoyo a la OACI en la aplicación de los Programas de Facilitación a la luz del Anexo B del Convenio de Chicago. Preparación para la participación de la CLAC en la próxima Reunión de Facilitación del Área.
- j. En la XLVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) se acordó:
- j.1) Tomar en cuenta las recomendaciones presentadas por Argentina y Brasil como elemento de discusión por parte de los países de la CLAC en la próxima reunión de Facilitación de Área de la OACI (Santiago de Chile, 26 al 30 de agosto de 1996)
- j.2) Solicitar a Cuba, en su calidad de país líder de esta actividad, se encargue de hacer un seguimiento de este tema y prepare una nota de estudio para la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/14 (Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996), a efectos de llevar una posición de la Región a la próxima Reunión de Facilitación de Área citada en el punto j.1).
- k. Los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996), resolvieron someter a consideración del Comité Ejecutivo las siguientes consideraciones, a fin de que adopte las medidas que estime pertinente:
- k.1 Reconocer que el Comité Nacional de Facilitación y su institucionalización jurídica constituye un instrumento valioso para conseguir mejoras en materia FAL.
- k.2 Reconocer que los problemas de infraestructura y congestión aeroportualia deben ser evaluados por las entidades aeroportuarias en coordinación con los inversionistas.
- k.3 Solicitar a la próxima Asamblea de la CLAC apruebe la inclusión en el Orden del Día de sus reuniones ordinarias con carácter permanente a partir de 1997, un informe a rendir por parte de los Estados de la CLAC sobre el cumplimiento de la Recomendación No. A66 de la reunión FAL/11, de la OACI, Apéndice 10 "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo".
- k.4 Considerar el contenido de la nota de estudio presentada por Cuba, a efectos de llevar una posición de la región a la próxima Reunión de Facilitación del Área para las regiones de América Latina y el Caribe, a desarrollarse en Santiago de Chile entre el 26 y el 30 de agosto de 1996.
- k.5 Encargar a la delegación de la República de Cuba que, en base a su experiencia en materia FAL y como líder de este tema, elabore un proyecto de reglamento encaminado a la búsqueda de fórmulas viables en la coordinación interna en los sectores que intervienen en la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional en la Región.
- l. El Comité Ejecutivo en su XLVII reunión (México, setiembre 1996) resolvió:**
- l.1 Reconocer que el Comité Nacional de Facilitación y su institucionalización jurídica constituye un instrumento valioso para conseguir mejoras en materia FAL, garantizando con esto las coordinaciones recíprocas entre los organismos interesados y una mayor aplicación del programa FAL de la OACI.**
- l.2 Reconocer que los problemas de infraestructura y congestión aeroportuaria deben ser evaluados regularmente por las entidades aeroportuarias en coordinación con los inversionistas, a fin que durante la remodelación o construcción de nuevas obras se garantice al máximo los aspectos requeridos para acelerar el despacho de aeronaves, tripulantes, pasajeros, carga y correo.**
- l.3 Solicitar a la próxima Asamblea de la CLAC apruebe la inclusión en el Orden del Día de sus reuniones ordinarias con carácter permanente a partir de 1997, un informe a rendir por parte de los Estados de la CLAC sobre el cumplimiento de la Recomendación No. A66 de la reunión FAL/11, de la OACI, Apéndice 10 "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo".**
- l.4 Encargar a la delegación de la República de Cuba que, en base a su experiencia en materia FAL y como líder de este tema, elabore un proyecto de reglamento encaminado a la búsqueda de fórmulas viables en la coordinación interna en los sectores que intervienen en la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional en la Región.**
- l.5 Encargar a la delegación de la República de Cuba, líder en el tema de Facilitación, la elaboración de un Proyecto de Programa de Ejecución sobre los aspectos planteados en la nota de estudio CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/14-NE/11, para ser sometido a la consideración de los órganos subordinados del Comité Ejecutivo de la CLAC durante el primer semestre de 1997.**
- l.6 Incluir en el Plan de Trabajo de la CLAC para el bienio 1997 - 1998 la tarea "Cooperación Regional en la esfera de la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, para una mayor ejecución del Programa FAL OACI".**
- l.7 Considerar el contenido de las notas CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/14-NE/10 y CLAC/GEPTA/GECOT/GEJ/14-NE/11, a efectos de establecer una posición de la región en las futuras Reuniones de Facilitación (FAL).**
- l.8 Se aprobó el Proyecto de Resolución sobre: "Cumplimiento de la Recomendación A-66 de la 11ª Reunión Departamental de Facilitación de la OACI sobre el Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo".**

