

1973 - 1998



CLAC
25 AÑOS

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

XIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago, Chile, 21 al 24 de julio de 1998)

INFORME

XIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago, Chile, del 21 al 24 de julio de 1998)

INFORME

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XIII Asamblea Ordinaria en la ciudad de Santiago, Chile, entre los días 21 y 24 de julio de 1998; en este importante evento participaron 138 delegados, representando a 17 Estados miembros, 4 Estados observadores, 11 Organismos Internacionales, y 8 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 Señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Don Andrés Wallis solemnizó el acto inaugural con su presencia y el Sr. Renato Cláudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), participó en la ceremonia inaugural, transmitiendo a los asistentes la Declaración del Señor Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite quien no pudo estar presente; asimismo, el señor Costa Pereira tomó parte 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 Chileno.

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Apertura de la XIII Asamblea por el Presidente de la CLAC, Licenciado Eustacio Fábrega.

4. El señor Licenciado Eustacio Fábrega, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil inauguró la Asamblea que se llevó a cabo en el Salón Montt del Hotel Crowne Plaza Santiago, localizado en la ciudad de Santiago, Chile, el día martes, 21 de julio de 1998 a las 1500 Hs. (**Adjunto 13**).

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Discurso por parte de la Autoridad del país anfitrión

5. El Excelentísimo Señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Don Andrés Wallis, en representación del Gobierno de Chile 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 reiterando el apoyo a este organismo. El discurso *in extenso* se acompaña como **Adjunto 3**.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Discurso del Secretario General de la OACI, Sr. Renato Cláudio Costa Pereira.

6. El Señor Renato Cláudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI, se dirigió a la Asamblea transmitiendo, en primer lugar, la Declaración que para la ocasión envió el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, quien no pudo asistir a este evento (**Adjunto 4**). Por su parte, el señor Secretario General en su alocución, entre otras cosas, resaltó la tradición aeronáutica del pueblo chileno y de la ciudad de Santiago, que se ha constituido en un importante centro financiero y comercial en la región. El texto del discurso pronunciado *in extenso* se acompaña como **Adjunto 5**.

7. El Presidente de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), Capitán Shettima Abba-Gana también 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 (**Adjunto 14**).

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1997 - 1998.

CLAC/A13-NE/02

8. El Presidente de la CLAC presentó el Informe de Actividades de la Comisión correspondiente al bienio 1997-1998 tal como se detalla en el documento que se acompaña como **Adjunto 7**, dando inicio, de esta manera, a la primera sesión Plenaria y a las sesiones de trabajo propiamente dichas.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Suscripción del Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CEAC.

CLAC/A13-NE/09

9. El Presidente de la CLAC cedió la palabra al Secretario para la presentación de la nota de estudio CLAC/A13-NE/09 la cual resumía los antecedentes que dieron lugar a la elaboración del Memorándum de Entendimiento entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Conferencia Europea de Aviación Civil.

10. Luego de una breve pero muy cálida y sentida alucución donde el Sr. André Auer, Presidente de la CEAC, en la que resaltó la importancia de mantener estrecha coordinación y comunicación con este Organismo Regional con el objetivo de promover un desarrollo seguro y eficiente en América Latina, Europa y el resto del mundo, se procedió a la suscripción del Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CEAC (**Adjunto 15**). En representación de la CLAC actuó el Lic. Eustacio Fábrega, en su calidad de Presidente. El texto de dicho MOU se incluye como **Adjunto 6** de este Informe.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Adopción del Orden del Día.

**CLAC/A13-NE/01 (CORRIGENDUM)
CLAC/A13-NI/01**

11. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado por el Comité Ejecutivo en la nota de estudio CLAC/A13-NE/01 (Corrigendum 2), aprobándolo por unanimidad tal como aparece en el **Adjunto 8**.

**Cuestión 7 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/A13-NE/03
CLAC/A13-NI/02**

12. 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 8, 13, 14, 17 y 18 del Orden del Día, mientras que el Comité II se encargó de tratar las cuestiones 9, 10, 11, 12, 15 y 16, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A13-NE/3 y la nota informativa CLAC/A13-NI/2. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 fueran examinadas directamente por la Plenaria.

13. La Asamblea eligió al señor Marcos Vinicius Sfoggia, Jefe de la Delegación de Brasil como Presidente del Comité I y al señor Roberto Kobeh Gonzalez, Jefe de la Delegación de México como Presidente del Comité II.

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

**Modificación del Artículo 2 del Estatuto de la CLAC. Incorporación de
otros Estados de América a la CLAC. Resolución A13-1.**
Tarea No. 12 del Comité Ejecutivo.

**CLAC/A13-NE/4 Corrigendum
CLAC/A13-NE/20**

14. La Asamblea examinó la nota de estudio presentada referente a la modificación del Artículo 2 del Estatuto de la CLAC y la Resolución que permitiría la ampliación del área geográfica de la Comisión. De igual manera, tomó nota del amplio y fructífero trabajo desarrollado por los órganos subordinados de la Asamblea en el transcurso del bienio.

15. Durante el debate se intercambiaron varios puntos de vista que apuntaban a mejorar el texto de la Resolución, de tal forma, que éste refleje claramente el carácter consultivo del organismo, así como el criterio de que las modificaciones propuestas se circunscriban específicamente al cambio de denominación y ratifiquen que, bajo ningún punto de vista, sustituirían o cancelarían los objetivos y fines que figuran en el Estatuto, así como los compromisos internacionales adquiridos por el Organismo Regional.

16. Para tal efecto, se constituyó un grupo de redacción, el mismo que se encargó de revisar e introducir los cambios sugeridos por las diferentes Delegaciones. Como producto de esta tarea, la Asamblea aprobó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A13-1

**AMPLIACION DEL AREA GEOGRAFICA DE LA CLAC PARA LA
INCORPORACIÓN DE OTROS ESTADOS DE AMERICA**

CONSIDERANDO que el Artículo 2 del Estatuto de la Comisión solamente permite 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 realizar una modificación estatutaria que permita la incorporación de otros Estados de América a la CLAC;

CONSIDERANDO los beneficios que ha generado para la región este foro de naturaleza consultiva aspecto que seguirá caracterizando las resoluciones que emanen de la Comisión;

CONSIDERANDO que la ampliación al Organismo 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 XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1) Aprobar las siguientes Enmiendas al Estatuto de la CLAC:

a) Sustitúyase el texto del Artículo 2 que dice:

"Podrán integrar la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil que en adelante se denominará indistintamente la Comisión o la CLAC, solamente los Estados situados en América del Sur, América Central incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe, área geográfica que a los fines del presente instrumento se denominará Latinoamérica."

Por:

"Podrán integrar la Comisión referida en el Artículo 1, que en adelante se denominará indistintamente la Comisión Panamericana de Aviación Civil, la Comisión o COPAC, los Estados situados en el Continente Americano y en el Caribe, área geográfica que a los fines del presente instrumento se denominará la Región."

b) Modifíquese todos los artículos del Estatuto que fueren necesarios a los fines de sustituir las expresiones "Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)" por la de "Comisión Panamericana de Aviación Civil (COPAC)", así como "región latinoamericana" o "latinoamérica" por "la Región".

2) Las presentes enmiendas al Estatuto de la CLAC entrarán en vigor cuando los 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.

- 3) Una vez que entren en vigencia las reformas a los Estatutos, según lo previsto en la presente Resolución, el Comité Ejecutivo procederá de inmediato a formular las reformas que correspondan en el Reglamento Interno de las Reuniones, con la finalidad de armonizar las disposiciones de esos dos instrumentos y adecuarlos a la nueva denominación.
- 4) El cambio de denominación señalado precedentemente no sustituye ni cancela los objetivos y fines asignados estatutariamente a la Comisión, ni los compromisos internacionales suscritos o adquiridos.

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

**Reglamento Orgánico de Facilitación para un Comité Nacional y de
Aeropuerto. Recomendación A13-1.**
Tarea No. 6 del Comité Ejecutivo

CLAC/A13-NE/05

17. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A13-NE/05 referente a la necesidad de establecer reglamentos orgánicos en los Estados de la CLAC, para posibilitar la coordinación entre los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional, a nivel de los respectivos Comités Nacional y de Aeropuertos.

18. La Asamblea tomó nota de los antecedentes incluidos en la nota de estudio que dieron lugar a la Recomendación propuesta en la misma. El debate del tema permitió destacar los buenos resultados obtenidos por el país líder del grupo a cargo de este tema, en la aplicación de los reglamentos adjuntos a la Recomendación, exhortar a las delegaciones a adoptar la recomendación propuesta y a adaptarla a las características particulares de cada Estado, establecer que las legislaciones sobre la materia existentes en dos países no son contrarias a lo propuesto en la Recomendación permitiéndoles su adopción y que existe la disposición de aplicar los mencionados reglamentos, requiriendo algunos países para este fin, el apoyo de la OACI.

19. Luego de introducir una enmienda de forma al texto original de la recomendación, la Asamblea decidió adoptar la Recomendación tal como se muestra a continuación:

RECOMENDACIÓN A13-1

TEXTO DE ORIENTACIÓN SOBRE UN REGLAMENTO ORGÁNICO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS COMITÉS NACIONALES Y AEROPORTUARIOS DE FACILITACIÓN

CONSIDERANDO que la falta de coordinación institucional entre los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional, es uno de los problemas que enfrenta la Región, lo cual dificulta la aplicación de las Normas y Métodos recomendados del Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

TENIENDO EN CUENTA que los Estados de la CLAC deberán establecer en su sistema legislativo los reglamentos orgánicos que posibiliten la coordinación interna en los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional, tanto a nivel del Comité Nacional como Aeroportuario.

CONSIDERANDO que la familiarización y conocimiento de las Normas y Métodos establecidos a la luz del Anexo 9 y otras publicaciones de la OACI en materia de facilitación, por parte de los sectores que intervienen en la misma en el transporte aéreo internacional en la región podrá garantizarse con el establecimiento de un reglamento orgánico.

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a sus Estados miembros :

A tomar en cuenta los documentos anexos 1 y 2, "Reglamento Orgánico para un Comité Nacional FAL" y "Reglamento Orgánico para un Comité FAL Aeroportuario" como textos de orientación, encaminados ambos a la búsqueda de formas viables en la coordinación interna de los sectores que intervienen en la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

ANEXO 1

PROYECTO DE REGLAMENTO ORGÁNICO PARA UN COMITÉ NACIONAL 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

1. DOMICILIO Y REPRESENTACIÓN

- El Comité Nacional de Facilitación tendrá su sede en la ciudad de _____.
- El Comité Nacional podrá ejercer las acciones y atribuciones que le corresponden en todo el territorio nacional para lo cual podrá crear mediante acuerdos del pleno, comités de facilitación locales en los aeropuertos que estime conveniente.

2. ÓRGANOS, DESIGNACIÓN Y ELECCIÓN

- El Comité Nacional de Facilitación constará de los siguientes órganos
 - a) Presidencia
 - b) Vicepresidencia
 - c) Secretaría
 - d) Pleno
- La Presidencia del Comité Nacional se ejercerá por la máxima dirección de la autoridad aeronáutica.
- La Vicepresidencia del Comité Nacional será cubierta por designación del pleno por aceptación mayoritaria.
La designación recaerá necesariamente en uno de sus miembros, el que ejercerá sus funciones por un período de doce (12) meses.
El que ocupe el cargo de Vicepresidente no podrá volver a ser seleccionado para el período inmediato.
- La Secretaría del Comité Nacional será cubierta por designación del pleno a propuesta de uno de sus miembros. La designación recaerá necesariamente en persona que no forme parte del Comité Nacional y ejercerá sus funciones mientras no sea revocada su designación.

3. DEL PRESIDENTE

El Presidente tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Representar al Comité Nacional ante todos los organismos, órganos e instituciones nacionales e internacionales.
- b) Presidir las reuniones del Comité Nacional.
- c) Presidir las comisiones de trabajo, si así lo estima pertinente.
- d) Nombrar ponentes en los asuntos que requieran estudios, que no fueren asignados a comisiones o grupos de trabajo.
- e) Convocar las reuniones ordinarias, extraordinarias y las de emergencia.
- f) Elevar, si procede y en correspondencia a la legislación establecida las proposiciones de los acuerdos y/o recomendaciones adoptadas por el pleno, a la autoridad correspondiente para su conocimiento, o para que en su caso se consideren las recomendaciones que se hagan.

4. DEL VICEPRESIDENTE

El Vicepresidente tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Sustituir al Presidente, en caso de enfermedad o ausencia temporal, en todas las atribuciones inherentes a su cargo.
- b) Representar al Comité Nacional cuando sea designado expresamente por el Presidente o por el Pleno.
- c) Controlar las actividades encomendadas a las comisiones de trabajo.
- d) Realizar las demás funciones que el comité le asigne o el Presidente le delegue.

5. DE LA SECRETARÍA

El Secretario tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Realizar las actividades necesarias, conducentes a planificar y a coordinar los eventos de toda clase que se acordaron o en los que el Comité Nacional tenga participación o en aquellos por los que se hayan solicitado su concurso.
- b) Efectuar las coordinaciones necesarias para establecer y mantener relaciones con organizaciones, organismos e instituciones afines y especialmente con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- c) Llevar debidamente preparados a las reuniones que celebre el Comité Nacional, los asuntos que deban tratarse, redactar las actas correspondientes y suscribirlas con el Presidente.
- d) Citar a los miembros del Comité Nacional para las reuniones ordinarias y extraordinarias.
- e) Recibir las proposiciones de los miembros del Comité Nacional, velando que se cumplan todas las formalidades exigidas.
- f) Distribuir en tiempo y forma entre los miembros del Comité Nacional las proposiciones presentadas, para su estudio así como el orden del día correspondiente para cada reunión.
- g) Despachar con el Presidente todos los asuntos a su cargo.
- h) Enviar a los miembros copia de las actas de las sesiones.
- i) Controlar y archivar todos los documentos del Comité Nacional.
- j) Controlar las actividades realizadas por los grupos de trabajo.
- k) Despachar con el Vicepresidente los asuntos concernientes a las actividades encomendadas a las comisiones de trabajo.
- l) Preparar los informes definitivos que sobre las actividades realizadas por las comisiones y grupos de trabajo deba conocer el Comité Nacional.

6. DEL PLENO

El Pleno del Comité Nacional se constituye al momento de efectuarse la reunión del mismo con la presencia de todos sus integrantes. El Pleno tendrá las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Designar las comisiones y grupos de trabajo que considere necesarios.
- b) Recomendar la adopción por parte de los organismos de las medidas pertinentes para lograr los objetivos asignados al Comité Nacional.
- c) Adoptar acuerdos sobre los asuntos que fueren de la competencia del mismo.
- d) Nombrar al Vicepresidente y al Secretario del Comité Nacional.
- e) Evaluar las actividades de los Comités de Facilitación de aeropuertos.
- f) Solicitar de los organismos el aporte de personal técnico para integrar las comisiones y grupos de trabajo.
- g) Acordar la creación de Comités de Facilitación en los aeropuertos que estime conveniente.
- h) Aprobar los reglamentos orgánicos de los Comités de Facilitación que crearen en los aeropuertos.

7. DE LOS MIEMBROS.

Los miembros del Comité Nacional tienen las atribuciones y deberes siguientes:

- a) Participar con voz y voto en las reuniones del Pleno convocadas por el Presidente.
- b) Presentar cuantas mociones estimen pertinentes referidas a la actividad del Comité Nacional, acompañando tantas copias como miembros tenga dicho Comité.
- c) Solicitar reuniones extraordinarias expresando los asuntos a tratar y fundamentándole su solicitud.
- d) Hacerse representar en las reuniones en casos excepcionales, por su sustituto jerárquico, cuando no pudiese concurrir personalmente.