<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><i>Responsables:</i> BOLIVIA (LIDER) GETIDA</p>	<p>A.</p> <p>a. Instar a los Estados a que traten en la medida de lo posible de cumplir con las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago.</p> <p>b. Análisis del estado de notificación de diferencias a los Anexos del Convenio de Chicago (CE/42, setiembre 1994).</p> <p>c. Resolución A11-1 y Recomendación A11-4</p> <p>d. En la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995), la Secretaría presentó la recopilación del marco normativo de la CLAC sobre el tráfico ilícito de drogas, con el propósito de que los Estados miembros lo tengan presente al tratarse dicho asunto en el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.</p> <p>e. Se solicitó al país líder, Bolivia, la presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), 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><i>f. El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996) resolvió encargar a la Secretaría que circule entre los Estados miembros la encuesta presentada por la delegación de Bolivia con el propósito de evaluar el alcance de la aplicación de las Recomendaciones y Resoluciones de la CLAC, para que los resultados sean analizados por el GETIDA y este grupo pueda continuar con su tarea.</i></p>	<p>Se ha avanzado parcialmente</p> <p>Se debe continuar con el estudio</p>
<p>11. Estudio de las repercusiones de las interferencias en el sistema de comunicaciones aeronáuticas (Seguridad de la Aviación Civil).</p> <p><i>Responsables:</i> CUBA (LIDER) PANAMA</p>	<p>B.</p> <p>a. Este tema se incluyó inicialmente en el Programa de Actividades aprobado en la X Asamblea de la CLAC (Cancún, nov. 1992), como resultado de la propuesta hecha por la delegación Argentina y no fué examinado durante el bienio 1993 - 1994.</p> <p>b. Por encargo del CE/43 (San José, Costa Rica, marzo 1995) se envió una carta al IACC de Cuba (EC 16/24.2/033 del 1/04/95), solicitando que dicha Administración se encargue del estudio de este asunto.</p> <p><i>c. En la reunión conjunta GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995), Cuba presentó una nota de estudio sobre este asunto. En dicho evento se decidió proponer al Comité Ejecutivo que esta tarea No. 11 del Programa de Actividades se elimine, y que su seguimiento se realice a través del representante de la CLAC ante el GREPECAS.</i></p>	<p>Se eliminó</p> <p>El seguimiento se hará a través del delegado de la CLAC ante el GREPECAS</p>
<p>12. Estudio sobre el problema de congestión aeroportuaria en la Región.</p> <p><i>Responsable:</i> ARGENTINA (LIDER)</p>	<p>B.</p> <p>a. Recomendación A10-9 (Cancún, nov. 1992).</p> <p>b. Difusión de medidas adoptadas por los Estados miembros en relación a este tema (Fax EC017 del 17/2/94).</p> <p>c. La CLAC reconoce la labor de los comités de asignación de horarios de la IATA, como un medio viable para resolver transitoriamente la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados y observa como poco práctico pretender arreglos de reglamentación mundial en esta materia. Esta posición de la CLAC está enunciada en el documento (**) aprobado por el CE/43 (marzo 1995).</p> <p>d. En la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995) se acordó someter al Comité Ejecutivo los siguientes acuerdos: d.1) Recomendar a los Estados que apliquen la normas y métodos recomendados en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional y el uso del método de asignación de turnos de la IATA. d.2) Continuar con el seguimiento de este tema. d.3) Encargar a Argentina que elabore una encuesta sobre la congestión aeroportuaria en la región para enviarla a los Estados miembros. El CE/45 (Montreal, setiembre 1995) aprobó estas propuestas.</p> <p>e. La Administración Argentina elaboró una encuesta sobre congestión aeroportuaria con el propósito de recabar información. Asimismo, en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), se presentará una nota de estudio sobre la continuación del estudio de este tema y los resultados del cuestionario.</p> <p>f. El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) acordó encargar a Argentina, en su calidad de país líder de esta actividad, el análisis de la información presentada por la Secretaría y la preparación de un proyecto de Recomendación para que sea examinado en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/14 (Caracas, Venezuela, julio-agosto de 1996).</p> <p>g. En la XIV reunión conjunta de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) se acordó solicitar a la delegación Argentina, que para la reunión XLVII del Comité Ejecutivo (México, setiembre 1996) prepare una nueva versión del Proyecto de Recomendación incorporando otros aspectos discutidos durante la reunión.</p> <p><i>h. El Comité Ejecutivo acordó en su XLVII reunión (México, setiembre de 1996) que el documento presentado por Argentina deja de ser un proyecto de Recomendación y en base a él se elabore una nota informativa para circular entre los Estados y a su vez sea presentado como una nota de estudio en el GREPECAS por medio del representante de la CLAC en este Grupo.</i></p>	<p>Por encargo del Comité Ejecutivo se debe elaborar una nota informativa para los Estados Miembros en base al documento presentado por Argentina y una nota de estudio en el GREPECAS</p>

<p>13. Implementación a nivel regional de un sistema de Registro Electrónico de Tarifas.</p> <p><i>Responsables:</i> REP. DOMINICANA (LIDER) GECOT</p>	<p>B.</p> <p>a. Recomendaciones A11-1 y A11-2 (Maracaos, nov. 1994).</p> <p>b. En la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto de 1995), se acordó que teniendo en cuenta que tan sólo Panamá estaba haciendo uso de uno de estos sistemas, se solicitará a dicha Administración que proporcione un Informe sobre su experiencia práctica para difundirla entre los Estados miembros.</p> <p>c. <i>La Administración de Panamá envió un informe sobre su experiencia práctica en la implementación de un Sistema de Registro Electrónico de Tarifas, el cual fue difundido entre los Estados Miembros y Organismos que mantienen relación con la CLAC mediante carta circular EC 16/24.2.13/130 del 26 de agosto de 1995.</i></p>	<p>Se está realizando el seguimiento</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><i>Responsables:</i> ARGENTINA (LIDER) GECOT</p>	<p>B.</p> <p>a. Ver la tarea No. 3 que trata de las regulaciones sobre competencia comercial y el papel de los Estados en este asunto.</p> <p>b. Examen de la gravitación del costo de combustible. Este tema se trató en el CE/40 (Brasilia, nov. 1993), acordando proseguir con las investigaciones sobre la incidencia del precio de combustible en los costos, con la colaboración de AITAL y de IATA.</p> <p>c. Presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), sobre análisis de los precios de combustible de aviación en la región y su influencia en los costos de operación de las líneas aéreas. Para ello se solicitó a los Estados que actualicen la información del precio de combustible de aviación.</p> <p>d. <i>El Comité Ejecutivo en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) acordó presentar para su adopción a la XII Asamblea de la CLAC (Panamá, noviembre de 1996) un Proyecto de Resolución sobre las medidas para reducir la gravitación del costo de combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la Región.</i></p>	<p>ADOPCION DE UNA RESOLUCION sobre: "Gravitación del costo de combustible de aviación en los costos totales de las líneas aéreas de la región".</p>
<p>15. Seguimiento de la evolución de los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC) en el mercado regional y sus repercusiones.</p> <p><i>Responsables:</i> ARGENTINA (LIDER) GEPTA/GEJ</p>	<p>B.</p> <p>a. Resoluciones A10-1 y A10-2 (Cancún, nov. 1992).</p> <p>b. En la reunión GEPTA/GEJ/7 (Montevideo, julio 1993) se recomendó a los Estados, la internalización en las reglamentaciones del marco conceptual existente sobre esta materia (Código de Conducta sobre los SRC de la OACI, adoptado por el Consejo en 1991), e informar en tal sentido a la Secretaría.</p> <p>c. Se trató tangencialmente durante la reunión GEPTA/7 (febrero 1995).</p> <p>d. Se incluyó en el documento (**) aprobado por el CE/43 (marzo 1995), en el rubro "aspectos comerciales". En este sentido la CLAC considera necesario disponer de una cláusula modelo para los SRC con el propósito de utilizarla para los acuerdos bilaterales o multilaterales, instando además a los Estados para que incorporen a sus legislaciones el Código de Conducta de la OACI, sobre esta materia.</p> <p>e. Se envió carta circular a los Estados solicitando envíen información sobre las acciones adoptadas en relación a los SRC (EC 16/24.2.15/032 del 5/4/95).</p> <p>f. Al analizarse este asunto en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 (La Habana, agosto de 1995), los Grupos de Expertos acordaron proponer al Comité Ejecutivo: f.1) Que se trabaje en la simplificación del Código de Conducta de la OACI, con el apoyo de ALADA y de AITAL. f.2) Solicitar a AITAL e IATA que realicen una encuesta a las líneas aéreas para que informen sobre los problemas reales que enfrentan con el uso de los SRC. f.3) Solicitar a los Estados que respondan el cuestionario al que se hace referencia en el inciso e. de esta tarea. En tal sentido se enviarán las comunicaciones necesarias a AITAL, ALADA, IATA y a los Estados.</p> <p>g. Presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), sobre el seguimiento de los SRC en la región y sus repercusiones.</p> <p>h. <i>En la XLVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo sugerido por los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/13, Guatemala, marzo de 1996) se acordó instar a los Estados que aún no hayan respondido al cuestionario enviado por la Secretaría sobre este tema, lo hagan lo antes posible. De igual manera, se acordó esperar los resultados del Grupo de Expertos de la OACI que está estudiando este tema, para luego, con todos los elementos de juicio, proceder a analizarlos a nivel regional y adoptar las medidas pertinentes.</i></p>	<p>Se está realizando el seguimiento</p>
<p>16. Evaluación de los procesos de privatización en la región, y su repercusión en la política de transporte aéreo regional</p> <p><i>Responsables:</i> PARAGUAY (LIDER) ARGENTINA GEPTA/GEJ</p>	<p>A.</p> <p>a. En el CE/40 (Brasilia, nov. 1993) se acordó reconocer la necesidad de intercambiar experiencias y profundizar informaciones sobre los procesos de privatización en la región.</p> <p>b. <i>En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo 1995), se acordó proponer al Comité Ejecutivo se elimine este tema dentro del Programa de actividades, teniendo en cuenta que había sido estudiado suficientemente, cambiándose el enfoque hacia el estudio de la propiedad y control de los transportistas aéreos para lo cual se lo incluyó en la Tarea No. 3 del Comité Ejecutivo y sus órganos subordinados. En base a lo anterior, el Comité Ejecutivo de la CLAC en su XLIV reunión (Panamá, junio de 1995) decidió eliminar esta tarea, en los términos propuestos por los Grupos de Expertos.</i></p>	<p>Se ha eliminado</p> <p>Pasa a tratarse en la tarea No. 3 como estudio de la propiedad y control de los transportistas aéreos</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><i>Responsables:</i> COSTA RICA (LIDER) CUBA</p>	<p>A.</p> <p>a. En la Reunión GEPTA/7 (Asunción, feb. 1995), se acordó elaborar un documento que contenga los temas de interés para la CLAC, que sirva de base en las negociaciones con la CAFAC, en la búsqueda de coincidencias con este bloque, con el propósito de llevar al 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI una posición conjunta.</p> <p>b. Se aprobó el documento (***) que contiene los criterios para el establecimiento de una política de transporte aéreo comercial de la CLAC, que se utilizará como base en las negociaciones con los Organismos Regionales, con miras a llevar una posición conjunta en los aspectos coincidentes, ante el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (CE/43, 7 y 8 de marzo de 1995).</p> <p>c. Se acordó que el punto No. 3 de este Programa de Actividades, "seguimiento de los estudios jurídicos, institucionales y económicos de los sistemas CNS/ATM, con objetivo al establecimiento de un marco jurídico", se incluya en este rubro.</p> <p>d. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo de 1995) se acordó:</p> <p>d.1) Someter a consideración del Comité Ejecutivo la nota de estudio sobre el marco jurídico de los sistemas CNS/ATM que se presentaría en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y que sería elaborada por Cuba, tomando en cuenta los resultados de la participación del Presidente de la CLAC en la Asamblea de la CAFAC sobre este tema. d.2) Invitar al Secretario del GREPECAS (Director Oficina SAM OACI, Lima) a participar en la siguiente reunión del Comité Ejecutivo. d.3) Solicitar al Comité Ejecutivo designe a un representante de la CLAC y a un suplente para que participen en las reuniones del GREPECAS, considerando el presupuesto disponible para ello, cálculo que será realizado por la Secretaría y presentado en el CE/44 (Panamá, junio 1995). d.4) Presentar la nueva versión del documento (***) inicialmente aprobado por el CE/43 (San José, Costa Rica, marzo 1995), a consideración del CE/44 (Panamá, junio 1995), tomando en cuenta las enmiendas acordadas. d.5) Presentar en el CE/44 (Panamá, junio 1995) el documento relacionado a la "Revisión del Orden del Día Provisional de la Asamblea de la OACI, 31° Período de Sesiones", incluyendo las enmiendas acordadas.</p> <p>e. Con respecto a lo anterior, el CE/44 decidió: e.1) Presentar las siguientes notas de estudio a la Asamblea de la OACI: "sobre el establecimiento de un marco jurídico relativo a implementación de los sistemas GNSS" y en relación al Fondo Monetario Aeronáutico Internacional (ver tarea No. 19). e.2) Designar al Dr. Joaquín Rodríguez de Cuba como representante de la CLAC ante el GREPECAS y como alterno al Dr. Pablo Arce de Costa Rica. e.3) Adoptar las correcciones introducidas al Documento sobre Criterios (**). e.4) Aprobar el documento "Revisión del Orden del Día Provisional del 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI" resolviendo a su vez que debería ser tomado en cuenta por los especialistas de la CLAC en la Reunión Inter-Regional con la CAFAC (Río de Janeiro, julio 1995).</p> <p>f. Dentro de la preparación de estrategias con miras a las elecciones del Consejo de la OACI durante el 31° Período de Sesiones de la Asamblea, el CE/44 acordó:</p> <p>f.1) Que los Estados miembros de la CLAC realicen las gestiones pertinentes solicitando a los países amigos el apoyo a las candidaturas oficiales de los Estados Latinoamericanos, difundiendo la lista de candidatos de la región en la esfera de relaciones exteriores y aeronáuticas, e intensificando esta tarea cuando más próxima sea la fecha de las elecciones. f.2) Autorizar al Presidente de la CLAC negociar con la CAFAC y la CEAC, o cualquier otra Organización, todo lo referente a las candidaturas para mantener los siete asientos que actualmente disponen países de la región latinoamericana en el Consejo de la OACI.</p> <p>g. En la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/12 se informó que las notas de estudio sobre el Fondo Monetario y la implementación de los GNSS se habían remitido a la sede de la OACI en Montreal para su presentación en la Asamblea. Asimismo se acordó someter al Comité Ejecutivo: g.1.) Que el Señor Presidente sea quien exponga ante la Asamblea de la OACI (cuestión 36.1 del orden del Día de la Asamblea de la OACI) explicando la labor que viene desarrollando la CLAC reflejado en el Doc. sobre Criterios de Política Aérea Comercial (**). g.2) Incluir las nuevas modificaciones acordadas en relación a ese documento (***) y encargar a la Secretaría que prepare una nota informativa modificando la forma de redacción. g.3) No presentar la nota de estudio sobre el medio ambiente.</p> <p>g.4) Encargar a la Secretaría la preparación de un documento sobre la situación del transporte aéreo en las subregiones y sus perspectivas en el campo político-económico, consolidando los informes disponibles, con la finalidad de circular entre los Estados miembros un proyecto de nota informativa para su posterior presentación y discusión en el CE/45 (Montreal, setiembre 1995). Al respecto, comprometer a la Administración cubana envíe el informe de la Cumbre de Jefes de Estados del Caribe, sobre Comercio, Turismo y Transporte, con el objeto de incluirlo también como parte de este proyecto de nota. g.5) Tomar nota del resumen de los antecedentes preparado por la Secretaría y de la documentación recopilada sobre el Plan estratégico, el cual fue aprobado en el 29° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, con el objeto de contar con los elementos de juicio en relación a este tema para su participación en este evento. g.6) Tomar nota del marco normativo recopilado por la Secretaría, con respecto a la "seguridad de la aviación" y al "tráfico ilícito de drogas por vía aérea", para tenerlos en cuenta cuando se traten en la Asamblea de la OACI. g.7) Tomar nota de lo informado por la Secretaría en relación a la recomendación de la OACI sobre el plan de transición del sistema ILS al MLS.</p>	<p>Objetivos alcanzados en relación a la participación de la CLAC en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI</p>
---	---	---