- e) Hacerse acompañar en las reuniones o sesiones por los asesores que estime conveniente, previo los requisitos y en las condiciones que señala el párrafo 9 pleca 8, del presente reglamento.
- f) Solicitar la posposición de la discusión de los temas tratados en las reuniones del Comité Nacional.
- g) Formar parte de las comisiones o grupos de trabajo que designe el Pleno del Comité.

8. DE LAS COMISIONES Y GRUPOS DE TRABAJO.

- Las comisiones y grupos de trabajo se integran por acuerdo del pleno, con la finalidad de realizar estudios, evaluaciones o investigaciones y rendir informes relacionados con las actividades que le están asignadas al Comité Nacional.
- Ambos órganos quedarán disueltos, una vez que el pleno le imparta la aprobación al documento final elaborado y presentado por el Secretario del Comité sobre la base del resultado de las actividades desarrolladas e informes redactados por la comisión o grupo de trabajo de que se trate.
- Se denominará comisión de trabajo a todo colectivo de trabajo creado o designado por el pleno del Comité Nacional que esté integrado por uno o más miembros del mismo.
- La comisión de trabajo la presidirá un miembro del Comité que será designado por el Pleno cuando acuerde su creación.
- Se denominará grupo de trabajo todo colectivo creado o designado por el Pleno, integrado por especialistas de los organismos, integrantes o no del Comité Nacional.
- Cualquier miembro del Comité Nacional podrá proponer al pleno la designación de especialistas, los que una vez aprobados serán solicitados al organismo que corresponda.

9. SESIONES DE TRABAJO.

- El Comité Nacional celebrará sesiones extraordinarias, ordinarias y de emergencia.
- Las sesiones ordinarias se celebrarán como mínimo cada tres (3) meses.

- Las sesiones extraordinarias y de emergencia se celebrarán en las oportunidades que fueren procedentes, a petición de cualquier miembro del Comité y su convocatoria será aprobada por el Presidente.
- Las sesiones ordinarias se convocarán con veinte (20) días de anticipación a la fecha de su celebración, mediante la citación y remisión del orden del día. Cuando no se pueda celebrar una sesión ordinaria por falta de quórum, podrá convocarse una sesión extraordinaria.
- Las sesiones extraordinarias se convocarán con siete (7) días de anticipación a la fecha de su celebración con el envío de la citación y orden del día a tratar.
- Las sesiones de emergencia, se pueden convocar con menos de siete (7) días, utilizando los medios de comunicación que fueren procedentes.
- El quórum para todas las sesiones se considerará con la presencia de no menos de cinco (5) miembros efectivos del Comité Nacional.
- Los miembros podrán asistir a las sesiones acompañados de asesores, lo que se informará previamente a todos los miembros y requerirá la autorización del Presidente. La participación de los asesores en la sesión se limitará a la cuestión o materia de las que sean especialistas.
- Todos los miembros tendrán voz y voto en las sesiones.
- Los acuerdos del Comité se consignarán en el acta respectiva.
- Todos los acuerdos y proposiciones del Comité se tomarán por mayoría de votos.
- A petición de cualquier miembro, el Comité deberá proponer la discusión de algún tema hasta la próxima sesión.
- La ponencia que vaya a desarrollar o tratar el Comité Nacional en un evento internacional deberá ser elaborada por el mismo y elevada si procede y en correspondencia con la legislación vigente a la autoridad correspondiente para su aprobación.

ANEXO 2

PROYECTO DE REGLAMENTO ORGÁNICO PARA UN COMITÉ FAL AEROPORTUARIO ENCAMINADO A LA BÚSQUEDA DE FORMAS VIABLES EN LA COORDINACIÓN INTERNA EN LAS SESIONES QUE INTERVIENEN EN LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL.

1. DOMICILIO Y REPRESENTACIÓN.

- El Comité de Facilitación del aeropuerto _____ radicará en el edificio del _____.
- El Comité de Facilitación del aeropuerto _____, tendrá las atribuciones necesarias suficientes para la consecución de sus objetivos y la realización de sus funciones, dentro del marco de su jurisdicción.

2. ÓRGANOS, DESIGNACIÓN Y ELECCIÓN.

- El Comité de Facilitación aeroportuario constará con los siguientes órganos:
 - a) Presidencia
 - b) Vicepresidencia
 - c) Secretario
- Cada vez que se sustituye al representante de un organismo o dirección, se comunicará por escrito al Presidente del Comité.

3. DEL PRESIDENTE

El Presidente tendrá las funciones siguientes:

- a) Formular, con asistencia del Secretario, el orden del día.
- b) Presidir las sesiones y dirigir los debates.
- c) Coordinar las reuniones para garantizar la asistencia de la totalidad de sus miembros.
- d) Firmar las actas en unión del Secretario.
- e) Convocar, por conducto del Secretario, a los miembros del Comité para las sesiones ordinarias y extraordinarias.

- f) Proveer lo necesario para el cumplimiento de los acuerdos.
- g) Dar a conocer al Comité Nacional de Facilitación, los acuerdos tomados y proponer aquellos que sean de la competencia del mismo.
- h) Solicitar a las comisiones de trabajo designadas, los estudios correspondientes.
- i) Representar al Comité a todos los efectos.
- j) Supervisar e informar al Comité el resultado de los acuerdos tomados en las sesiones de trabajo.

4. DEL VICEPRESIDENTE

- La Vicepresidencia debe recaer necesariamente en uno de sus miembros permanentes y será nombrado por un período de 6 meses y de forma rotativa.
- El Vicepresidente ostentará todas las funciones del Presidente cuando lo sustituye por ausencia temporal o enfermedad. Realizará además, aquellas funciones que el Presidente le delegue o el comité le asigne.

5. DEL SECRETARIO

- La Secretaría del Comité FAL aeroportuario podrá recaer en cualquier persona aunque no fuere miembro del mismo.
- Las funciones del Secretario serán las siguientes:
 - a) Citar por orden del Presidente a las reuniones ordinarias y extraordinarias.
 - b) Informar a los miembros del Comité, previo a las reuniones, el orden del día.
 - c) Recibir las proposiciones de los miembros relativas a la facilitación.
 - d) Firmar conjuntamente con el Presidente las actas de las reuniones.
 - e) Entregar a cada miembro del Comité copia autorizada de las actas de las reuniones.
 - f) Despachar con el Presidente los asuntos a su cargo.

- g) Remitir al Comité Nacional de Facilitación, a los organismos, las informaciones propias del Comité FAL del aeropuerto dado, que les sean solicitadas.
- h) Controlar y archivar la documentación del Comité.

6. SESIONES DE TRABAJO.

- El Comité FAL aeroportuario celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias.
- Las sesiones ordinarias se celebrarán como mínimo una (1) vez al mes, sin perjuicio de que se aumente el número de las mismas cuando así lo estime necesario el propio Comité.
- Las sesiones extraordinarias se celebrarán a petición de cualquiera de los miembros, expresando el asunto a tratar.
- El quórum para la celebración de las sesiones se integrará con la concurrencia de no menos de cinco (5) de los miembros.
- Todos los miembros podrán asistir acompañados de asesores a las sesiones, previa información a todos los miembros y la autorización del Presidente.
- La participación de los asesores en las sesiones se limitará a la cuestión o materia de la que sean especialistas.
- Todos los acuerdos del Comité se tomarán por mayoría de votos. En caso de empate decidirá el Presidente con voto de calidad.
- Los acuerdos del Comité se consignarán en el acta respectiva.
- A petición de cualquier miembro, el Comité propondrá la discusión de algún tema hasta la próxima reunión.
- Todos los miembros del Comité asistentes a las sesiones tendrán voz y voto en sus debates, deliberaciones y decisiones.

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil"
Recomendación A13-2.
Tarea No. 19 del Comité Ejecutivo

CLAC/A13-NE/06

20. Se examinó la nota de estudio CLAC/A13-NE/6, que trataba sobre la necesidad de elaborar Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación siguiendo los lineamientos del Modelo contenido en el "Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita" de la OACI (Doc 8973/5) y sobre la necesidad creciente de los Estados de contar con elementos adecuados para evitar cualquier acto de interferencia que afecte la seguridad, regularidad y eficiencia del transporte aéreo.

21. La Asamblea tomó nota de las actividades realizadas en este campo por la CLAC durante el período 1997-1998 y de los antecedentes relacionados con este asunto, que dieron lugar al Proyecto de Recomendación propuesto en la nota de estudio.

22. El debate de este tema permitió a la Asamblea tomar conocimiento de las acciones que se están tomando en algunos países de la región y considerar la importancia del tema, la utilidad de la Recomendación para los países así como la necesidad de adoptar las normas y métodos recomendados correspondientes para armonizar los criterios regionales sobre la materia y de incluir en la recomendación un párrafo referente al cobro de las tasas de seguridad, que fue acogido por el Comité. También mereció especial atención el tema de la correspondencia que debe existir entre dichas tasas y el costo del servicio y la aclaración de que la Recomendación A12-2 ya contenía disposiciones al respecto.

23. Luego de un amplio debate, que dio lugar a la modificación mencionada, la Asamblea decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACIÓN A13-2

APLICACIÓN DE PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC DEL "MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL" DE LA OACI

CONSIDERANDO que el Artículo 6 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el párrafo 3 de la sección relativa a las "Disposiciones Generales" del Modus Vivendi entre la OACI y la CLAC, establecen que esta Comisión tendrá en cuenta las actividades realizadas por la OACI, con el objeto de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los planes y objetivos de esta última, evitando en todo caso duplicaciones innecesarias;

CONSIDERANDO que en el 31^o Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A31-4, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

CONSIDERANDO que el Apéndice D de la indicada Resolución, relativo a las medidas de seguridad de carácter técnico, exhorta a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas, métodos recomendados y procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación, velen por su cumplimiento, y a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que dichas normas, métodos y procedimientos se encuentran consignados especialmente en el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional y en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita;

CONSIDERANDO que la Recomendación A4-10 adoptada en la Cuarta Asamblea de esta Comisión recomienda a los Estados miembros que continúen aplicando las disposiciones del Anexo 17, aquellas que figuran en otros Anexos al Convenio de Chicago y PANS relativos a la Seguridad Aeronáutica, así como las Resoluciones de la Asamblea de la OACI sobre la materia y el Manual de Seguridad;

CONSIDERANDO que el referido Manual contiene un "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" recomendado como marco de referencia para el diseño de un "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil", atendiendo a las características genéricas de los Estados contratantes.

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

Recomienda a los Estados miembros que:

UTILICEN el "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" de la OACI como elemento básico que les permita elaborar, desarrollar e implementar bajo criterios homogéneos su "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".

El Comité Ejecutivo de la CLAC realice la labor de seguimiento respecto a la implementación en la región del indicado Plan Modelo, a fin de evaluar la armonización de los procedimientos de seguridad en el área latinoamericana.

Para el establecimiento de tasas por seguridad, se observen y consideren las disposiciones de la Recomendación A12-2.

Cuestión 11 del
Orden del Día:

Cláusula Modelo de Salvaguardias. Recomendación A13-3.
Tarea No. 14. 1 del Comité Ejecutivo.

CLAC/A13-NE/07

24. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A13-NE/7, referente al estudio realizado durante el bienio 1997-1998 sobre las "Cláusulas de Salvaguardia", y tomó nota de que el Consejo de la OACI había aprobado la Recomendación ATRP/9-1 sobre "Mecanismo de Salvaguardia" presentada por el Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo, que brinda orientación a los estados sobre algunas señales de posible comportamiento competitivo desleal, y tomó conocimiento de las actividades y antecedentes que dieron lugar a la Recomendación sobre el particular.

25. En el desarrollo del debate sobre este asunto, dos países del Grupo *ad hoc* encargado de este tema, clarificaron el origen, enfoque y contenido de la Recomendación. Otras intervenciones permitieron establecer el carácter controversial del tema, la posibilidad de adecuar la Cláusula Modelo a un entorno multilateral, la no aplicación de instrumentos jurídicos nacionales para tratamiento de las prácticas desleales, la intención de la Comunidad Europea y de los Estados Unidos de América de definir las conductas anticompetitivas, la consideración de introducir "salvaguardias" por parte de la Conferencia de Ministros de Transportes y Comercio de América del Sur, y la incompatibilidad del término "salvaguardias" en una cláusula de carácter bilateral, que dio lugar al cambio del título de la referida cláusula por "Cláusula Modelo para evitar Prácticas de Competencia desleal".

26. Respecto a la aprobación de la Recomendación, la delegación de Bolivia hizo del conocimiento de la Asamblea su imposibilidad de adoptar dicha recomendación debido a limitaciones impuestas por su Legislación Nacional sobre libre competencia que establece libertad absoluta de precios.

27. Con base en lo anterior, la Asamblea decidió adoptar la siguiente Recomendación:

RECOMENDACIÓN A13-3

PROYECTO DE CLÁUSULA MODELO PARA EVITAR PRÁCTICAS DE COMPETENCIA DESLEAL

CONSIDERANDO que los países de la región que desean liberalizar los servicios aéreos en sus relaciones bilaterales, se preocupan por el riesgo de que sus transportistas enfrenten prácticas competitivas desleales por parte de transportistas de la otra parte.

CONSIDERANDO que si bien los acuerdos de libre mercado admiten la celebración de consultas, a fin de acordar medidas en caso de que algún transportista esté recurriendo a prácticas competitivas desleales, es difícil concertar estas medidas por falta de criterios que orienten las negociaciones.

CONSIDERANDO que surge la necesidad de que los Estados de la región cuenten con una cláusula modelo para incluir en sus acuerdos bilaterales de libre mercado, que contenga criterios y directrices, para orientar la búsqueda de un acuerdo entre las partes ante alguna denuncia de competencia desleal.

CONSIDERANDO que dicha cláusula modelo debe ser opcional, y adaptable a las necesidades de cada negociación.

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Que los Estados miembros, en la elaboración de sus acuerdos aerocomerciales de libre mercado, consideren la posibilidad de introducir la siguiente cláusula modelo:

CLÁUSULA MODELO PARA EVITAR PRÁCTICAS DE COMPETENCIA DESLEAL

1. Cada una de las Partes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte.
2. Se entiende por competencia desleal cualquiera acción en que se abuse de una posición dominante.

3. Las prácticas de competencia desleal que las Partes deben considerar pueden tener, entre otras, una o más de las siguientes características:
 - a) Introducir una capacidad o frecuencias excesivas.
 - b) Operar con factores de ocupación promedio, excesivamente bajos.
 - c) Aplicar tarifas y fletes insuficientes para cubrir el costo de proporcionar los servicios de transporte aéreo, incluyendo los servicios relacionados, en forma permanente en lugar de temporal.
 - d) Causar graves perjuicios económicos a otros transportistas.
 - e) Prácticas que reflejen un intento de debilitar o sacar del mercado a un transportista.
 - f) Prácticas que sean notablemente diferentes a la conducta previa del transportista en ese o en mercados similares.
4. Si una de las Partes identifica una práctica que considera desleal, solicitará a la otra Parte que adopte las medidas pertinentes para su eliminación. Si la otra parte no concuerda con que se trata de una práctica desleal, ambas Partes se esforzarán en encontrar un punto de acuerdo.
5. Si no hay acuerdo entre las Partes respecto a lo referido en el número anterior, ambas Partes de común acuerdo designarán a un mediador calificado que formule a las Partes recomendaciones dirigidas a encontrar un punto de acuerdo. Para formular estas recomendaciones, el mediador podrá consultar a los Organismos Antimonopolios de cada Parte.
6. Si las recomendaciones del mediador no son suficientes para conseguir un acuerdo, las Partes podrán recurrir a lo dispuesto en el artículo sobre Arreglo de Controversias.

Cuestión 12 del

Orden del Día:

Factores a considerar en la privatización de aeropuertos.
Recomendación A13-4.

Tarea No. 22 del Comité Ejecutivo

CLAC/A13-NE/08

28. La Asamblea pasó a analizar la nota CLAC/A13-NE/8, que contenía los antecedentes y objetivos del tema en cuestión y que dieron lugar a la presentación de una Recomendación sobre los factores a considerar en la privatización de aeropuertos.

29. La Asamblea tomó nota de las observaciones de IATA y AITAL respecto a que en los procesos de privatización de aeropuertos en América Latina no fueron tomados en cuenta los criterios de la OACI sobre cargos a los usuarios, así como los principios generales promulgados por la IATA sobre este tema. El debate permitió al Comité discutir sobre la actualidad e importancia del tema, la trascendencia de financiar la operación de aeropuertos menores con ingresos de otros aeropuertos rentables, la forzosa necesidad de los subsidios cruzados y su inconveniencia para las líneas aéreas, la necesidad de introducir cambios a la Recomendación para hacerla acorde con la diversidad de legislaciones nacionales sobre mecanismos de licitación a terceros, aclarar el término "usuarios" de los aeropuertos, e incluir un párrafo adicional que contemplara la participación activa de las administraciones de aviación civil en los procesos de privatización.

30. Con base en lo discutido, se formó un grupo de trabajo para la redacción de las modificaciones sugeridas al texto original de dicha Recomendación, que luego de su presentación y aprobación fue adoptada por la Asamblea tal como sigue:

RECOMENDACIÓN A13-4

FACTORES A CONSIDERAR EN LA PRIVATIZACIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que los aeropuertos por su naturaleza brindan "servicios públicos" a los usuarios del transporte aéreo.

CONSIDERANDO que se está intensificando en la Región Latinoamericana una política de privatización aeroportuaria, en virtud de la cual el sector privado está participando activamente en las inversiones y/o concesiones en el campo aeroportuario, asumiendo además la administración y gestión de servicios a nivel global o parcial de los aeropuertos,

CONSIDERANDO que si bien este proceso resulta de gran utilidad pues permite una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de instalaciones lo que urge a realizar fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertas definiciones y criterios en aras que los costos que estas inversiones puedan generar no afecten directamente a la operación del transporte aéreo y a los usuarios de la infraestructura.

CONSIDERANDO que la privatización y/o concesión requiere de un análisis detallado de variados factores, de los cuales se resalta la condición que un aeropuerto es en esencia un monopolio, del que dependen para su actividad en gran medida los usuarios, lo que hace que se requieran garantías de que el usufructo de este bien no generará una carga indiscriminada para el transporte aéreo.

CONSIDERANDO que la obligación de proveer la libertad de acceso, de no-discriminación, de transparencia de cumplimiento de los acuerdos internacionales, deben aplicarse a todos los aeropuertos, cualesquiera que sean sus propietarios; y

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre privatización de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias con el propósito que los Estados que inicien estos procesos, dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a optimizar sus proyectos.

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Que los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de privatización de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, consideren los siguientes aspectos:

- a) Definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener, a objeto de garantizar los derechos de los usuarios y la seguridad operacional y aeroportuaria, de acuerdo a normas internacionales vigentes.
- b) La conveniencia de mantener la condición de la propiedad pública del aeropuerto, otorgando concesiones en plazos adecuados, acordes a las inversiones que se realizan.
- c) Establecer claramente la infraestructura requerida, por la cual el Estado y/o los usuarios estén dispuestos a reconocer costos, evitando excesos o carencias que los perjudiquen.
- d) Determinar los servicios que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.
- e) El Estado debe, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como: las licitaciones a terceros. Si se tratasen de servicios monopólicos, deberían establecerse las tarifas máximas permitidas.
- f) El Estado debiera definir el financiamiento del sector transporte aéreo, estableciendo si los aeropuertos de mayores ingresos deberían apoyar económicamente a los de menor rentabilidad o rentabilidad negativa, con el objeto de mantener una red aeroportuaria autofinanciada y compatible con las necesidades de la aviación civil del país.

- g) El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de una licitación abierta donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados para la adjudicación de un contrato.
- h) El Estado debiera reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control operativo del contrato de concesión.
- i) El Estado debiera prestar especial atención en la cláusula de resolución del contrato para ejecutarla en el momento oportuno y recuperar los valores pertinentes, en caso de su incumplimiento.
- j) Que las Administraciones de Aviación Civil tengan una participación activa en todo el proceso de privatización.

**Cuestión 13 del
Orden del Día:**

Creación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

Tarea No. 18 del Comité Ejecutivo

CLAC/A13-NE/10

31. Al analizar esta cuestión del Orden del Día, la Asamblea pasó revista al trabajo desarrollado durante el último período acerca del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y tomó conocimiento de los documentos denominados "Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la OACI para promover un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina", "Reglamento de un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina" y "Convenio para la implantación de un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina", los mismos que en su oportunidad habían sido sometidos a consideración de la OACI.

32. De igual manera, tomó nota de que dicha Organización había sugerido algunas enmiendas a los citados documentos para modificar la orientación del Sistema con el propósito de que éste refleje de mejor manera la universalidad y armonización con el Programa mundial de la OACI de auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, recomendadas por la Conferencia Mundial de Directores Generales de Aviación Civil. En ese orden de ideas, decidió constituir un grupo de trabajo que se encargue de analizar las propuestas planteadas por la OACI a efectos de viabilizar la suscripción del Memorándum de Entendimiento entre las dos Organizaciones.

33. Durante la discusión de este tema, tanto en las reuniones del Grupo como de la Plenaria, se contó con la presencia del señor Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien proporcionó valiosa información que permitió satisfacer las inquietudes presentadas por ciertos delegados atinentes a la relación que existiría entre el Programa Mundial de la OACI y el Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y la garantía de que esto beneficiaría a los Estados. Especial énfasis se puso en la importancia de disponer de un mecanismo propio para la región, que al mismo tiempo de estar inmerso en el Programa Mundial, permitiría que las evaluaciones se hagan de manera periódica, oportuna y transparente.

34. Luego de escuchar los comentarios de los Delegados y de analizar el importante trabajo realizado por el Grupo, la Asamblea, tomando en cuenta que las modificaciones propuestas no afectaban la esencia de las aspiraciones de los Estados miembros de la CLAC y más bien permitirían alcanzar los objetivos propuestos, adoptó el texto de dichos documentos y autorizó al Presidente de la CLAC la suscripción del Memorando de Acuerdo durante el 32º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, 22 de setiembre al 2 de octubre de 1998). El texto se detalla a continuación:

MEMORANDO DE ACUERDO
suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
y la Organización de Aviación Civil Internacional
para promover el establecimiento del sistema regional para la
vigilancia de la seguridad operacional

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, con sede en Lima, Perú, en adelante denominada "la CLAC", representada por su Presidente; y

La Organización de Aviación Civil Internacional, con sede en Montreal, Canadá, en adelante denominada "la OACI", representada por el Presidente del Consejo:

CONSIDERANDO:

Que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional destaca entre sus objetivos el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional, la satisfacción de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro y la promoción de la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

Que la OACI es el organismo internacional creado por el Convenio para administrar la implantación y adopción de esos principios y disposiciones y para adoptar y enmendar, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten del otorgamiento de licencias al personal, las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad de las aeronaves, entre otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Que la Resolución A29-13 de la Asamblea de la OACI sobre Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad, exhorta a todos los Estados que puedan hacerlo, a proporcionar cooperación técnica a los Estados que la soliciten en la forma de recursos financieros y técnicos, de modo que estos últimos Estados puedan cumplir con su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones de sus transportistas aéreos.

Que el Artículo 4 de los Estatutos de la CLAC tiene como objetivo primordial, el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros de una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

Que corresponde a la CLAC propiciar acuerdos entre los Estados de la Región que contribuyan a la mejor ejecución posible de los planes regionales de la OACI y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal.

Que la Resolución A12-4 de la XII Asamblea Ordinaria de la CLAC sobre Seguridad operacional en la región, entre otros aspectos, exhorta 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.

Que la CLAC mantiene estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI.

Que la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional planteó la necesidad de coordinar y armonizar los principios y procedimientos de evaluación de la vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial, reconociendo al mismo tiempo las ventajas de seguir un enfoque regional. En ese contexto, recomendó que la OACI promoviera el establecimiento de mecanismos regionales con miras a lograr el sostenimiento a largo plazo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial.

Que la adopción de este mecanismo hace innecesaria la intervención individual de cualquier Estado en otros países participantes.

ACUERDAN:

Celebrar el presente Memorando de Acuerdo para promover el establecimiento de un sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el Continente Americano en base a lo siguiente:

Primero. El sistema regional se adecuará a las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos. En una primera fase se considerarán las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio, así como los procedimientos y textos de orientación conexos de la OACI. También se tendrán en cuenta los reglamentos y procedimientos adoptados por el Sistema Mundial para que los apliquen sus miembros.

Segundo. Los objetivos del sistema regional serán los siguientes:

- 2.1 Participar en las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, de conformidad a lo establecido en el Reglamento del Sistema.
- 2.2 Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías y aseguren el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes.
- 2.3 Optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región.
- 2.4 Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de normas y regulaciones de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

Tercero. Serán responsabilidades de la OACI:

- 3.1 Promover un acuerdo multinacional de cooperación técnica bajo la modalidad de fondos en fideicomiso, financiado por los Estados participantes, que permita iniciar la operación del Sistema con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere.
- 3.2 Administrar y coordinar los fondos en fideicomiso en base a las disposiciones contenidas en el Acuerdo.
- 3.3 Otorgar, de acuerdo con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, el respaldo técnico necesario a las actividades del sistema regional.
- 3.4 Proporcionar al sistema regional la información y la documentación pertinentes.

Cuarto. Serán responsabilidades de la CLAC:

- 4.1 Propiciar un acuerdo entre sus Estados miembros para la implantación y participación en el Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional, abierto a la adhesión de otros Estados del Continente Americano no miembros de la CLAC.
- 4.2 Informar a los participantes del Sistema acerca de la situación de la seguridad operacional en los Estados, con el objeto de permitir que cada uno adopte las medidas pertinentes.
- 4.3 Instar a los Estados participantes del Sistema, que no alcancen los niveles de seguridad operacional establecidos en las normas y regulaciones vigentes, a que adopten con urgencia las medidas adecuadas para alcanzarlos.

Quinto. Disposiciones generales:

- 5.1 Las normas para la organización y funcionamiento del Sistema se establecen en el Reglamento adjunto a este Memorando de Acuerdo, que hace parte del mismo.
- 5.2 El presente Memorando de Acuerdo se interpretará con arreglo a las disposiciones de los Estatutos y del Convenio que rigen las actividades de la CLAC y de la OACI, respectivamente.
- 5.3 Este Memorando de Acuerdo entrará en vigor luego de su firma por las partes y su duración será indefinida.
- 5.4 Los términos de este Memorando de Acuerdo podrán darse por terminados por cualquiera de ellas mediante una nota cursada a la otra parte con una anticipación mínima de un año.

Firmado en representación de
la OACI:

Presidente del Consejo de la OACI

Fecha

Firmado en representación de
la CLAC:

Presidente de la CLAC

Fecha

REGLAMENTO DEL SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Artículo 1 MISIÓN

El Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, en adelante denominado "el Sistema", establecido en virtud del Memorando de Acuerdo suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene la misión de participar en la ejecución del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI proporcionando expertos calificados en materia de otorgamiento de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, con el objeto de realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional bajo la dirección de la OACI, y de recomendar las medidas correctivas que corresponda para ayudar a los Estados a superar los problemas que puedan detectarse y que asegure el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

Artículo 2 SEDE Y DURACIÓN

El Sistema tendrá como Sede la Oficina regional de la OACI en Lima, se regirá por las disposiciones de este Reglamento y su duración será indefinida.

Artículo 3 PARTICIPANTES

La participación en el Sistema está abierta a los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y a otros Estados del Continente Americano que deseen adherirse, a través de sus respectivas autoridades.

Artículo 4 FUNCIONES

Las funciones del Sistema serán:

- a) Establecer y ejecutar un programa de vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes en estrecha coordinación con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, con miras a mantener y/o asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades dimanantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus respectivos Anexos. En una primera fase, considerará las normas y métodos recomendados

de los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio, los procedimientos y textos de orientación de la OACI conexos, y los reglamentos y procedimientos afines que adopte el Sistema para que los apliquen sus miembros.

- b) Proponer normas, regulaciones y procedimientos uniformes en las áreas de otorgamiento de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, tendentes a la armonización y adopción por parte de los Estados participantes.
- c) Promover la provisión de asesoramiento y asistencia que requieran los Estados participantes en la implantación y aplicación de las normas y regulaciones uniformes y procedimientos administrativos y técnicos relacionados, de manera coordinada y uniforme.
- d) Participar en las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.
- e) Recomendar las medidas necesarias para solucionar los problemas que puedan detectarse como resultado de las evaluaciones y ayudar en su aplicación.
- f) Desarrollar otras actividades afines que le sean requeridas y que estén dentro de su capacidad.

Artículo 5 ESTRUCTURA

Las funciones del Sistema serán ejercidas por la Junta General, la Coordinación y el Comité Técnico.

Artículo 6 JUNTA GENERAL

- a) La Junta General estará conformada por un representante de cada Estado participante, preferentemente quien tenga la responsabilidad de la administración de la seguridad operacional de la aviación civil de su Estado. Se reunirá por lo menos una vez al año en reunión ordinaria, convocada por su Presidente, el mismo que será elegido de entre los integrantes por un periodo de un año, pudiendo ser reelegido por periodos iguales y sucesivos.
- b) Sin perjuicio de lo anterior, la Junta General podrá celebrar Reuniones Extraordinarias, debidamente convocadas por su Presidente, de propia determinación, a solicitud de la mayoría simple de los integrantes o del Coordinador General.

- c) La Primera Reunión Ordinaria de la Junta General será convocada por el Presidente de la CLAC una vez que entre en vigencia el Acuerdo para la implantación del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional.
- d) La Secretaría de la Junta General estará a cargo del Coordinador General del Sistema.

Artículo 7 **FUNCIONES DE LA JUNTA GENERAL**

Las funciones de la Junta General serán:

- a) Facilitar la ejecución del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI por medio de auditorías obligatorias, periódicas y armonizadas, de la formulación y la adopción de medidas correctivas y la difusión adecuada de la información correspondiente.
- b) Establecer el número de los expertos que integrarán el Comité Técnico, en base a las propuestas de asignación que le someta a consideración la OACI, así como, aprobar los términos y condiciones para dichas asignaciones.
- c) Aprobar el programa anual de actividades del Sistema.
- d) Examinar y aprobar el presupuesto anual y el régimen financiero.
- e) Examinar y aprobar los gastos y cuentas.
- f) Examinar y aprobar los informes anuales del Comité Técnico y el informe anual de las actividades del Sistema.
- g) Proponer las enmiendas a este Reglamento, cuando fueren necesarias.
- h) Acordar a la desvinculación del Sistema de uno o más Estados en base al análisis que, para esos casos, desarrolle el Comité Técnico.
- i) Acordar la liquidación de los bienes y patrimonio del Sistema, en el caso de que se suspendan sus actividades por terminación del mismo.
- j) Considerar cualquier otro asunto de competencia del Sistema que no haya sido asignado específicamente a ninguno de sus demás órganos.

Artículo 8 **LA COORDINACIÓN**

La coordinación general del Sistema estará a cargo del Director Regional de la OACI en la Oficina regional de la OACI sede del Sistema, quien actuará como Coordinador General y contará con el apoyo técnico y logístico de los especialistas correspondientes de las respectivas Oficinas regionales de la OACI (Lima y México) y de los integrantes del Comité Técnico que fuesen necesarios, actuando de conformidad con los procedimientos y directrices pertinentes de la OACI, así como con este Reglamento y otras normas del Sistema.