n. Dentro de las estrategias, se inició un acercamiento con los otros Organismos Regionales de Aviación Civil, especialmente con la CAFAC. Es así que el Presidente de la CLAC asistió a la Asamblea de la CAFAC en el mes de mayo de 1995 (Nigeria). Posteriormente en el mes de julio de 1995 se celebró en Río de Janeiro una reunión Inter-Regional CLAC/CAFAC y se concertó otra reunión de ambas Comisiones en Montreal, el día 18 de setiembre, previa a la Asamblea de la OACI. Por otro lado, las estrategias para la elección de los representantes en el Consejo de la OACI, sería llevada directamente entre los Presidentes de ambos Organismos Regionales, ello de acuerdo a lo previsto en la reunión Inter-Regional.

i. La Secretaría preparó una Guía de orientación para el tratamiento de las cuestiones del Orden del Día de la Asamblea de la OACI, con el propósito de presentarla a consideración del CE/45 (Montreal, Setiembre de 1995).

j. En el 31º Período de la Asamblea de la OACI, las siguientes notas de estudio fueron presentadas, como producto del trabajo que desarrolló la Comisión durante 1995: A31-WP73 - Plan de acción estratégico (propuesta sobre creación de un Fondo Monetario Aeronáutico Internacional) - presentada por: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Panamá y República Dominicana (para mayores detalles ver la Tarea No. 19). A31-WP75 - Implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI - Consideraciones sobre el establecimiento de un marco jurídico relativo a la implantación de los sistemas GNSS - presentada por: Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador y Panamá (para mayores detalles ver la Tarea No. 2). A31-WP137 - Examen y perspectivas del transporte aéreo - El transporte aéreo en la Región Latinoamericana. - presentada por la CLAC (para más detalles ver la Tarea No. 16). A31-WP138 - Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo - presentada por la CLAC (para más detalles ver la Tarea No. 20). Por otro lado, en relación a la elección de los Estados contratantes para formar parte del Consejo, los 20 Estados miembros de la CLAC junto con otros Estados del área del Caribe en la nota de estudio A31-WP/102 presentaron las candidaturas de siete países de la región repartidos en los tres Grupos (Grupo I: Brasil, Grupo II: Argentina, México y Venezuela y Grupo III: Bolivia, El Salvador y Trinidad y Tabago) para la elección del Consejo de la OACI (trienio 1995-1998). Al respecto cabe mencionar que los siete Estados candidatos fueron elegidos para formar parte del Consejo de la OACI.

k. Presentación de una nota de estudio en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/13 (Guatemala, marzo de 1996), sobre la participación de la CLAC en el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, setiembre 1995).

l. En el CE/45 (Montreal, setiembre 1995) se acordó la conformación de un "Grupo de Contacto" que sirviera de enlace con los otros Organismos Regionales, el mismo que serviría no solamente para las aproximaciones que debían hacerse durante la Asamblea sino para continuar trabajando a lo largo del tiempo, quedando conformado por cada uno de los países que forman parte del Comité Ejecutivo y un representante de Trinidad y Tabago, ya que este último Estado ostenta la Presidencia de la nueva Asociación de Estados del Caribe, lo cual puede contribuir a fortalecer las relaciones existentes. Asimismo se acordó que el Secretario de la CLAC también participaría en las reuniones de este Grupo.

m. El Comité Ejecutivo de la CLAC en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) resolvió:

m.1) Reconocer que el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se caracterizó por una posición más unida de todos los países de América Latina como resultado de las reuniones periódicas y de las coordinaciones realizadas. Sin embargo se debía seguir trabajando para que en el 32º Período de Sesiones la participación de los Estados miembros de la CLAC sea mayor, poniendo en evidencia la integración latinoamericana.

m.2) Mantener la idea de los "grupos de contacto" como un mecanismo ágil y eficiente para cuando la Comisión tenga que prepararse para abordar situaciones o temas específicos, como por ejemplo, antes de una Asamblea, una Conferencia mundial etc.; entendiéndose que el Comité Ejecutivo podrá utilizar este mecanismo y convocar al "Grupo de contacto", sin que se constituya en un Grupo de trabajo permanente.

m.3) En relación a la incorporación de otros Estados de América a la CLAC, el Comité Ejecutivo consideró en principio, que sería conveniente y resolvió encargar a los Grupos de Expertos que estudien este tema a la luz de lo que establece el Estatuto y en base al análisis de las "ventajas y desventajas" que esto podría generar. De igual manera, encargó a la Secretaría recabar criterios del resto de Estados miembros sobre este tema y elabore una nota de estudio para que los Grupos de Expertos preparen un proyecto de Resolución para la XII Asamblea, en caso de ser necesario. Por lo tanto, este asunto debía constar como tema específico para la próxima reunión conjunta de los Grupos de Expertos (GEPTA/GECOT/GEJ/14, Caracas, Venezuela, julio-agosto de 1996). Esto, independientemente de la decisión que se adopte en relación a la participación de la FAA en las reuniones de la CLAC en calidad de observador, en el caso de que este organismo demuestre su interés en participar. Este asunto de la incorporación de otros Estados de América a la CLAC se tratará en la reunión GEPTA/GECOT/GEJ/14 (Caracas, Venezuela, julio-agosto 1996) dentro de las cuestiones estatutarias (posible enmienda de los Artículos 1 y 2 del Estatuto).