Artículo 9 **FUNCIONES DEL COORDINADOR GENERAL**

Las funciones del Coordinador General serán:

- a) Coordinar con los Estados participantes el desarrollo del programa anual de actividades, incluyendo las misiones de evaluación.
- b) Coordinar con el Presidente las reuniones de la Junta General y actuar como Secretario de las mismas.
- c) Orientar a los expertos que formen parte del Comité Técnico.
- d) Coordinar y dirigir las reuniones del Comité Técnico y la ejecución de su programa de actividades.
- e) Intercambiar la información que sea necesaria con los Estados participantes y organismos pertinentes.
- f) Preparar un informe anual de las actividades del Sistema y someterlo a la Junta General.
- g) Coordinar con los Estados la designación de inspectores y la participación de éstos en las evaluaciones.
- h) Mantener actualizadas las listas de las Administraciones de Aviación Civil, de los candidatos presentados para integrar el Comité Técnico y de los inspectores disponibles.
- i) Realizar otras funciones dentro de la esfera de actividad del Sistema que le sean encomendadas.

Artículo 10 COMITÉ TÉCNICO

El Comité Técnico estará integrado por expertos que cumplan con los requisitos de la OACI en materia de otorgamiento de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad en número determinado por la Junta General y seleccionados de una terna de candidatos que la propia OACI someta a su consideración. La duración de sus contratos será de un año, renovable, siendo los tres primeros meses a título de prueba.

Artículo 11 FUNCIONES DEL COMITÉ TÉCNICO

El Comité Técnico tendrá las siguientes funciones:

- a) Planificar y desarrollar un programa permanente para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad operacional, en concordancia con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, y de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos, normas y reglamentos en vigor.
- b) Proponer las normas, regulaciones, y procedimientos y condiciones especiales suplementarias uniformes que sean necesarios en materia de otorgamiento de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, tendentes a la armonización y adopción por parte de los Estados participantes; así como revisar y enmendar las mismas, conforme sea necesario, estableciendo grupos de trabajo a tal efecto.
- c) Participar en las auditorías de los Estados que forman parte del Sistema, de conformidad con el programa aprobado por la OACI y la Junta General.
- d) Recomendar a los Estados participantes la adopción y la aplicación uniformes de las normas y regulaciones armonizadas.
- e) Propiciar la difusión de las normas y regulaciones armonizadas.
- f) Determinar las necesidades de asistencia de las administraciones de aviación civil en materia de seguridad operacional.
- g) Preparar y presentar anualmente a la Junta General los proyectos de programa y de presupuesto para su ejecución.

- h) Crear subcomités y grupos de inspectores del Sistema que estime necesarios.
- i) Examinar los informes de los subcomités que se hayan creado y decidir sobre los asuntos que éstos sometan a su consideración.
- j) Analizar los informes de evaluación formulados por los grupos de inspectores del Sistema.
- k) Pronunciarse sobre las enmiendas a este Reglamento que propongan los Estados participantes, cuando la Junta General lo solicite.
- l) Analizar e informar a la Junta General acerca de las repercusiones y soluciones en caso de la desvinculación del Sistema por parte de uno o más Estados.
- m) Proponer a la Junta General la liquidación de los bienes y patrimonio del Sistema en caso de que se suspendan las actividades por terminación del mismo, según el Artículo Noveno del Acuerdo.

Artículo 12 APOYO DE LA OACI

- a) El Sistema será administrado por la OACI a través de un acuerdo de fondos en fideicomiso que habrán de suscribir los Estados participantes y la OACI.
- b) La OACI proporcionará respaldo técnico al Sistema, la información y la documentación que requiera y supervisará sus actividades con los medios regulares a su alcance.
- c) A solicitud de la CLAC o de cualquiera de los Estados participantes, la OACI propondrá la forma de proceder más adecuada para las actividades requeridas por éstos últimos, en caso de que el Sistema no esté en condiciones de ejecutarlas.
- d) La OACI determinará la revisión por parte de sus auditores de los estados financieros del Sistema al 31 de diciembre de cada año, y presentará sus informes a la Junta General por intermedio del Coordinador General.

Artículo 13 NEUTRALIDAD DEL PERSONAL

El personal asignado al Sistema regional no solicitará ni recibirá instrucciones con respecto al desempeño de sus funciones de ninguna autoridad distinta del Sistema o de la OACI, según corresponda.

El personal que participe en las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI tendrá inmunidad con respecto a cualquier procedimiento judicial relativo a sus palabras habladas o escritas y a todas las acciones que realice en su calidad de miembro de un equipo de la OACI.

Artículo 14 **RÉGIMEN FINANCIERO**

- a) El Sistema se financiará con las contribuciones, en partes iguales, de los Estados participantes, tomando como base el presupuesto anual de sus costos de operación, que deberá ser aprobado por la Junta General no más tarde del 30 de septiembre del año anterior al del ejercicio al cual se aplique. El presupuesto también incluirá el monto anual (en dólares estadounidenses) de las contribuciones de los Estados participantes, valor que deberá ser depositado en una cuenta de fondos en fideicomiso que abrirá la OACI a nombre del Sistema.
- b) La cuenta de fondos en fideicomiso será administrada por la OACI de conformidad con los procedimientos que tiene establecidos para este tipo de arreglos.

Artículo 15 **CONCILIACIÓN**

Toda diferencia o controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Reglamento se resolverá mediante negociación entre las partes interesadas.

Artículo 16 **ENMIENDAS**

Todo Estado participante en la Junta General podrá proponer enmiendas a este Reglamento. Toda enmienda deberá ser examinada por la Junta General y aprobada en reunión ampliada del Comité Ejecutivo de la CLAC, en la que participen todos los Estados que formen parte del Sistema.

Artículo 17 **ENTRADA EN VIGOR**

Este Reglamento entrará en vigor tan pronto se cumpla la disposición del primer párrafo del Artículo Séptimo del Acuerdo para la implantación del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional.

ACUERDO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Los Estados integrantes de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y otros Estados del Continente Americano, representados por las respectivas Autoridades de Aviación Civil:

CONSIDERANDO que es necesario propiciar un Acuerdo entre los Estados de la Región, con el objeto de satisfacer las necesidades comunes que deben enfrentar en materia de vigilancia de la seguridad operacional y adoptar las acciones pertinentes para establecerla.

CONSIDERANDO que es una aspiración de los Estados el contribuir a la seguridad operacional de la Región, lo cual redundará en beneficio del desarrollo del transporte aéreo y de todos los usuarios de los servicios aéreos.

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la CLAC se encuentra el propiciar acuerdos entre los Estados de la Región que contribuyan a la mejor ejecución de los planes regionales de la OACI para el establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de seguridad operacional.

Acuerdan lo siguiente:

Artículo Primero APROBACIÓN DEL MEMORANDO

Los Estados firmantes, en conocimiento del Memorando de Acuerdo firmado entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional para promover el establecimiento del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional, aprueban dicho Memorando, obligándose al cumplimiento de sus disposiciones.

Artículo Segundo ARMONIZACIÓN DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS

Los Estados participantes se comprometen a armonizar con las demás partes en este Acuerdo sus normas, métodos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

Artículo Tercero PARTICIPACIÓN EN EL SISTEMA

Cada Estado participante prestará todo su apoyo al Sistema, ya sea enviando los expertos que se le soliciten o recibiendo las visitas que se determinen en virtud del Acuerdo.

Artículo Cuarto
ACEPTACIÓN DE SUGERENCIAS Y RECOMENDACIONES

Los Estados participantes adquieren el compromiso de aceptar las visitas de inspección y evaluación que se determinen en virtud del Acuerdo y las sugerencias y recomendaciones que se produzcan de las mismas.

Artículo Quinto
CONTRIBUCIÓN AL FONDO

Los Estados participantes se comprometen a contribuir económica e igualitariamente al financiamiento de los Fondos en Fideicomiso que permitirá el funcionamiento del Sistema para la vigilancia de la seguridad operacional.

La referida contribución estará destinada a sufragar los gastos previstos en el presupuesto aprobado por la Junta General, el mismo que será prorrateado entre los Estados participantes en partes iguales.

Artículo Sexto
SUSPENSIÓN DE PARTICIPACIÓN

Los Estados participantes que no cumplan con los compromisos económicos del sistema siendo requeridos para ello quedarán suspendidos en el ejercicio de los derechos y beneficios del mismo, mientras no satisfagan tales obligaciones.

Artículo Séptimo
VIGENCIA

El presente Acuerdo entrará en vigor tan pronto formen parte del mismo seis Estados miembros de la CLAC.

Artículo Octavo
ADHESIÓN

El presente Acuerdo, una vez vigente, quedará abierto a la adhesión, de otros Estados de la Región que no sean miembros de la CLAC y de otros Estados del Continente Americano que no sean miembros de la CLAC. La Secretaría de la CLAC será la depositaria del Acuerdo y a ella se cursarán las solicitudes de adhesión.

Artículo Noveno TERMINACIÓN

El Estado participante que deseara desvincularse del presente Acuerdo deberá comunicar su intención a los demás Estados participantes, al Presidente de la Junta General y a la Secretaría de la CLAC.

El Acuerdo dejará de regir para el país denunciante un año después de la fecha de notificación al Presidente de la Junta General.

Si todos los Estados participantes decidieran desvincularse, las actividades del Sistema se interrumpirán demora, cancelándose los compromisos pendientes y procediéndose a la liquidación del patrimonio del Sistema.

El Presidente de la Junta General notificará la terminación del Sistema al Presidente de la CLAC y al Presidente del Consejo de la OACI.

Cuestión 14 del Orden del Día:

Coordinación de posición y acciones a tomar por parte de los Estados miembros de la CLAC, en el 32º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, sobre la base de los temas que se incluyen en el Orden del Día Provisional (Montreal, Canadá, 22 de setiembre al 2 de octubre de 1998)

**CLAC/A13-NE/11
CLAC/A13-NE/19**

35. Después de conocer la convocatoria al 32º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI prevista a celebrarse entre los días 22 de setiembre y 2 de octubre de 1998 y del acuerdo alcanzado por el Comité Ejecutivo de la CLAC en su última reunión, relacionado a la posición y acciones a tomar que debían adoptar los Estados miembros de la CLAC con relación a los puntos 10, 12, 13, 15, 16.2, 17 y 25 del Orden del Día Provisional de dicha Asamblea, la Asamblea revisó el primer borrador de la "Guía de Orientación" que serviría de base para una participación coordinada en dicha Asamblea, destacándose la necesidad de encargar a la Secretaría se tomen en cuenta otros puntos de interés como son: La Cuestión 19 del Orden del Día (Implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo, CNS/ATM de la OACI); y la Cuestión 20, particularmente, cuando se discuta el tema relativo al Fondo Aeronáutico Internacional, como un elemento adicional para el financiamiento de dichos sistemas.

36. Por otro lado, la Asamblea acogió favorablemente la propuesta presentada por Cuba a efectos de presentar una nota de estudio durante la próxima Asamblea de la OACI, por medio de la cual se ponga en conocimiento de la comunidad aeronáutica internacional las candidaturas de los Estados Latinoamericanos y del Caribe para formar parte del Consejo de la OACI.

37. De igual manera, se acordó encargar a la Secretaría que circule entre los Estados miembros el texto de las notas de estudio proporcionadas por la Conferencia Europea de Aviación Civil, con el propósito de analizar la posibilidad de apoyar, si es del caso, los citados documentos.

38. Asimismo, se observó la conveniencia de contar con el texto definitivo de la "Guía de Orientación" para la reunión ampliada del Comité Ejecutivo que se llevará a cabo un día antes del inicio del 32º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, para mantener una posición común en la discusión de los diferentes asuntos que se discutirán en ese magno evento.

Cuestión 15 del

Orden del Día: Presupuesto de la CLAC para el bienio 1999-2000. Informe sobre el estado de gastos durante el período 1997-1998.

Tareas Nos. 8 de la Secretaría y 11 del Comité Ejecutivo

CLAC/A13-NE/12

39. La Asamblea procedió al examen de la nota de estudio CLAC/A13-NE/12, la que contenía los gastos reales de 1997, el estimado de gastos directos al 31 de diciembre del presente año, el proyecto de "presupuesto especial" para la celebración del 25º aniversario de la CLAC y el proyecto de presupuesto para el período 1999 - 2000, el cual había sido acogido por el Comité Ejecutivo, para su presentación a la XIII Asamblea.

40. La Asamblea observó que el ejercicio 1997 terminó con un estado de gastos equilibrado en relación al presupuesto aprobado por la XII Asamblea (Ciudad de Panamá, Panamá, 5 al 8 de noviembre de 1996), lo que había permitido aprovechar el saldo para la renovación de parte del mobiliario y equipo de la CLAC, de acuerdo a lo dispuesto por el Comité Ejecutivo en su LI reunión (Isla de Margarita, Venezuela, 21 y 22 de abril de 1998). Asimismo, tomó nota de la aplicación de medidas tales como, el manejo austero de los fondos, la limitación del rubro de sueldos y salarios a un máximo del 75% del presupuesto, la obtención de pasajes libres de cargo a través de las Administraciones y de las líneas aéreas y el cobro de las publicaciones de la CLAC, que fueron aprobadas por la Asamblea anterior.

41. Con relación a los gastos estimados para 1998, la Asamblea fue informada del mayor desembolso, en relación a lo previsto, en los rubros "reuniones" y "gastos de viajes" que, al ocasionar cierta dificultad en el manejo del citado presupuesto, podría ser absorbido con la adopción

del "presupuesto especial" para la celebración del 25° aniversario de la CLAC, el cual se prorratearía entre los Estados miembros en cuotas iguales y se pagaría antes de finalizar 1998.

42. Al ser sometido a la Asamblea el presupuesto 1999-2000, se destacó que un 4.7% de incremento en los gastos había sido introducido para compensar la pérdida de poder adquisitivo, resultante de la devaluación e inflación acumulada durante 1996 y 1997, lo cual concuerda con el mandato de "incremento cero" del presupuesto en términos reales, que fuera adoptado por la XI Asamblea (Manaos, Brasil, 7 al 10 de noviembre de 1994).

43. Acto seguido, la Asamblea procedió a la aprobación del "presupuesto especial" para la celebración del 25° aniversario y el presupuesto de gastos directos de la CLAC para el período 1° de enero de 1999 al 31 de diciembre del 2000, tal como se presentan en los **Adjuntos 9 y 10**, respectivamente, de este informe.

**Cuestión 16 del
Orden del Día:**

Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-1998. Escalas de porcentajes de contribución 1999-2000. Resolución A13-2. Tareas Nos. 9 de la Secretaría y 11 del Comité Ejecutivo.

CLAC/A13-NE/13

44. Al analizar la nota de estudio CLAC/A13-NE/13, relacionada con el cumplimiento de las obligaciones financieras con la Comisión, por parte de los Estados miembros, la Asamblea fue informada del estado de pago de contribuciones del período 1992 - 1998 y de las fórmulas de pago de las que disponen los Estados para cumplir con el pago de sus cuotas.

45. La Asamblea tomó nota de que, como resultado de la falta de información sobre los porcentajes de contribución a ser aplicados por la OACI durante el período 1999-2001, no se había podido calcular las escalas porcentuales que dan como resultado el monto de las cuotas aplicables a cada Estado y que por lo tanto se presentaba a consideración un Proyecto de Resolución que autoriza al Comité Ejecutivo a establecer dichas cuotas, una vez la OACI dé a conocer los citados porcentajes.

46. Se expresó que las escalas porcentuales de la CLAC se calcularían tomando como base los principios contenidos en la Resolución A9-4 y el Artículo 29° del Estatuto. Tomando en consideración lo anterior, la Asamblea procedió a estudiar la Resolución, la cual fue aprobada tal como aparece a continuación:

RESOLUCIÓN A13-2

PRORRATEO DE LOS GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC ESCALAS DE PORCENTAJES DE CONTRIBUCIÓN 1999 - 2000

CONSIDERANDO que la Resolución A9-4 establece los principios que deben aplicarse en la determinación de las Escalas de Porcentajes de Contribución para el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros.

CONSIDERANDO que la citada Resolución y el Artículo 29° del Estatuto de la CLAC estipulan que para el prorrateo de los gastos directos de la CLAC se utilice como base las escalas de cuotas de la OACI para el ejercicio al que corresponden dichos gastos.

CONSIDERANDO que en ocasión del 32° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, del 22 de setiembre al 2 de octubre de 1998) se aprobarán las escalas de cuotas para el trienio 1999, 2000, 2001.

CONSIDERANDO que al no disponerse de la citada información, no se ha podido realizar el cálculo de las escalas de porcentajes de contribución, para el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados Miembros y que es necesario adoptar las escalas correspondientes a los años 1999-2000.

LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) Encargar al Comité Ejecutivo, que una vez se disponga de las escalas de cuotas que aprobará el 32° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, adopte las escalas de porcentajes de contribución para el período 1999-2000 que preparará la Secretaría sobre la base de los principios establecidos en la Resolución A9-4 y el Artículo 29° del Estatuto de la CLAC.
- 2) Encargar al Comité Ejecutivo que antes de finalizar 1998, a través de la Secretaría, informe a los Estados miembros sobre las citadas escalas y los montos de las cuotas que le corresponderá pagar a cada uno de ellos.

**Cuestión 17 del
Orden del Día:**

**Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de
1999 al 31 de diciembre del 2000. Proyecto del Programa de Reuniones**

CLAC/A13-NE/14

47. La Asamblea procedió al análisis de la nota de estudio arriba indicada, a la que se adjuntaba el Proyecto de Programa de Trabajo de la CLAC para el bienio 1999-2000 y el Programa de Reuniones para el mismo período. Respecto a las tareas 9 y 15, i.e. "Alianzas y cooperación en la industria del transporte y su repercusión en materia económica y de reglamentación" y "Los códigos compartidos entre las líneas aéreas", correspondientes al Comité Ejecutivo, consideró que éstas debían refundirse en una sola.

48. Por otro lado, al analizar la tarea No. 2 correspondiente a la Secretaría (Programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC), la delegación de Chile, tomando en cuenta la necesidad de modernizar el sistema estadístico de la CLAC, ofreció a la Secretaría todo su apoyo para actualizar los sistemas computacionales de recopilación y procesamiento de los datos, y de esta manera, optimizar la publicación de los compendios estadísticos.

49. Asimismo, la Asamblea decidió sugerir que, durante la primera reunión del GEPEJTA del próximo período, se desarrolle un Panel en el que se analicen los cambios que se producirán en los sistemas aeronáuticos computarizados con miras al año 2000.

50. De igual manera, se observó la necesidad de dar carácter prioritario a la tarea correspondiente al Comité Ejecutivo relacionada con la "modernización del Sistema de Varsovia", considerando que la OACI ha convocado a una Conferencia Diplomática sobre este tema para el mes de mayo del próximo año y la necesidad de que los Estados miembros de la CLAC adopten una posición común sobre este importante asunto.

51. Al revisar las tareas correspondientes a la Secretaría (15 y 16) sobre la compilación de acuerdos y negociaciones bilaterales de transporte aéreo y de legislación aeronáutica regional y extra-regional, la Asamblea sugirió que durante el próximo período se evalúe la utilidad de estas tareas y, de ser conveniente, sean eliminadas del Programa de Trabajo para los subsiguientes períodos.

52. Tomando en cuenta la imperiosa necesidad de establecer una adecuada coordinación entre las actividades del Organismo Regional y la participación de los representantes ante el Consejo de la OACI de los Estados miembros de la CLAC, la Asamblea determinó la conveniencia de que se introduzca, con carácter prioritario, una tarea en el Programa de Trabajo del Comité Ejecutivo para adoptar las medidas pertinentes a tales efectos.

53. En lo relacionado a la Tarea No. 5 del Comité Ejecutivo, sobre el seguimiento y evaluación de los aspectos económicos, políticos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional, el Comité observó la necesidad de que durante el próximo período se armonizen las medidas promulgadas por la Comisión con las nuevas tendencias de apertura y flexibilización que se vienen dando a nivel mundial.

54. En ese orden del ideas, la Asamblea aprobó los Programas de Trabajo que se señalan a continuación:

**PROGRAMA DE TRABAJO DE LA CLAC PARA EN EL PERIODO DEL
1° DE ENERO DE 1999 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000**

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 de 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. Preparación del Presupuesto Bianual para su aprobación por el Comité Ejecutivo y su posterior presentación a la Asamblea.
9. Control y actualización del Estado de Pago de las cuotas de contribución. Cálculo de la escala de porcentajes de contribución de los Estados miembros para aprobación del Comité Ejecutivo y su posterior presentación a la Asamblea.
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 que contenga la información 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 con 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 Seguimiento 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.
- 18. Seguimiento sobre la notificación y ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, por parte de los Estados miembros de la CLAC.
- 19. Seguimiento de la aplicación de las medidas adoptadas respecto a la tutela del usuario de transporte aéreo en los Estados miembros de la CLAC.

TAREAS CORRESPONDIENTES AL COMITE EJECUTIVO

- 1. Examen periódico de la evolución del transporte aéreo a nivel regional y mundial.
- 2. Seguimiento de los estudios que está llevando a cabo la OACI en la esfera del transporte aéreo.
- 3. Seguimiento del estudio sobre la “modernización del Sistema de Varsovia”.
- 4. Implantación de los Sistemas CNS/ATM. Seguimiento de los aspectos económico-financieros, jurídicos e institucionales.
- 5. Seguimiento y evaluación de los aspectos económicos, políticos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional.
- 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. Seguimiento sobre la implantación a nivel regional de los Sistemas de Registro Electrónico de Tarifas y Billetes de Pasajes Electrónicos.
- 8. 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:
 - 8.1 Acceso a los mercados.
 - 8.2 Salvaguardias.

- 8.3 Los Sistemas de Reservas por Computadora (SRC) en el mercado regional. Aplicación del "Código de Conducta Revisado" de la OACI.
9. Alianzas y cooperación en la industria del transporte aéreo y su repercusión en materia económica y de reglamentación.
10. Implantación y seguimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
11. Seguimiento y estudio sobre los problemas de seguridad aeroportuaria en la región.
12. 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 juzgue conveniente.
13. Examen del marco normativo de la CLAC:
 - 13.1 Revisión de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC, con miras a actualizarlas, declararlas no vigentes o proceder a su refundición.
 - 13.2 Evaluación de la aplicación de las medidas que han sido aprobadas en la CLAC por parte de los Estados miembros.
14. Seguimiento y evaluación de la privatización de aeropuertos e infraestructuras aeronáuticas en la región.
15. Otros estudios sobre normas, políticas y aspectos económicos de la aviación civil.
 - 15.1 Continuación del estudio sobre el impacto de la aviación civil en el desarrollo económico y social de los Estados miembros de la CLAC.
 - 15.2 Propuesta de un Estudio para determinar la posibilidad de establecer la armonización o concordancia de la reglamentación del procedimiento para solicitar y expedir las autorizaciones para la realización de los servicios en las rutas y frecuencias ya negociadas.
16. Coordinación de las actividades del Organismo Regional con las de los representantes ante el Consejo de la OACI de los Estados miembros de la CLAC.

PROGRAMA DE REUNIONES DE LA CLAC 1999 - 2000

1999

Tercera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/III) (Argentina)

LIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Costa Rica)

Cuarta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/IV) (Uruguay)

LV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Perú)

2000

Quinta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/V) (Perú)

LVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Ecuador)

Sexta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/VI) (Costa Rica)

LVII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Argentina)

Una reunión Extraoficial de Jefes de Delegación de los Estados miembros previa a la celebración de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (República Dominicana)

XIV Asamblea Ordinaria (República Dominicana) (Sede alterna: Argentina)

LVIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (República Dominicana)

**Cuestión 18 del
Orden del Día:**

Incorporación de Estados del Caribe a la CLAC.
Tarea No. 20 del Comité Ejecutivo

CLAC/A13-NE/15

55. La Asamblea tomó conocimiento de la información presentada en la nota de estudio de la referencia, particularmente del interés demostrado por los miembros de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) para incorporarse a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil; así como de la posibilidad, de que en un futuro cercano, dichos Estados iniciarían los trámites pertinentes para tal fin.

56. En ese orden de ideas, se consideró conveniente que el Presidente de la CLAC demuestre el beneplácito de la Comisión, y que en la medida de lo posible, participe en las reuniones que convoque dicha Asociación.

**Cuestión 19 del
Orden del Día:**

**Preparativos para la celebración central del 25° Aniversario de la
CLAC. Actos que vienen desarrollando los Estados en relación a esta
celebración.**

CLAC/A13-NE/16

CLAC/A13-NI/04

57. La Asamblea tomó nota de la presentación efectuada por la Secretaría de la nota de estudio CLAC/A13-NE/16 que trataba sobre las actividades que se estaban desarrollando a cabo a nivel regional para la celebración del 25° Aniversario de la CLAC.

58. La Delegada de México, Lic. Delia Castellanos, presentó un informe detallado relativo a las actividades incluidas en el Programa Nacional de Festejos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México había programado para conmemorar el 25° Aniversario de creación del Organismo Regional.

**Cuestión 20 del
Orden del Día:**

Otros asuntos.

- a) **El Contrato de Transporte Aéreo Internacional y la Responsabilidad del Transportista en América Latina**
CLAC/A13-NE/17
- b) **Varsovia: La Nueva Generación**
CLAC/A13-NE/18
- c) **Cambio de Siglo - Desafío del Año 2000**
CLAC/A13-NI/03
- d) **Proyecto SIVAM en provecho del Tránsito Aéreo**

59. El delegado de ALADA y el Presidente del Grupo Especial de la OACI sobre el "Sistema de Varsovia" presentaron las notas de estudio CLAC/A13-NE/17 y CLAC/A13-NE/18 que trataban sobre la modernización del mencionado Sistema y la labor que venía desarrollando la OACI en relación a este tema.

60. A continuación, el delegado de los Estados Unidos hizo algunos comentarios respecto a la nota informativa CLAC/A13-NI/03 presentada por su delegación que trataba sobre el Programa establecido para enfrentar los problemas que el cambio de fecha año 2000 producirá en los sistemas informativos.

61. Para terminar este punto del Orden del Día, la Plenaria escuchó la presentación sobre el Proyecto SIVAM en provecho del tránsito aéreo de la región amazónica.

**Cuestión 21 del
Orden del Día:**

Examen del Informe del Comité I.

CLAC/A13-NE/21

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

**Cuestión 22 del
Orden del Día:**

Examen del Informe del Comité II.

CLAC/A13-NE/22

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

**Cuestión 23 del
Orden del Día:**

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.

64. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 4, 5, 6 y 7 del Orden del Día relativas al Informe del Presidente, a la suscripción del Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CEAC, 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 24 del
Orden del Día:**

Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.

65. 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 1999 - 2000. A propuesta del delegado de Brasil y con el apoyo de los delegados de México, Uruguay, Paraguay, Cuba, El Salvador, Guatemala y República Dominicana, la Asamblea eligió por aclamación a Chile como Presidente de la CLAC.

66. Asimismo, la Asamblea eligió por unanimidad a los otros miembros del nuevo Comité Ejecutivo, de tal manera que quedó constituido de la siguiente manera:

Presidente	:	Chile
Primer Vicepresidente	:	Costa Rica
Segundo Vicepresidente	:	Argentina
Tercer Vicepresidente	:	Ecuador
Cuarto Vicepresidente	:	Perú

Cuestión 25 del

Orden del Día:

Lugar y fecha de la XIV Asamblea de la CLAC.

67. El Jefe de la Delegación de República Dominicana ofreció su país como sede para la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones. Asimismo, el Jefe de la Delegación de Argentina ofreció su país como sede alterna para dicho evento. Se prevee que la citada Asamblea se realizará durante el cuarto trimestre del año 2000.

Cuestión 26 del

Orden del Día:

Clausura de la XIII Asamblea.

68. El Presidente de la CLAC saliente, Licenciado Eustacio Fábrega, agradeció el apoyo recibido por los Estados miembros y Organismos observadores durante su gestión y a la Secretaría por el brillante trabajo desarrollado. Al terminar su exposición recibió una efusiva aclamación de los delegados. El texto de su discurso se acompaña en el **Adjunto 11**.

69. Antes de proceder a la clausura de la Asamblea, el Presidente de ALADA hizo entrega de una placa recordatoria a la CLAC, en reconocimiento a la labor desarrollada por el organismo en sus 25 años de existencia.

70. En representación de la República de Chile y en su calidad de Director General de Aeronáutica Civil, al asumir la Presidencia de la CLAC, el General de Aviación Marcos Meirelles Guizman, 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. Por último, declaró clausurada la XIII Asamblea Ordinaria de la CLAC. El discurso *in extenso* consta como **Adjunto 12**.

XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

(Santiago, Chile, 21 al 24 de julio de 1998)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Enrique E. Dutra / Comandante Regiones Aéreas
Comando de Regiones Aéreas
Comodoro Pedro Zanni 250
Buenos Aires

Telf.: (541) 317-6014
E-mail: jemcra@faa.mil.ar

Tomás R. Manzanares / Asesor del Jefe de Estado Mayor
Comando de Regiones Aéreas
Comodoro Pedro Zanni 250
Buenos Aires

Telf.: (541) 317-6014
E-mail: jemcra@faa.mil.ar

Raúl Federici / Jefe Departamento OACI
Comando de Regiones Aéreas
Comodoro Pedro Zanni 250
Buenos Aires

Telf.: (541) 315-2640
Fax : (541) 315-2640

Fermín Alarcía / Subsecretario de Transporte Aero comercial,
Fluvial y Marítimo
Secretaría de Transporte
Hipólito Irigoyen 250, piso 12
Buenos Aires

Telf.: (541) 349-7205
Fax : (541) 349-7328

Manuel Alberto Gamboa / Director Nacional de Transporte
Aero comercial
Dirección Nacional de Transporte Aero comercial
Hipólito Irigoyen 250, piso 12
Buenos Aires

Telf.: (541) 349-7300
Fax : (541) 349-7328

Oscar L.A. Pérez Amiama / Director de Acuerdos y Legislación
Dirección Nacional de Transporte Aero comercial
Hipólito Irigoyen 250, piso 12
Buenos Aires

Telf.: (541) 349-7306
Fax : (541) 349-7328

BOLIVIA

Orlando Montoya Köster / Director General de Aeronáutica Civil
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Sta. Cruz 1278, Palacio de Comunicaciones, piso 4
La Paz

Telf.: (5912) 37-4142/37-7136
Fax : (5912) 37-1347
E-mail: dgac@caoba.entelnet.bo.

Murilo Jiménez R. / Subdirector General de Aeronáutica Civil
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Sta. Cruz 1278, Palacio de Comunicaciones, piso 4
La Paz

Telf.: (5912) 37-7136
Fax : (5912) 39-1370
E-mail: dgac@caoba.entelnet.bo.

Klaric Feleris Constantino / Director Asuntos Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Sta. Cruz 1278, Palacio de Comunicaciones, piso 4
La Paz

Telf.: (5912) 37-5457/37-4142
Fax : (5912) 37-5457
E-mail: dgac@caoba.entelnet.bo.