<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><i>Responsables:</i> VENEZUELA (LIDER) ARGENTINA, BRASIL, GUATEMALA, PANAMA</p>	<p>B</p> <p>a. Análisis de los progresos en el emprendimiento andino (Pacto Andino), a través de la participación de la CLAC en las reuniones que en el campo del transporte aéreo organice el Acuerdo de Cartagena. (XI reunión del Comité Ejecutivo, La Habana, abr. 1994).</p> <p>b. Seguimiento de otras políticas subregionales</p> <p>c. Ver punto 7.</p> <p>d. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo 1995) se analizó este asunto, acordando que era necesario que se continué estudiando en las siguientes reuniones con el objeto de ir evauando su evolución.</p> <p>e. En la reunión GEPTA/GEJ/12 (La Habana, agosto de 1995) se acordó proponer al Comité Ejecutivo que se continúe con el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo y que la Secretaría siga recabando la información necesaria que le permita realizar el estudio señalado, utilizando la vía directa con los organismos subregionales en los que el transporte aéreo es parte de esos Acuerdos, y a través de los Estados miembros, cuando los Acuerdos de dichos Organismos no incluyan a este sector.</p> <p>f. En el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, setiembre de 1995), la CLAC presentó la nota de estudio A31-WP/137, la cual informaba de manera sucinta las tendencias de las políticas del transporte aéreo en América Latina, tomando en cuenta los trabajos que vienen desarrollando los diferentes organismos subregionales al amparo de sus acuerdos de integración económica.</p>	<p>Se está realizando el seguimiento</p>
<p>19. Seguimiento de la evolución del establecimiento del "Organismo Monetario Aeronáutico Internacional".</p> <p><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) COSTA RICA, PANAMA</p>	<p>A</p> <p>a. Este tema se llevó a la negociación con otros Organismos Regionales, antes del 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI que se celebrará en Montreal en set. 1995 (GEPTA/7, feb. 1995).</p> <p>b. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo 1995) se acordó:</p> <p>b.1) Someter a consideración del Comité Ejecutivo el texto del Proyecto de nota de estudio para presentarlo a la Asamblea de la OACI con la debida antelación, incluyendo el texto correspondiente al punto 6.2 que deberá ser redactado por la Secretaría de acuerdo a los criterios aprobados durante el debate.</p> <p>b.2) Recomendar al Comité Ejecutivo que como estrategia se solicite el copatrocinio de los Estados para su presentación; que se realicen los contactos necesarios con los Representantes Latinoamericanos ante el Consejo de la OACI para la promoción del documento en este Organio; que la Presidencia de la CLAC circule entre los Estados Contratantes de la OACI la idea del Fondo y la nota de estudio y que se procure la mayor divulgación del proyecto y la nota a través de los medios de información especializados en aviación.</p> <p>c. Durante la reunión CE/44 (Panamá, agosto 1995) se acordó aprobar el Proyecto de nota de estudio que adjunta el Convenio sobre el Fondo Monetario Aeronáutico Internacional para ser presentado en la Asamblea de la OACI; la Secretaría de la CLAC circuló este proyecto de nota solicitando la adhesión de los Estados. En primera instancia los siguientes Estados habían manifestado que copatrocinarian la nota: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Panamá y República Dominicana. Al respecto durante la reunión GEPTA/GEJ/12 (La Habana, agosto de 1995) se informó que una nueva versión de la nota había sido enviada a la sede de la OACI para su presentación en la Asamblea, como cuestión 22 del Orden del Día, "Plan Estratégico de la OACI" y cuyas modificaciones respondían a las sugerencias realizadas por la CAFAC en la reunión Inter-Regional de Río de Janeiro (Julio 1995) y a las normas de presentación de las notas de estudio de la OACI.</p> <p>d. En el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, los siguientes Estados miembros de la CLAC presentaron la nota de estudio A31-WP/173: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Panamá y la República Dominicana, la cual describía la propuesta sobre la creación del "Fondo monetario aeronáutico internacional". Dicha nota fue remitida por el Comité Ejecutivo a la Comisión Económica, quien concluyó que, frente al apremiante problema de financiamiento de la aviación, la propuesta era valiosa y merecía un estudio más a fondo, encargando esta tarea al Consejo, quien al examinar este asunto debía considerar además si la conferencia propuesta sobre el financiamiento de la implantación de los sistemas CNS/ATM (asunto examinado en el marco de la cuestión 18 del orden del día), constituiría un foro adecuado para examinar el "Fondo Monetario" y los asuntos de financiamiento conexos.</p>	<p>En el 21º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se encargó el estudio de este tema al Consejo</p>
<p>20. Análisis y revisión del Proyecto de Resolución sobre Criterios y directrices en materia de Política de Transporte Aéreo.</p> <p><i>Responsables:</i> BRASIL (LIDER) ARGENTINA, CUBA, PANAMA</p>	<p>B</p> <p>a. Por encargo de la XI Asamblea de la CLAC (nov. 1994): elaboración de un nuevo Proyecto de Resolución por el Comité Ejecutivo.</p> <p>b. Ver la Recomendación A11-3</p> <p>c. En la reunión conjunta GEPTA/GEJ/11 (Guatemala, mayo 1995) se acordó sugerir al CE/44 (Panamá, junio 1995) que la Secretaría se encargue de elaborar un Proyecto de Resolución que tome en cuenta lo planteado durante el debate, para analizarlo en la siguiente reunión de los Grupos de Expertos. Al respecto el CE/44 decidió aprobar lo sugerido por los Grupos de Expertos.</p> <p>En este sentido, la Secretaría para la reunión GEPTA/GEJ/12 (La Habana, agosto 1995) preparó la NE/17 que presentaba dos proyectos de Resolución, uno sobre "Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo" y otro sobre la "Optimización de la utilización de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil Latinoamericana". En esa ocasión, los Grupos de Exptes decidieron trasladar el tratamiento de este asunto para una reunión posterior y solicitar a los Estados que revisen los dos proyectos de Resolución y envíen sus sugerencias y comentarios, con el objeto de que en la próxima reunión de los Grupos de Expertos se presente el documento depurado.</p>	<p>ADOPCIÓN DE DOS RESOLUCIONES sobre:</p> <p>"Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte aéreo"</p> <p>y</p> <p>"Optimización de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana"</p>

d. Con fecha 25/10/95 se envió a los Estados la carta circular EC 16/7, EC 18/24 2.20/158 adjuntando los dos proyectos de Resolución, solicitando a los Estados sus sugerencias y comentarios. En cuanto al documento sobre "Criterios para el establecimiento de una política aero-comercial de la CLAC", el cual forma parte de uno de los Proyectos de Resolución anteriormente nombrados, fue presentado por la CLAC en el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI como nota de estudio A31-WP/138, con el propósito de informar a la comunidad internacional sobre el trabajo que está realizando la CLAC con miras a establecer una política regional en esta materia.

e. El Comité Ejecutivo de la CLAC en su XLVI reunión (Asunción, Paraguay, mayo de 1996) en base a lo acordado por los Grupos de Expertos resolvió que los dos Proyectos de Resolución sobre: "Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo" y en relación a la "Optimización de la utilización de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana" sean presentados para su adopción en la XII Asamblea de la CLAC (Panamá, noviembre de 1996).

otas: * Prioridad asignada de acuerdo a lo aprobado en la XI Asamblea (Manaos, nov. 1994).

** Documento aprobado en el CE/43: "Criterios para el establecimiento de una Política de Transporte Aéreo Comercial de la CLAC con miras a la participación en el 31º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI".

**PRESUPUESTO 1995 - 1996 APROBADO POR LA XI ASAMBLEA DE LA CLAC
GASTOS REALES 1995 Y ESTIMACION DE GASTOS DIRECTOS AL 31/12/96**

(en dólares de los EUA)

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTO REASIGNADO*	PRESUPUESTO REASIGNADO	PRESUPUESTO REASIGNADO	GASTOS REALES	GASTOS ESTIMADOS	TOTAL GASTOS ESTIMADOS	SALDO ESTIMADO
		1995 - 1996	1995	1996	1995	1996	1995 - 1996	1995 - 1996
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) (4)+(5)	(7) (1)-(6)
180.000	REUNIONES	11700	8200	3500	8118	2295	10413	1287
211.100	PERSONAL DE PLANTILLA							
	Sueldos y Salarios	179014	79000	100014	84907	93293	178200	814
214.000	Horas Extraordinarias	0	0	0	0	0	0	0
399.600	AYUDA TEMPORAL							
	Sueldos y Salarios	0	0	0	0	0	0	0
216.000	CONSULTORES	0	0	0	0	0	0	0
310.000	AGASAJOS	900	400	500	361	0	361	539
321.000	COMUNICACIONES	19000	7000	12000	9774	9040	18814	186
322.000	FRANQUEO POSTAL	7000	3000	4000	3781	3036	6817	183
341.000	IMPRESION INTERNA	3905	1980	1925	1965	1924	3889	16
342.000	IMPRESION EXTERNA	595	520	75	525	53	578	17
334.000	ALQ. Y CONS. EQUIPO. OFIC.	455	200	255	198	40	238	217
335.000	ALQ. MATEN. Y OPERACION EQUIPO TRANSPORTE	3245	1600	1645	1523	1641	3164	81
351.000	GASTOS DE VIAJES	28700	16500	12200	17964	9830	27794	906
391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	1200	800	400	618	206	824	376
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	1050	300	750	285	0	285	765
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES Y EQUIPO	2596	2500	96	2596	0	2596	0
419.000								
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	1790	1350	440	1321	200	1521	269
511.000	BECAS DE CAPACITACION**	0	0	0	0	0	0	0
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS VARIOS Y GASTOS IMPREV.	1350	900	450	785	348	1133	217
399.100								
	TOTAL GASTO	262500	124250	138250	134721	121905	256626	5874
	AJUSTE OBLIGACIONES A.A.	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	262500	124250	138250	134721	121905	256626	5874

* Reasignado en 1995 y en 1996

** En la reasignación de fondos, esta partida ha servido como fuente para financiar la participación del delegado de la CLAC en las reuniones del GREPECAS (OAC).

**BECAS OTORGADAS AL PERSONAL DE LAS ADMINISTRACIONES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC
1995 - 1996**

	PAÍS	NOMBRE Y APELLIDO	ORGANIZACIÓN	CURSO
1	ARGENTINA	Oscar Mareiff (*)	OACI	Management of Aviation Security - Montreal, Canada - 10-21/07, 1995
2		Carlos Alberto Chanda	Fuerza Aérea Argentina - Comando de Regiones Aéreas	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
3		Carlos Horacio Satina	Dirección de Aeronáutica de la Provincia del Chaco	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
4	BOLIVIA	Hernán Laruita Rodríguez	AASANA	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada, 14/08 - 01/09, 1995
5		Virgilio Apaza Avalos (*)	AASANA	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada, 14/08 - 01/09, 1995
6		José O. Quiroga	Subsecretaría de Aeronáutica Civil	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
7	BRASIL	Gilson A. da Silva	Transportes Aéreos Regionais S.A. - TAM	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
8		Alessandra Arrojado Lisboa de Andrade (Sra.)	Comissao de Estudos Relativos a Navegacao Aérea Internacional - CERNAI	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
9	CHILE	Marío A. Morales Diaz (*)	Dirección General de Aeronáutica Civil	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
10		Juan Saavedra (*)	Dirección General de Aeronáutica Civil	Intermediate Civil Aviation Management - Montreal, Canada - 29/04 - 17/05, 1996
11	COLOMBIA	Guillermo Avila Foreto	Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
12		Victoria E. Huertas Durán (Sra.)	Aerolíneas Centrales de Colombia - ACES	Senior Airline Management - Montreal, Canada - 23/09 - 11/10, 1996
13	CUBA	Eduardo Lemus Benciaru	Cubana Airlines	Management of Airline Maintenance - Montreal, Canada - 01-19/05, 1995
14		Angel Carmona Rodríguez	Cubana Airlines	International Civil Aviation Overview - Montreal, Canada - 29/05-09/06, 1995
15		José R. Gener Delgado	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC	Management of Aviation Security - Montreal, Canada - 10-21/07, 1995
16		Jorge Luis Lara Andrade	Cubana Airlines	Senior Airline Management - Vancouver, Canada - 24/07 - 11/08, 1995
17		María Sexto Ortiz (Sra.)	ECASA	Senior Airport Management - Vancouver, Canada - 24/07 - 11/08, 1995

	PAIS	NOMBRE Y APELLIDO	ORGANIZACIÓN	CURSO
18		Jorge Mulet Perez	IACC	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
19		Julia Gómez Somosa (Sra.)	ECASA	Intermediate Airport Management - Montreal, Canada - 11-29/09, 1995
20		José M. Vega Rodríguez	ECASA	Management of Air Traffic Services - Montreal, Canada - 10-21/06, 1996
21		Isabel Montano Montalvo (Sra.)	AeroCaribbean S.A.	Management of Aviation Training - Montreal, Canada - 19-30/08, 1996
22	GUATEMALA	Silvia Calderón (Sra.)	Dirección General de Aeronáutica Civil	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
23		Gualberto G. López (*)	DGAC	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995 (30% descuento)
24	MEXICO	René Ulises Reyes	Dirección General de Aeronáutica Civil	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
25	NICARAGUA	Melvin Navas	Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales	Intermediate Airport Management - Montreal, Canada - 11-29/09, 1995
26		Eduardo José Marín	Dirección General de Aeronáutica Civil	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
27		Edgard Bohórquez (*)	Ministry of Construction & Transport	Management of Aviation Security - Montreal, Canada - 10-21/07, 1995
28	PANAMA	José J. Valdés Caballero	COPA	Management of Airline Maintenance - Montreal, Canada - 10/11/19/05, 1995
29		Fabian Lasso	Directorate of Civil Aviation	Management of Air Traffic Services - Montreal, Canada - 10-21/06, 1996
30	PERU	Augusto Mengoni Vicente (*)	Dirección General de Transporte Aéreo	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
31		Wilson Urteaga	OACI	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995
32	REPUBLICA DOMINICANA	Omar Michel Suero (*)	Dirección General de Aeronáutica Civil	Gerencia de la Aviación Civil - Nivel Intermedio - Montreal, Canada - 14/08 - 01/09, 1995 (30% descuento)
33	VENEZUELA	Fernando Araujo (*)	Avensa/Servivensa	Senior Airline Management - Montreal, Canada - 23/09 - 11/10, 1996 (50% descuento)

**DISCURSO DEL CAPITAN SHETTIMA ABBA-GANA
PRESIDENTE DE LA CAFAC
EN LA XII ASAMBLEA DE CLAC**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 5-9 de Noviembre de 1996)

Es para mí un gran honor y un agradable deber dirigirme a esta Asamblea de eminentes personalidades del mundo aeronáutico, en ocasión de la realización en la ciudad de Panamá, de la XII Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a la que estoy orgulloso de asistir personalmente por primera vez, representando a una organización hermana (CAFAC).