BRASIL

Marcos Vinicius Sfoggia / Presidente de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233, piso 12
Río de Janeiro CEP 20-200-080

Telf.: (5521) 240-6748
Fax : (5521) 240-6022

Alfredo Malmeström / Asesor de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233, piso 12
Río de Janeiro CEP 20-200-080

Telf.: (5521) 240-6147
Fax : (5521) 240-6022
E-mail: malmes@biomard.com.br

Guttemberg Pereira / Asesor Jurídico y de Política Aérea CERNAI
Av. Marechal Camara 233, piso 12
Río de Janeiro CEP 20-200-080

Telf.: (5521) 240-6147
Fax : (5521) 240-6022

Sergio Araujo Garabini / Asesor de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233, piso 12
Río de Janeiro CEP 20-200-080

Telf.: (5521) 240-6798
Fax : (5521) 240-6022

Ruy Mendonca / Asesor de Transporte Aéreo CERNAI
Av. Marechal Camara 233, piso 12
Río de Janeiro CEP 20-200-080

Telf.: (5521) 240-6322
Fax : (5521) 240-6022

María Regina Oliveira de Queiroz / Asesora de Planeamiento y
Coordinación
CERNAI
Av. Marechal Camara 233, piso 12
Río de Janeiro CEP 20-200-080

Telf.: (5521) 240-6147
Fax : (5521) 240-6022
E-mail: chico@antares.com.br

Francisco Eduardo Novello / Secretario
Embajada de Brasil
Alonso Ovalle 1665
Santiago, Chile

Telf.: (562) 698-2486
Fax : (582) 671-5961

CHILE

Marcos Meirelles Guizman / Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 205-2092
Fax : (562) 209-5000

Juan Pablo Langlois / Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139
Santiago

Telf.: (562) 698-5594
Fax : (562) 698-3148

Carlos Gárate Sánchez / Jefe División de Planificación Estratégica
Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
Consejero de la Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139
Santiago

Telf.: (562) 672-4937
Fax : (562) 672-4131
E-mail: cgarate@mtt.cl

Luis Lennon / Subdirector de Política Especial
Ministerio de Relaciones Exteriores
Catedral 1158, oficina 151
Santiago

Telf.: (562) 698-4722 / 679-4377
Fax : (562) 698-4722
E-mail: dipesp@minrel.cl

Mathias Francke / Abogado
Consejero Alterno Junta de Aeronáutica Civil
Teatinos 20, piso 3
Santiago

Telf.: (562) 696-0043
Fax : (562) 696-0639
E-mail: mfranck@direcon.cl

Fernando González / Director de Planificación
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7515
Fax : (562) 209-5000

Anabella Valdés García / Fiscal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7463
Fax : (562) 204-3355

José Manuel Sánchez / Subdirector de Proyectos y Desarrollo
Organizacional
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 205-0972
Fax : (562) 209-5232
E-mail: icaochi@reuna.cl

Pablo Flashar Cruz / Subdirector Comercial
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 205-1016
Fax : (562) 209-5000

Julio Santos Prieto / Jefe Depto. Relaciones Aeronáuticas
Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7443
Fax : (562) 209-0532

Fernando Sisto / Jefe Depto. Modernización de Gestión
Subdirección de Proyectos y Desarrollo Organizacional
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7384
Fax : (562) 209-5232

Jorge Gillet Bebin / Abogado
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7462
Fax : (562) 204-3355

Rafael Gaete Jaime / Abogado
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 204-3355
Fax : (562) 204-3355

Alberto Mena Padilla / Abogado
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7461
Fax : (562) 204-3355

Francisco Poblete Melo / Abogado
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7458
Fax : (562) 204-3355

David Dueñas S. / Asesor Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7445
Fax : (562) 209-5000

George Wilson Arenas / Asesor
Subdirección de Proyectos y Desarrollo Organizacional
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago

Telf.: (562) 410-7608
Fax : (562) 209-5232
E-mail: gwilson@reuna.cl

Jorge Ansted Rojas / Jefe Depto. Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, piso 7
Santiago

Telf.: (562) 698-6945
Fax : (562) 698-3148

Guillermo Novoa / Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139
Santiago

Telf.: (562) 698-6945
Fax : (562) 698-3148

Patricio Caniumir Contreras / Jefe Depto. Técnico
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, piso 7
Santiago

Telf.: (562) 673-1020
Fax : (562) 698-3148

Eduardo Alvarado Cáceres / Asesor Técnico-Económico
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, piso 7
Santiago

Telf.: (562) 673-1020
Fax : (562) 698-3148

Alvaro Lisboa Montt / Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, piso 7
Santiago

Telf.: (562) 673-1021
Fax : (562) 698-3148

Adolfo Zaldívar Palma / Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, piso 7
Santiago

Telf.: (562) 688-4504
Fax : (562) 698-3148

COLOMBIA

Héctor Hernán Ríos Ospina / Jefe Oficina Transporte Aéreo
Aeronáutica Civil
Aeropuerto Eldorado, oficina 403
Bogotá

Telf.: (571) 413-9938
Fax : (571) 413-5024

COSTA RICA

Orlando Heilbron / Director de Aviación Civil
Dirección General de Aviación Civil
Apartado 5026-1000
San José

Telf.: (506) 231-3666
Fax : (506) 231-2107
E-mail: ohcdisa@sol.racsa.co.cr

Carlos Manuel Fernández / Director Consejo Técnico
Dirección General de Aviación Civil
Apartado 5026-1000
San José

Telf.: (506) 231-3280
Fax : (506) 290-0089

Sonia Garro Rojas / Jefa de Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil
Apartado 5026-1000
San José

Telf.: (506) 290-0089
Fax : (506) 290-0089

Ernesto Gutierrez / Asesor Ministro
Obras Públicas y Transportes
Apartado 1531-1000
San José

Telf.: (506) 231-6064
Fax : (506) 231-0843

CUBA

Rogelio Acevedo / Ministro
Presidente Instituto Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64
La Habana

Telf.: (537) 66-2311
Fax : (537) 33-3082

Mayda Molina Martínez / Directora Transporte Aéreo y
Relaciones Internacionales
Instituto Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64 Plaza
La Habana

Telf.: (537) 33-4452 / 55-1123
Fax : (537) 33-4577
E-mail: iaccda@iacc3.get.cma.net

Concepción Martínez Miranda / Especialista Transporte Aéreo
Instituto Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64 La Rampa
La Habana

Telf.: (537) 33-4452
Fax : (537) 33-4577
E-mail: iacc@iacc3.get.cma.net

Eugenio Delfino Rodríguez / Jefe Secretaría
Instituto Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64 Plaza Rev.
La Habana

Telf.: (537) 55-1122
Fax : (537) 33-4521

José Lachiondo Alvarez / Director
Empresa Constructora Obras Portuarias
Calle 23 No. 64 Vedado
La Habana

Telf.: (537) 33-5835
Fax : (537) 33-5838

ECUADOR

Marcelo A. Moscoso Tobar / Director General
Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires Oe 1-53
Quito

Telf.: (5932) 22-5932
Fax : (5932) 56-3995

Eduardo Esparza / Jefe de la Unidad de Inspección
Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Quito

Telf.: (5932) 23-1006
Fax : (5932) 50-6590

Fanny Soto Ortíz / Jefe Depto. Estudios Económicos y Facilitación
Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires Oe 1-53
Quito

Telf.: (5932) 55-2987
Fax : (5932) 56-3995

Carlos E. Sáenz Merizalde / Asesor de Política Aeronáutica
Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Quito

Telf.: (5932) 55-2687
Fax : (5932) 56-3995

Claudio Ceballos / Ministro
Embajada de Ecuador

EL SALVADOR

Jesús Martínez Mejía / Representante de El Salvador ante el Consejo
de la OACI
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá

Telf.: (1514) 954-8286
Fax : (1514) 954-5767
E-mail: jfmartin@microtec.net

GUATEMALA

Ennio Solombrino Puig / Coordinador Nacional Sector Aeronáutico
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala

Telf.: (502) 332-0162
Fax : (502) 331-4840

Enrique Godoy / Jefe Departamento Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala

Telf.: (502) 331-9587
Fax : (502) 331-4840 / 331-7282

Rolando Montufar / Asesor
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala

Telf.: (502) 331-9587
Fax : (502) 331-4840

MEXICO

Roberto Kobeh / Representante Permanente de Mexico ante
la OACI
999 University Street, Suite 14,40
Montreal, Quebec
Canada H3C 5J9

Telf.: (1514) 954-4245
Fax : (1514) 954-5838
E-mail: kobehg@videotron.ca

Dionisio Méndez Mayora / Experto Técnico en la Representación
Permanente de México ante la OACI
999 University Street, Suite 1440
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5J9

Telf.: (1514) 954-4245
Fax : (1514) 954-5838
E-mail: nichoicao@msn.com

Delia Castellanos Saavedra / Jefa del Departamento de Organismos Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Providencia 807, piso 2 col. del Valle
Mexico D.F. 03100

Telf.: (525) 523-9980
Fax : (525) 523-0742
E-mail: dcastell@sct.gob.mx

Esteban Jiménez / Presidente Colegio de Pilotos Aviadores de México
Calle de Las Palomas 110, Colonia Reforma Social
México D.F.

Telf.: (525) 520-4652 / 520-1627
Fax : (525) 520-8904
E-mail: estebanj@viernes.iwm.com.mx

Eduardo J. Garciagodoy Wiese / Secretario de la Comisión de Honor y Justicia
Colegio de Pilotos Aviadores de México
Calle de Las Palomas 110, Colonia Reforma Social
México D.F.

Telf.: (525) 520-4652 / 520-1627
Fax : (525) 520-8904
E-mail: 104552.3613@compuserve

Elda Paz Gutierrez / Primer Secretario
Embajada de México
Félix de Amesti 128
Santiago, Chile

Telf.: (562) 206-6157
Fax : (562) 206-6146

Salvador Retana Rozano / Gerente de Asuntos de la Industria AEROMEXICO
Reforma 445, piso 5
Mexico DF 06500

Telf.: (525) 133-4275
Fax : (525) 133-4578
E-mail: sretana@aeromexico.com.mx

NICARAGUA

Jorge Eduardo Arellano / Embajador en Chile
Embajada de Nicaragua
El Bosque Norte 0140, Depto. 33
Santiago, Chile

Telf.: (562) 231-2034

PANAMA

Eustacio Fábrega López / Director General de Aviación Civil y Presidente de la CLAC
Dirección General de Aviación Civil
Aeropuerto M.A. Gelabert
Panamá

Telf.: (507) 226-0389
Fax : (507) 226-0389

Gabriel E. Duque / Director Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil
Apartado 7501
Panamá 5

Telf.: (507) 223-9282 / 223-9253
Fax : (507) 223-8278
E-mail: fduques@sinfo.net

Diego Hurtado / Asesor Oficial Enlace CLAC
Dirección General de Aviación Civil
Apartado 7501
Panamá 5

Telf.: (507) 226-0389
Fax : (507) 226-0389

Ricardo García de Paredes / Asesor
Dirección General de Aviación Civil
Aeropuerto M.A. Gelabert
Panamá

Telf.: (507) 226-0389
Fax : (507) 226-0389
E-mail: rgarciadep@panamel.com

PARAGUAY

Pablo Maldonado Guerrero / Miembro Titular Consejo
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Mariscal Lopez y 22 de Setiembre, M.D.N.
Asunción

Telf.: (59521) 210-196
Fax : (59521) 210-196

Jesús César Rios Rabello / Director de Aeronáutica Civil
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Mariscal Lopez y Vicepresidente Sánchez, piso 2 M.D.N.
Asunción

Telf.: (59521) 211-978
Fax : (59521) 210-628

Cándido Méndez / Subdirector de Transporte Aéreo y
Asuntos Internacionales
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Mariscal Lopez y 22 de Setiembre, M.D.N.
Asunción

Telf.: (59521) 213-365
Fax : (59521) 213-365

Ceferino Farías Servin / Asesor del Consejo de Administración
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Mariscal Lopez y 22 de Setiembre, M.D.N.
Asunción

Telf.: (59521) 210-196
Fax : (59521) 210-196

Ramón Díaz Pereira / Secretario General
Ministerio de Relaciones Exteriores
Asunción

Telf.: (59521) 494-593

Serafín Candia / Agregado Aéreo
Embajada de Paraguay en Chile
Av. El Bosque 531, depto. 302
Santiago, Chile

Telf.: (562) 639-2599
Fax : (562) 639-2599

PERU

Jorge Mendoza Melenez / Director General de Transporte Aéreo
Dirección General de Transporte Aéreo
Av. 28 de Julio esquina Garcilaso de la Vega
Lima

Telf.: (511) 433-3166
Fax : (511) 433-2808
E-mail: jmendoza@mtc.gob.pe

Juan Garland Combe / Asesor Asuntos Política Aérea
Dirección General de Transporte Aéreo
Av. 28 de Julio esquina Garcilaso de la Vega
Lima

Telf.: (511) 433-1610
Fax : (511) 433-1610

Jaime Arrospide / Jefe de Asuntos Aéreos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Ucayali
Lima 1

Telf.: (511) 427-3860
Fax : (511) 428-4964
E-mail: jarrospide@rree.gob.pe

REPUBLICA DOMINICANA

Vitelio Mejía Ortíz / Director General Aeronáutica Civil
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. México esquina Dr. Delgado
Apartado 1180
Santo Domingo

Telf.: (809) 221-7909 / 221-8706
Fax : (809) 221-8616
E-mail: hroman@codetel.net.do

Francia Adames Díaz / Directora Departamento Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. México esquina Dr. Delgado
Santo Domingo

Telf.: (1809) 221-7909
Fax : (1809) 221-8616
E-mail: fadames@codetel.net.do

Loumis Indira Balbuena / Encargada División Organismos
Internacionales del Departamento Legal.
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. México esquina Dr. Delgado
Apartado 1180
Santo Domingo

Telf.: (1809) 221-7909
Fax : (1809) 221-8616
E-mail: hroman@codetel.net.do

Héctor M. Genao / Oficial de Enlace con las Agencias Internac.
Dirección General de Aeronáutica Civil
c/Dr. Delgado/Mexico
Santo Domingo

Telf.: (1809) 221-7909
Fax : (1809) 221-8616

URUGUAY

César Borucki / Director Nacional de Aviación Civil
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Mercedes 1256
Montevideo 11100

Telf.: (5982) 903-2014
Fax : (5982) 903-0405
E-mail: dinacia@adinet.com.uy

Luis Giorello Sancho / Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Mercedes 1256
Montevideo 11100

Telf.: (5982) 903-2014
Fax : (5982) 901-0564
E-mail: dinacia@adinet.com.uy

Sergio Pérez Lauro / Director Transporte Aéreo Comercial
Dirección General de Aviación Civil
Yi 1444
Montevideo

Telf.: (5982) 900-5652
Fax : (5982) 900-5652

Julio C. Martínez / Asesor Jurídico
Dirección General de Aviación Civil
Yi 1444
Montevideo

Telf.: (5982) 900-8877
Fax : (5982) 900-8079

Carlos Rodríguez Brianza / Asesor de Política Aeronáutica
Ministerio de Relaciones Exteriores
Colonia 1206, piso 3
Montevideo

Telf.: (5982) 900-1826
Fax : (5982) 903-0393
E-mail: crb@mrree.cnb.uy

VENEZUELA

Pedro Pereira Olivares/Director General de Aviación Civil
Dirección General Sectorial de Transporte Aéreo
Ministerio de Transporte y Comunicaciones
Av. Lecuna-Parque Central, Torre Este, piso 34
Caracas

Telf.: (582) 509-2400 / 509-2406
Fax : (582) 509-2940

Elena Fernández Ramírez / Directora de Transporte Aéreo
Dirección General Sectorial de Transporte Aéreo
Av. Lecuna-Parque Central, Torre Este, piso 32
Caracas

Telf.: (582) 509-2200 / 509-2201
Fax : (582) 509-2280

Isabel Vargas Torres / Jefe División de Aviación Comercial
Nacional y Encargada de los Asuntos Multilaterales
Dirección General Sectorial de Transporte Aéreo
Av. Lecuna-Parque Central, Torre Este, piso 32
Caracas

Telf.: (582) 509-2213
Fax : (582) 509-2280 / 509-2278
E-mail: isabel.vargas@hotmail.com

Serafín Brizuela / Jefe División
Ministerio de Transporte y Comunicaciones
Caracas

Telf.: (582) 552-007

OBSERVADORES

OTROS ESTADOS

CANADA

Irving Wilfred Boodhoo / Director International Aviation
Transport Canada
Ministry of Transport
Tower C, Place de Ville
Ottawa, K1A 0N8

Telf.: (1613) 998-5018
Fax : (1613) 998-4860
E-mail: boodhim@tc.gc.ca

ESTADOS UNIDOS

Joaquín Archilla / Director International Area Office, Latin
America/Caribbean
Federal Aviation Administration
P.O. Box 592815
Miami, Fl. 33159
USA

Telf.: (1305) 526-2551 Ext. 14
Fax : (1305) 526-2748
E-mail: archie.archilla@faa.gov

Santiago García / Senior FAA Representative
5600 NW 36 St., Room 333
Miami, Fl. 33327
USA

Telf.: (1305) 526-2551 Ext. 15
Fax : (1305) 526-2748
E-mail: santiago.garcia@faa.gov

Lynn A. Jensen / Manager International Liaison Staff
Flight Standards Service
Federal Aviation Administration
800 Independence Ave., SW
Washington D.C. 20591
USA

Telf.: (1202) 267-3719
Fax : (1202) 267-5230
E-mail: lynn.a.jensen@faa.dot.gov

Drazen Gardilic / International Programme Manager
Federal Aviation Administration
800 Independence Ave., SW
Washington D.C. 20591
USA

Telf.: (1202) 267-8646
Fax : (1202) 267-5071
E-mail: drazen.gardilic@faa.dot.gov

Hector Vela / Civil Liaison Officer
South America Civil Aviation Office
Federal Aviation Administration
Buenos Aires, Argentina

Telf.: (541) 729-4533 Int. 2451

HAITI

Adler Edma / Director General
Oficina Nacional de Aviación Civil
Aeropuerto Mais-Gaté
P.O. Box 1346
Port-au-Prince

Telf.: (509) 460-046
Fax : (509) 460-998
E-mail: edma@ofnac.org

Arnold Franck / Director of Economic Studies and Legal Affairs
Oficina Nacional de Aviación Civil
Route de L'Aéroport
P.O. Box 1346
Port-au-Prince

Telf.: (509) 460-052 / 460-647
Fax : (509) 460-998
E-mail: arnold@ofnac.org

Frantz Duval / Secretario Ejecutivo Gabinete Particular Ministro
Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones
Port-au-Prince

Telf.: (509) 223-240
Fax : (509) 234-798

SINGAPUR

Bong Kim Pin / Director Training & Consultancy
Civil Aviation Authority
Singapore Changi Airport
P.O. Box 1
Singapore 9181

Telf.: (65) 540-6200
Fax : (65) 542-9890
E-mail: bong-kim-pin@caas.gov.sg

ORGANISMOS GUBERNAMENTALES

OACI

Renato Claudio Costa Pereira / Secretario General
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

Telf.: (1514) 954-6297
Fax : (1514) 954-6744
E-mail: rcosta@icao.org

Marina Donato/ Directora de Transporte Aéreo
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

Telf.: (1514) 954-6297
Fax : (1514) 954-6744
E-mail: mdonato@icao.org

Abelardo Sánchez / Director de Cooperación Técnica
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

Telf.: (1514) 954-8065
Fax : (1514) 954-6077
E-mail: asanchez@icao.int

Raymond Ybarra / Director
Oficina Regional Norteamericana y del Caribe
Masaryk 29/3°
Mexico D.F. 11570

Telf.: (525) 250-3211
Fax : (525) 203-2757
E-mail: rybarra@un.org.mx

Paulo Imre Hegedus / Director
Oficina Regional Sudamericana
Apartado 4127
Lima 100, Perú

Telf.: (511) 575-1476
Fax : (511) 575-0974
E-mail: phegedus@icao-sam.org.pe

Walter Amaro / Jefe de Operaciones Las Américas
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

Telf.: (1514) 954-8343
Fax : (1514) 954-6077
E-mail: wamaro@icao.org

Luis Alfonso Fonseca / Especialista en Transporte Aéreo
Oficina Regional Norteamericana y del Caribe
Apartado Postal 5-377, CP 06500
Mexico D.F., México

Telf.: (525) 250-3211
Fax : (525) 203-2757
E-mail: icao-nacc@un.org.mx

CONSEJO OACI

Mario Borda / Representate de los Países del ARS
999 University Street, suite 1225
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5J9

Telf.: (1514) 954-6388
Fax : (1514) 954-8318
E-mail:

Paulo F. Nonaka / Representante de Brasil
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá

Telf.: (1514) 954-8258
Fax : (1514) 954-8277
E-mail:

D.O. Eniojukan / Representante de Nigeria
999 University Street, suite 14.70
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5J9

Telf.: (1514) 954-8288
Fax : (1514) 954-8315

CAFAC

Shettima Abba-Gana / President
AFCAC Sectaria
Dakar, Senegal

Vijay Poonosamy / Director, Legal & International Affairs
Air Mauritius Centre
John Kennedy Street
Port Louis, Mauritius

Telf.: (230) 207-7907
Fax : (230) 202-3223
E-mail: vpoonosamy@airmauritiu.
intnet.mu

CEAC

André Auer / Presidente
DG Civil Aviation
Maulbeerstr. 9
3003 Berne, Suiza

Telf.: (4131) 325-9900
Fax : (4131) 325-8056

Raymond Benjamin / Executive Secretary
3 bis Villa E-Bergerat
Neuilly S, Seine
France

Telf.: (331) 4641-8543
Fax : (331) 4624-1818
E-mail: 1015751313@compuserve.com

AAALA

Jorge Alvarez Méndez / Secretario General
Avda. Río Caura, Torre Humboldt, piso 6, of. 613
Caracas, Venezuela

Telf.: (582) 907-8116
Fax : (582) 975-2761
E-mail: ceveta@ivsnet.net

Rosalba Pereira Colls / Vicepresidente Legal y de Recursos Humanos
ASERCA Airlines
Av. Bolívar Norte, Torre Exterior, piso 8
Valencia, Estado Carabobo
Venezuela

Telf.: (5841) 237-111 / 220-450
Fax : (5841) 248-029
E-mail: rpereira@asercaairlines.com

AEC

Catalina Arbelaez / Asesora
Ciudadela San Diego, Núcleo 3
Apartado 504
Medellín, Colombia

Telf.: (574) 232-9794
Fax : (574) 232-9794
E-mail: prcyvbro@latino.net.co

María Paula Valdés / Abogada-Asesora
CRA. 9 No. 74-08, oficina 504
Medellín, Colombia

Telf.: (571) 345-1066
Fax : (571) 217-7757
E-mail: prcyvbro@latino.net.co

AITAL

Ernesto Vásquez Rocha / Director Ejecutivo
Apartado Aéreo 98949
Bogotá, Colombia

Telf.: (571) 413-9387
Fax : (571) 413-178

José Chalen / Vicepresidente VASP América Latina
Avda. Santa Fe 782, piso 3
Buenos Aires, Argentina

Telf.: (541) 312-8223
Fax : (541) 312-8723

ALADA

Mario O. Folchi / Presidente
Arroyo 950 - 6° B
1007 Buenos Aires, Argentina

Telf.: (541) 394-9430
Fax : (541) 327-0611

Eduardo Flores / Asesor Dirección General de Transporte Aéreo
Secretario Sección Perú
Av. 28 de Julio 800
Lima 1, Perú

Telf.: (511) 423-4259
Fax : (511) 330-9943
E-mail: eflores@mtc.gob.pe

IATA

Rodrigo Durán M. / Subdirector Regional América Latina y Caribe
Av. 11 de Septiembre 2155, Torre A, of. 903
Santiago, Chile

Telf.: (562) 233-0063
Fax : (562) 232-4687
E-mail: sepulvedap@iata.org

Carlos Méndez S. / Asistente Director Regional América Latina
y Caribe
Av. 11 de Septiembre 2155, Torre A, of. 903
Santiago, Chile

Telf.: (562) 233-0063
Fax : (562) 232-4687
E-mail: sepulvedap@iata.org

IFALPA

Artidoro Leal / Vice Presidente Regional
Padre Mariano 103, of. 405, Providencia
Santiago, Chile

Telf.: (562) 235-9821
Fax : (562) 235-8612
E-mail: artipilot@iname.com

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO

Javier Aparicio / Presidente
Plaza Cardenal Cisneros 3
28040 Madrid, España

Telf.: (34-91) 336-6374
Fax : (34-91) 561-4742

UNIVERSAL POSTAL UNION

Ronald Jones / Postal Inspector
P.O. Box 592695
Miami, Fl. 33159
USA

Telf.: (1305) 869-5105
Fax : (1305) 869-5108
E-mail: rjjones@uspis.gov

LINEAS AEREAS

AEROLINEAS ARGENTINAS

Gustavo D. Donisa / Asesor Política Aérea
Bouchard 547, P.8
Buenos Aires, Argentina

Telf.: (541) 317-3333
Fax : (541) 317-3570

AVANT NATIONAL AIRLINES CHILE

Claudia Candiani Vidal / Abogado
Santiago, Chile

Telf.: (562) 695-9595
Fax : (562) 688-2068

COPA

Moisés Véliz A. / Vicepresidente
Panamá

Telf.: (507) 227-0236
E-mail: mvéliz@mail.copa.com.pa

CUBANA DE AVIACION

Rafael Ramos Marcel / Gerente
Fidel Oteiza 1971, of. 201
Santiago, Chile

Telf.: (562) 274-1819
Fax : (562) 274-8107

LAN CHILE

René Izquierdo Poblete / Abogado
Estado 10, piso 4
Santiago, Chile

Telf.: (562) 687-2824
Fax : (562) 687-2817

TAM

Arnaldo Costa / Gerente Relaciones c/c Industria
Asunción

Telf.: (59521) 646-000

Miguel Candia / Presidente
Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi
Asunción

Telf.: (59521) 646-000

UNITED AIRLINES

Ernesto Byrne Daniel / Gerente General
Av. El Bosque Norte 0177, piso 19
Santiago, Chile

Telf.: (562) 337-0163 / 337-0101

VARIG

Sergio Joao Galhardo / Adjunto del Director
Río de Janeiro, Brasil

Telf.: (5521) 272-5744

Fax : (5521) 272-5705

XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

(Santiago, Chile, 20 al 24 de julio de 1998)

RELACIÓN DE NOTAS DE ESTUDIO

Orden del Día	No. De Nota	Asunto	Medida a adoptar	Tarea No.	Presentada por
4	CLAC/A13-NE/02	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1997 -1998.	Tomar nota	-	Presidente de la CLAC
5	CLAC/A13-NE/09	Suscripción del Memorándum de Entendimiento entre la CEAC y la CLAC	Suscripción del Memorándum	20 C. E.	Comité Ejecutivo
6	CLAC/A13-NE/01 <i>CORRIGENDUM</i> CLAC/A13-NI/01	Orden del Día Provisional. Relación de notas de estudio.	Adopción del Orden del Día	-	Comité Ejecutivo
7	CLAC/A13-NE/03 CLAC/A13-NI/02	Establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.	Asignación temas al Comité I y II	-	Comité Ejecutivo
8	CLAC/A13-NE/04 <i>CORRIGENDUM</i> CLAC/13-NE/20	Modificación del Artículo 2 del Estatuto de la CLAC. Incorporación de otros Estados de América a la CLAC.	Adopción Proyecto de Resolución	12 C. E.	Comité Ejecutivo
9	CLAC/A13-NE/05	Reglamento Orgánico de Facilitación para un Comité Nacional y de Aeropuerto.	Adopción Proyecto de Recomendación	6 C. E.	Comité Ejecutivo
10	CLAC/A13-NE/06	Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".	Adopción Proyecto de Recomendación	19 C. E.	Comité Ejecutivo
11	CLAC/A13-NE/07	Cláusula Modelo de Salvaguardias.	Adopción Proyecto de Resolución	14.1 C. E.	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A13-NE/08	Factores a considerar en la privatización de aeropuertos.	Adopción Proyecto de Recomendación	22 C. E.	Comité Ejecutivo
13	CLAC/A13-NE/10	Creación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional: a) Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la OACI para promover el Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. b) Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. c) Convenio para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. d) Acuerdo de Fondos el Fideicomiso y Presupuesto del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.	Aprobación de los documentos para su suscripción.	18 C. E.	Comité Ejecutivo

CLAC/A13-INFORME
ADJUNTO 2

- 2 -

14	CLAC/A13-NE/11 CLAC/A13-NE/19	Coordinación de posición y acciones a tomar por parte de los Estados miembros de la CLAC, en el 32º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, sobre la base de los temas que se incluyen en el Orden del Día Provisional (Montreal, Canadá, 22 de setiembre al 2 de octubre de 1998).	Acordar posiciones y acciones.	-	Comité Ejecutivo Cuba
15	CLAC/A13-NE/12	Presupuesto de la CLAC para el bienio 1999 - 2000. Informe sobre el estado de gastos durante el período 1997 - 1998.	Aprobación del presupuesto bianual 1999-2000	8 Secretaría y 11 C. E.	Comité Ejecutivo
16	CLAC/A13-NE/13	Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992 - 1998. Escalas de porcentajes de contribución 1999 - 2000.	Adopción Proyecto de Resolución	9 Secretaría y 11 C. E.	Comité Ejecutivo
17	CLAC/A13-NE/14	Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1º de enero de 1999 al 31 de diciembre del 2000. Proyecto del Programa de Reuniones.	Aprobación Programa de Trabajo de la CLAC 1999-2000 y de reuniones.	-	Comité Ejecutivo
18	CLAC/A13-NE/15	Incorporación de los Estados del Caribe.		-	Comité Ejecutivo
19	CLAC/A13-NE/16 CLAC/A13-NI/04	Preparativos para la celebración central del 25º Aniversario de la CLAC. Actos que vienen desarrollando los Estados en relación a esta celebración.		-	Comité Ejecutivo México
20	CLAC/A13-NE/17 CLAC/A13-NE/18 CLAC/A13-NI/03 CLAC/A13-NI/05	El Contrato de Transporte Aéreo Internacional y la Responsabilidad del Transportista en América Latina Warsaw: The Next Generation Century Date Change - Year 2000 Challenge Nota informativa sobre "Observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelos"			ALADA Poonoosamy U.S.A. Cuba
21	CLAC/A13-NE/21	Informe del Comité I			Presidente del Comité I
22	CLAC/A13-NE/22	Informe del Comité II			Presidente del Comité II

**DISCURSO DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES DE CHILE CON OCASIÓN DE LA XIII ASAMBLEA DE
LA CLAC**

Sr. Mayor Brigadier del Aire, Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI
Sr. Licenciado Eustacio Fábrega López, Presidente de la CLAC
Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC
Distinguidos delegados de los Estados miembros y señores observadores
Señoras y señores

En nombre del Gobierno de Chile y del mío propio, tengo el agrado de dar a Uds. la más cordial bienvenida a nuestro país y expresarles el beneplácito de que esta Asamblea, después de 20 años, vuelva a celebrarse en Santiago, ciudad en la que espero se sentirán muy bien acogidos y a gusto, pues haremos todo lo posible para que su estadía les sea grata y placentera.

Han transcurrido 25 años desde la creación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, organismo que ha cumplido cabalmente en la región su importante labor de coordinación de las políticas, normas y criterios que regulan el transporte aéreo internacional, todo ello en aras del desarrollo eficiente, seguro y económico de la aviación civil latinoamericana, tal como lo expresan sus objetivos. En este tiempo, el organismo ha debido enfrentarse a muchos cambios, y en los últimos años, a una verdadera revolución tanto en el ámbito tecnológico de la aviación como en la organización industrial y gestión comercial del transporte aéreo mismo, en un mundo globalizado y competitivo.