Al recibir la invitación para participar en esta Asamblea, yo, como Presidente de CAFAC, sopesé el interés y las aspiraciones comunes que han llevado a nuestros esfuerzos de cooperación y acción concertada hacia el logro de nuestras metas comunes, las que nunca ha dejado de patrocinar. Sr. Presidente, no es necesario que destaque la naturaleza complementaria de los objetivos e interdependencia de nuestras dos organizaciones. Desde la creación de nuestras dos organizaciones, hemos tratado en nuestras respectivas regiones de crear un ambiente operacional más favorable para el desarrollo firme y ordenado del transporte aéreo.

Ahora, permítanme agregar mi voz a la de los oradores que me han precedido para transmitir a las Autoridades y al pueblo de Panamá, mi profundo agradecimiento por la cálida y fraternal recepción que han brindado a todas las delegaciones, así como las excelentes condiciones para una exitosa reunión.

Cabe recordar que fue como continuación de nuestro enfoque cooperativo hacia una posición común sobre un número de temas relacionados con la aviación, lo que llevó a la Reunión Conjunta de la CAFAC y la CLAC en Río de Janeiro, Brasil, el 17 y 18 de julio de 1995. A ello siguió una reunión de coordinación entre las dos organizaciones en Montreal, Canadá el 18 de septiembre de 1995, durante la 31ª Período de la Asamblea de la OACI que consideró inter alia:

- a) El intercambio de criterios sobre temas de interés común para el apoyo mutuo y/o presentación de documentos de trabajo durante la Asamblea de la OACI; y
- b) El intercambio de criterios dirigidos a la evaluación de las posibilidades de futuras reuniones de coordinación interregional.

Al repasar su Orden del Día, es evidente que la CAFAC comparte la misma preocupación e interés particularmente relacionados con:

- a) La optimización del uso de los recursos disponibles para la integración regional de la aviación civil (Espacio aéreo);
- b) Política regional sobre transporte comercial aéreo;
- c) Medidas sobre el ruido, emisión de los motores y la protección ambiental;
- d) Medidas que deben adoptarse con respecto a la seguridad aérea.

En lo que respecta a la propuesta de la CLAC para la creación de un Fondo Aeronáutico Internacional, la CAFAC siempre ha respaldado la idea y considera que durante la Conferencia Internacional a ser organizada por la OACI (Asamblea OACI Res.A31-7) para tratar aspectos financieros, organizacionales, cooperativos, legales, institucionales y otros para la implantación de los sistemas CNS/ATM, la propuesta de la CLAC podría identificarse como una posible fuente de financiamiento del Plan de Transición CNS/ATM y otras infraestructuras de aviación.

Para concluir, Sr. Presidente, a medida que las realidades de la aviación internacional comienzan a afectarnos, resolvámonos a fomentar la relación cooperativa existente entre las dos organizaciones que nos permita lograr nuestros objetivos y volver la vista hacia atrás con orgullo y ver la meritoria contribución que se ha hecho en favor del progreso.

Les agradezco su atención.

XII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Panamá, Panamá, del 5 al 8 de noviembre de 1996)

ORDEN DEL DIA

1. Apertura de la XII Asamblea por el Presidente de la CLAC, Mayor Brigadier del Aire Renato Cláudio Costa Pereira.
2. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite.
3. Discurso por parte del Excmo. Señor Presidente de la República de Panamá, Dr. Ernesto Pérez Balladares.
4. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1995 - 1996.
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. Tasas, derechos aeroportuarios e impuestos y gravámenes al transporte aéreo en la región. **Proyecto de Recomendación** sobre tasas y derechos que gravan al transporte aéreo y **Proyecto de Resolución** que enmienda la parte pertinente de las Recomendaciones A3-4, A3-7, y A8-8.
Tareas Nos. 7 y 10 de la Secretaría.
8. El precio de combustible de aviación en la región y su influencia en los costos de operación de las líneas aéreas. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 14 del Comité Ejecutivo.
9. Adopción de medidas coordinadas en materia de turismo y su influencia en los organismos subregionales. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 9 de la Secretaría.
10. Optimización de la utilización de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana. **Proyecto de Resolución.**
Tareas Nos. 3 y 8 de la Secretaría y Tarea No. 20 del Comité Ejecutivo.

11. Política Regional en materia de transporte aéreo comercial. Criterios y Directrices. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 20 del Comité Ejecutivo.
12. Ingerencia en el transporte aéreo de los organismos de intercambio de servicios. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 8 del Comité Ejecutivo.
13. Adopción de normas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas, y de los programas de protección del medio ambiente. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 5 del Comité Ejecutivo.
14. El Sistema Estadístico de la CLAC y su proyección a futuro. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 2 de la Secretaría.
15. Medidas para coordinar las posiciones de los Estados miembros de la CLAC en los foros del GREPECAS. **Proyecto de Recomendación.**
Tarea No. 2 del Comité Ejecutivo.
16. Acciones a tomar respecto al problema de seguridad aérea. **Proyecto de Resolución.**
17. El Plan Modelo de la OACI para la aplicación de los Programas Nacionales de Facilitación del transporte aéreo. **Proyecto de Resolución.**
Tareas No. 8 de la Secretaría y 9 del Comité Ejecutivo.
18. Incorporación de enmiendas al Estatuto de la CLAC. **Proyectos de Resolución.**
Tarea No. 6 del Comité Ejecutivo.
19. Presupuesto de la CLAC para el bienio 1997 - 1998. Gastos realizados en el período 1995 -1996.
Tareas Nos. 11 y 12 de la Secretaría.
20. Cumplimiento de los Estados miembros de sus obligaciones financieras con la Comisión. Escalas de porcentaje de contribución correspondientes a 1997 y 1998. **Proyecto de Resolución.**
Tareas Nos. 11 y 12 de la Secretaría.
21. Observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelos. **Proyecto de Resolución.**
22. Uso indebido de la aviación civil.

23. Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 1997 al 31 de diciembre de 1998.
24. Otros Asuntos.
25. Examen del Informe del Comité I.
26. Examen del Informe del Comité II.
27. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
28. Elección del Presidente y Vicepresidentes de la CLAC.
29. Lugar y fecha de la XIII Asamblea de la CLAC.
30. Clausura de la XII Asamblea.

XII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Panamá, Panamá, 5 al 8 de noviembre de 1996)

**TEXTO DEL DISCURSO DE CLAUSURA DEL LIC. EUSTACIO FABREGAS,
PRESIDENTE DE LA CLAC**

Mayor Brigadier del Aire, Renato Cláudio Costa Pereira
Señores Vicepresidentes salientes de la CLAC
Señores Vicepresidentes del nuevo Comité Ejecutivo
Distinguidos delegados de los Estados miembros
Señores observadores de otros Estados y Organismos Internacionales

Señores y Señoras:

Quiero en primer lugar agradecer a los señores delegados la confianza que le han otorgado a mi país al elegirme como nuevo Presidente de la CLAC. Puedo asegurarles que Panamá sabrá responder al reto que plantea el conducir los destinos de la CLAC durante los próximos dos años.

El ejemplo que nos ha dejado el Sr. Brigadier del Aire, Renato Cláudio Costa Pereira y su Comité Ejecutivo al conducir el trabajo de la CLAC durante cuatro años, nos servirá de guía y de estímulo para poder desarrollar nuestra labor, recordando siempre el tesón y entrega al trabajo que fueron características del Brigadier y de su Comité Ejecutivo. Muchas gracias por ello, Señor Brigadier, lo recordaremos siempre con mucho cariño y trataremos de seguir el sendero latinoamericanista que usted trazó.

Igualmente, estoy seguro que el nuevo Comité Ejecutivo seguirá contando con la excelente colaboración de la OACI, nuestro organismo mundial, y que continuaremos con el apoyo de nuestra Secretaría, encabezada por nuestro amigo, el señor Marco Ospina Yépez.

De la misma manera, estoy seguro que a lo largo del camino, durante estos dos años, seguiremos recibiendo el apoyo de los organismos internacionales y regionales con los cuales normalmente ha tratado la CLAC, para recibir su valiosa experiencia que nos permitirá encontrar las soluciones más adecuadas para resolver los problemas a los que nos enfrentaremos rutinariamente.

También no tengo duda alguna de que encontraré en mis compañeros del nuevo Comité Ejecutivo toda la comprensión, apoyo y solidaridad, para que juntos busquemos las mejores soluciones para el cumplimiento del programa de trabajo y de reuniones que ustedes nos han encomendado al aprobar todas las Resoluciones y Recomendaciones de esta doceava Asamblea.

Todo el apoyo que he mencionado anteriormente no será suficiente para cumplir el programa de trabajo y conducir a la CLAC por el sendero apropiado, si no cuento con la participación de ustedes, señores delegados, representantes de los Estados miembros de la CLAC. La razón de existencia de la Comisión descansa en sus Estados miembros. Sin los Estados, no existiría la Comisión y ustedes son la representación viva de los Estados.

Por ello, si queremos hacer una CLAC grande, importante e influyente en el mundo aeronáutico, demando la presencia de todos ustedes. Pero no quiero dicha presencia solamente durante las Asambleas o las reuniones importantes, la quiero en forma permanente. La quiero todos los días, contestando la correspondencia que se les envíe, completando los cuestionarios que se les pida, aprobando e implementando las Resoluciones y Recomendaciones que se adopten, enviando delegados en número y competencia apropiada a las reuniones que se convoquen, participando activamente en las reuniones y exponiendo su propio punto de vista con toda franqueza y libertad. Principalmente, los invito a aprobar los cambios estatutarios adoptados en esta Asamblea, para que puedan entrar en vigor a la brevedad posible; sólo de esta manera podremos hacer todos juntos una CLAC grande e importante que sea respetada en la comunidad aeronáutica internacional.

El reto que tiene la CLAC por delante es muy grande, cada día el mundo se hace más pequeño en términos de horas de vuelo y medios de comunicación y por lo tanto los Estados se hacen más interdependientes. Tenemos que ser más imaginativos e innovadores y desarrollar programas de trabajo más realistas que tengan una implementación práctica e inmediata.

También somos conscientes de nuestras limitaciones económicas y del papel que nos toca desarrollar en la comunidad aeronáutica mundial. Por ello será necesario abandonar algunos trabajos que duplican esfuerzos, que son improductivos o que no tienen un impacto real en el desarrollo de la aviación civil latinoamericana y enfocar nuestros limitados recursos a la solución de los problemas más urgentes que nos agobian constantemente.

Debemos utilizar a la Comisión para la búsqueda de soluciones a los problemas que afectan a la mayoría de los Estados miembros, aprovechando el viejo lema de que la unión hace la fuerza. Debemos cooperar y colaborar entre nosotros mismos. Si Estados de menor desarrollo requieren de nuestro apoyo a los problemas que periódicamente aparecen, debemos enfrentarlos en forma multilateral; no para formar un bloque de rechazo, sino para buscar y ofrecer soluciones que sean compatibles con nuestra realidad y que satisfagan las legítimas inquietudes que puedan tener otros Estados ajenos a la región.

Por ello es mi intención proponerle al Comité Ejecutivo una serie de medidas que van desde robustecer la comunicación con los Representantes Latinoamericanos en el Consejo de la OACI, observar el trabajo de otros organismos regionales como la CEAC y la CAFAC, establecer consultas con Estados ajenos a la Región cuyas líneas aéreas vuelan hacia

Latinoamérica, buscar el robustecimiento de la autoridad aeronáutica, hasta el examen de las nuevas tendencias técnicas, políticas y económicas que indudablemente tendrán un impacto en la seguridad y la economía del transporte aéreo de América Latina y el Caribe.

Por otro lado, me es grato informarles que el Gobierno de Panamá ha decidido establecer un Instituto internacional de alto nivel para la formación de profesionales de la aviación en el área de la administración y alta gerencia que, entre otros, estaría abierto a todos los Estados miembros de la CLAC. Para tal efecto, he sostenido conversaciones preliminares con altos funcionarios de la OACI, de Brasil y de los Estados Unidos y esperamos en fecha próxima realizar un estudio de factibilidad que nos permitirá definir con mayor precisión los alcances del Instituto, las fuentes de financiamiento, los costos de operación y la manera de financiar dichos costos. Lo anterior se hará tomando en cuenta la necesidad de que los cursos sean lo más económicos posible para que estén al alcance de muchos Estados que actualmente no pueden acceder a centros de instrucción similares por razones de costo.

Esta idea no es sólo mía, sino surgió de una conversación sostenida con el Brigadier Renato Cláudio Costa Pereira en la ciudad de Cusco y posteriormente el Dr. Assad Kotaite la ha apoyado en forma entusiasta. Por parte del Gobierno de Panamá, estamos dispuestos a ofrecer las instalaciones apropiadas en el área revertida que albergará a la Academia Internacional de las Fuerzas Aéreas en donde muchos ilustres colegas de la Región, recibieron entrenamiento.

Consideramos que dicho Instituto contribuirá a cubrir las necesidades que ya existen en la Región en materia de capacitación aeronáutica de alto nivel, por lo que esperamos contar con la simpatía y el apoyo de los Estados miembros de la CLAC en este proyecto.

Señores delegados, los invito a que todos juntos, participando activamente bajo el marco de la CLAC, hagamos un esfuerzo común para que los objetivos y funciones establecidos en el Capítulo II de los Estatutos de la CLAC, sigan siendo una realidad, respondiendo de una manera más dinámica a los retos que continuamente aparecen en el escenario de la aviación civil internacional.

Muchas gracias.