Fenómenos como la privatización de las líneas aéreas, la liberalización de los mercados, una mayor concentración de la oferta, y por otra parte avances sustanciales y costosos en la tecnología de navegación aérea y los desafíos de desarrollar la infraestructura aeroportuaria por la alta inversión requerida, están alterando las estructuras básicas de la aviación comercial tradicional en el mundo, creando un nuevo escenario ineludible y de carácter quizás irreversible. Desregulación, privatización, internacionalización, liberalización y cielos abiertos es la terminología de este nuevo escenario, lo que va a exigir de este organismo regional una alta dosis de creatividad y realismo para ubicar estrategias, modalidades y acuerdos de colaboración y para aunar intereses y políticas de apertura y seguridad que coadyuven a los transportadores de los Estados miembros a coexistir y competir con los transportadores extranjeros en el contexto de esta nueva realidad.

Las tendencias actuales del transporte aéreo a nivel mundial están llevando a los Estados de la CLAC, en algunos casos más que en otros, a la adopción de una política aerocomercial orientada al libre mercado, lo que ha ido configurando un escenario con libre acceso a la actividad y la libertad de precios, sobre la base de oportunidades de participación abiertas, justas y recíprocas.

Un hecho auspicioso son los acuerdos subregionales plurilaterales que han surgido en Latinoamérica, sobre las bases de una amplia desregulación y una mayor libertad de acceso a los mercados. Sin embargo, con respecto a estos acuerdos se enfrenta el desafío de compatibilizarlos y ampliarlos al conjunto de Estados miembros de la CLAC, de manera que sus provechosos efectos se proyecten sobre toda la región, generando mejores posibilidades para usuarios, transportadores y, en definitiva, para el desarrollo económico de nuestros países.

El fenómeno internacional en la propiedad de las empresas aéreas es otro nuevo aspecto que rompe con los tradicionales conceptos de nacionalidad y bandera y es una materia que requiere ser revisada detenidamente, especialmente en un momento en que las empresas aéreas estatales regionales, cuya nacionalidad era inconfundible, se transformaron en empresas privadas. En éstas, cada día se incorpora más capital extranjero en una proporción difícil de conocer, lo que hace conveniente revisar los principios tradicionales de propiedad sustancial y control efectivo, los que puedan haber perdido su verdadero sentido. Resulta necesario contar a nivel regional, con criterios claros en esta materia, asociados a concepciones más liberales de acceso a los mercados.

Examinado el Orden del Día, aparecen también otros temas singularmente desafiantes para su discusión, como lo es la eventual modificación del artículo 2º de los Estatutos de la CLAC, que propende a la integración de toda América en la Comisión y para lo cual sería necesario ampliar su área geográfica.

También es interesante la cláusula modelo de salvaguardias, que se ha estudiado para ser considerada en casos de acuerdos bilaterales de libre mercado y que contiene criterios y directrices para orientar la búsqueda de un acuerdo entre las partes en casos de denuncias de competencia desleal, cláusula que puede ser muy útil para contrarrestar las aprensiones que se plantean en algunos Estados para celebrar este tipo de acuerdos.

La creación de un Sistema para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, contenida en el Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la OACI, el Reglamento que se propone y el Convenio que se adopte para su implementación y su financiamiento, son materias básicas a las cuales debe dárseles especial atención y la máxima colaboración.

Vemos con gran beneplácito la masiva asistencia de delegados y observadores de tan diferentes países a este evento, así como el interés que ha despertado esta Asamblea en los organismos aeronáuticos internacionales. Ello evidencia la importancia que se le atribuye a la CLAC y las expectativas que genera su trabajo, expectativas que estoy seguro no serán defraudadas.

Nuevamente deseo a Uds. el mayor de los éxitos en sus deliberaciones, una provechosa y grata estadía en Santiago y que esta Asamblea sea un momento de encuentro entre las autoridades aeronáuticas de todos los Estados miembros y una oportunidad de conocernos mejor, lo cual siempre contribuye a mejorar nuestras relaciones.

Termino señalando que tenemos una gran confianza en que la modernidad que ha venido iluminando el desarrollo social, económico y político de Latinoamérica en los últimos años, será un participante activo en esta reunión y, en consecuencia, en sus deliberaciones estará presente la ineludible necesidad de proveer más y mejores servicios de transporte para los ciudadanos de nuestros países, que es la primera preocupación y verdadero norte del quehacer en materia de transporte. En este sentido creemos que liberalización y competencia son claves esenciales para lograrlo.

Bienvenidos y muchas gracias.

Santiago, 21 de julio de 1998



Declaración del Presidente del Consejo de la OACI,

Dr. Assad Kotaite,

**a la XIII Asamblea de la
Comisión Lationamericana de Aviación Civil (CLAC)**

(Santiago de Chile, 20-24 de julio de 1998)

Doy las gracias más sinceras al Presidente de la Comisión Lationoamericana de Aviación Civil, Licenciado Eustacio Fábrega, y a nuestros amables anfitriones las autoridades chilenas, por haberme invitado a asistir a la 13ª Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Lamento profundamente no poder estar con ustedes en esta ocasión a causa de un urgente compromiso contraído anteriormente, que por primera vez en más de 20 años me impide asistir a esta reunión. Como bien saben ustedes, junto con toda mi fé, siempre he dado gran importancia a las relaciones de la OACI con los organismos regionales como la CLAC -nuestra partícipe en el progreso de la aviación.

Les envío asimismo los saludos del Consejo de la OACI que hace apenas una semana dio fin a los preparativos para el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que se celebrará del 22 de septiembre al 2 de octubre del año en curso.

Para la aviación civil internacional, 1997 fue uno de los mejores años de la historia. Estamos en la cúspide de una temporada de prolongada prosperidad por lo que se refiere a tráfico e ingresos de las líneas aéreas, y en términos de tráfico las líneas aéreas de la región de Lationamérica y el Caribe han registrado una expansión muy superior al promedio mundial. Dado que el Secretario General de la OACI dará más detalles sobre estos resultados, permítanme concentrarme únicamente en el futuro, templando una nota de optimismo acerca del crecimiento con algunas palabras de advertencia respecto a la forma de enfrentarlo.

En términos de crecimiento y expansión nuestro futuro a mediano plazo es radiante. Boeing, que audazmente se proyecta hacia el futuro, ha pronosticado un promedio anual de 4,9% de crecimiento de los viajes en todo el mundo, en los próximos 20 años. De especial interés para ustedes es el hecho de que Boeing considera además que, con un 7,4%, América latina es el mercado de crecimiento más rápido y que durante dicho período será preciso que las líneas aéreas de la región adquieran o arrienden más de 1 400 reactores, cuyo valor se calcula en \$77 000 millones de dólares estadounidenses.

Pero frente a un crecimiento tan espectacular, la infraestructura, instalaciones, servicios y vigilancia reglamentaria también deberán crecer, aunque no sea más que para mantenerse a la altura de las exigencias. Deben ustedes pues convencer a los gobiernos de que es absolutamente necesario hacer inversiones y dedicar suficientes recursos para superar las pruebas que nos plantea este crecimiento. Ante todo debemos asegurarnos de que los Estados cumplan con sus obligaciones constitucionales en cuanto a la seguridad y el suministro de servicios, responsabilidades éstas que los mismos aceptan al adherirse al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

Mientras que los gobiernos deben responder separada e individualmente a esta necesidad crítica de contar con una aviación civil internacional en expansión, también vamos superando colectivamente, a través de la OACI, las pruebas que nos plantea el crecimiento. Me referiré muy brevemente a estos aspectos.

En primer lugar se encuentra la vigilancia de la seguridad operacional, que ha pasado a ser la inquietud que define a nuestra época. A partir de la primera Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de todo el mundo dedicada a la protección y la seguridad, que se celebró en noviembre último, la OACI elaboró un programa para la vigilancia de la seguridad operacional sólido, coordinado, universal y transparente y estableció una estrategia para su aplicación. En el entorno comercial, operacional

y de reglamentación en constante evolución en que vivimos hoy en día, las normas de seguridad y su cumplimiento deben seguir siendo nuestra prioridad número uno. El Consejo de la OACI examinó las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia y convino en que todas las actividades relacionadas con el programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional fuesen llevadas a cabo por la OACI y en que la Organización no se apartase de esas recomendaciones. Por lo que respecta al cumplimiento de las mismas, valoramos el apoyo y la cooperación brindadas por organismos regionales de aviación civil tales como la CLAC y esperamos que un Memorando de acuerdo en este sentido estará listo para la firma por la OACI y la CLAC durante el próximo 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Se presentará a la próxima Asamblea un informe sobre la implantación de las recomendaciones.

Otra iniciativa importante de la OACI es la relativa a los CNS/ATM que ahora está en su fase de ejecución. La Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM celebrada recientemente en Río de Janeiro estableció los principios en una Declaración y, mediante sus recomendaciones y conclusiones, fijó el marco para los aspectos de financiamiento, cooperación técnica, jurídicos y de instrucción relativos a la implantación de los CNS/ATM. Considero que estas importantes conclusiones y orientaciones merecen vuestra atención, a fin de que podamos aprovechar plenamente las ventajas y mejoras operacionales y de seguridad ofrecidas por las comunicaciones por satélite.

Por último, cabe mencionar que a principios del año 2000 la OACI celebrará otra conferencia mundial para ocuparse de los aeropuertos y en particular de varias cuestiones de reglamentación, institucionales y de organización apremiantes para el futuro, comprendida la congestión de los aeropuertos. En esta conferencia vuestra preparación y participación serán esenciales.

Evidentemente podría señalar muchos otros asuntos que actualmente nos ocupan. De hecho, no escasean los desafíos que nos mantienen concentrados en el futuro, y en los próximos días ustedes se ocuparán de éstas y otras muchas cuestiones, tal como lo hará la Asamblea de la OACI dentro de apenas unos meses.

Pero no debemos limitarnos a discutir estas cuestiones. Debemos hacer planes y poner manos a la obra; debemos garantizar para las generaciones futuras un sistema de aviación civil digno de fé, moderno y eficiente, que constituya la piedra angular indispensable para su crecimiento y expansión futuras.

Para terminar, les deseo que sus deliberaciones - cuyos resultados espero con impaciencia- sean fructíferas desde todos los puntos de vista. Desde la última Asamblea de la CLAC, he tenido el privilegio de seguir muy de cerca los progresos y la evolución de la Comisión para llevar al ámbito mundial su inapreciable perspectiva regional. Aunque no puedo estar con ustedes, me consuela haberlos visto en Río hace apenas algunos meses y espero tener el placer de recibirlos en Montreal en septiembre y de celebrar con ustedes el 25° Aniversario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la Ciudad de México en diciembre de este año.



**Palabras del Secretario General de la
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**

Señor Renato Cláudio Costa Pereira

**en ocasión de la XIII Asamblea Ordinaria de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

(Santiago de Chile, 20-24 de julio de 1998)

Representa para quien les habla un alto honor al mismo tiempo que un gran placer encontrarme con todos Uds. aquí convocados en la pujante Santiago de Chile como foro de la Decimo Tercera Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Mucho me complace visitar una vez más esta importante ciudad sudamericana que a la par de concentrar las características de tradición e historia hispánica, constituye un centro financiero y comercial de remarcable trascendencia.

Precisamente hace ya más de un año y medio cuando nos hemos encontrado la última vez, tuve el alto honor de presidir la Decimo segunda Asamblea del organismo regional latinoamericano. Desde entonces, la aviación civil en la región ha demostrado un sensible progreso desde el punto de vista de los resultados financiero y de tráfico .

De las cinco regiones de la OACI, el más alto nivel de crecimiento en el año pasado, 1997, correspondió a los transportadores de la región latinoamericana y caribeña. Esta región, alcanzó un incremento aproximado de 11 por ciento medido en toneladas kilómetros. Este incremento ayudó a movilizar los resultados financieros de los transportadores de servicios aéreos regulares de la región. En este orden de ideas, los transportadores en la región que nos ocupa alcanzaron un beneficio de alrededor del 4,5 por ciento en el año 1997, lo que representa más de un 2 por ciento con relación al año 1996.

Me gustaría referirme a otro importante ingrediente, el relativo a los asuntos de reglamentación, comentando primeramente la capacidad de liderazgo y de gestión empresarial demostrada por quienes tienen a su cargo el sector de transporte aéreo para responder a cabalidad las presiones del fenómeno de la mundialización, con un fuerte impacto competitivo y la incuestionable necesidad de ajuste regulatorio. Y justamente esa particular capacidad de enfrentar los grandes desafíos de la hora presente, llevaron a la región latinoamericana y el Caribe a desarrollar fórmulas completamente innovativas como alternativas en materia de acceso al mercado. Ejemplos de lo que venimos señalando lo constituyen tanto la Comunidad Andina, la Caribeña y los acuerdos de Fortaleza.

Es evidente que la región ha pasado y hasta ahora se encuentra en un estado de transición de una histórica posición proteccionista a una más abierta, respondiendo al necesario ajuste a las nuevas condiciones del mercado, con nuevos retos competitivos y con nuevas ideas y propuestas. Todo ello, incluyendo las iniciativas subregionales se alinea con el elenco de recomendaciones de la conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI del año 1994, en la que recordamos se consagró un enfoque evolutivo, en la tendencia desregulatoria mundial.

La OACI continua en la línea de pensamiento consagrada en la citada conferencia difundiendo a otros Estados del orbe, a través de seminarios, publicaciones y talleres de trabajo, uno de los cuales ha tenido lugar en San Jose de Costa Rica, en agosto del año pasado, con pleno éxito.

Un asunto de considerable interés para toda la comunidad de aviación civil es el que se vislumbra con la pronta revisión del Acuerdo sobre Comercio y Servicios, conocido como acuerdo GATS, por parte del actual Organismo Mundial de Comercio. Huelga destacar que ello representa el carril por el cual transcurre la liberalización de todos los sectores de servicio.

Este proceso de revisión señalado para el año 2000, es de extrema importancia para todos Uds y la OACI como organización responsable de la orientación del transporte aéreo internacional, sigue vigilando los acontecimientos que se encuentran en vías de gestión en el seno del organismo mundial de Comercio, con el claro propósito en forma conjunta permitir el progreso del sector de transporte aéreo de una forma equilibrada, para brindar a todos y cada uno de los Estados la oportunidad real de participar en el sistema internacional del modo aéreo, ya sea en forma directa o indirecta.

La seguridad de la aviación civil es otra importante área en el foco de atención en la región, tanto como en el resto del mundo. La OACI conciente de ello confiere la más alta prioridad en su programa de trabajo, continuando con el desenvolvimiento del mecanismo que asiste financiera, técnica y materialmente a los Estados en el dominio de la seguridad, con el objetivo de asistencia a todos los Estados Contratantes para alcanzar a cabalidad la observancia con las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPS) contenidas en el Anexo 17 del Convenio de Chicago.

Acompaña a la consecución de tal propósito un activo programa de capacitación comprensivo de una serie de paquetes de entrenamiento normalizados a nivel mundial. Pero no puedo dejar de señalar un logro, el de establecimiento de la ETAC, la Escuela técnica de Aviación Civil emplazada cerca del Aeropuerto Internacional de Quito, en la cual se imparten cursos de entrenamiento para toda la región latinoamericana.

El campo de la Facilitación ahora muy estrechamente ligado al de la seguridad, constituye otro de los grandes objetivos dentro del programa de actividades de la OACI para orientar a los Estados hacia la nueva dimensión que ofrece la utilización de la informática y de tecnologías de avanzada como lo constituye la "tarjeta inteligente" cuya implantación permitirá acompañar de una manera realmente eficaz y moderna tanto el control de seguridad como las facilidades que merece el usuario del servicio de transporte aéreo, eliminando entre otras situaciones, la congestión aeroportuaria producida por el incesante incremento de tráfico aéreo.

El Plan Mundial de Navegación Aérea para los sistemas concernientes a comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tráfico aéreo, constituye un producto producido a nivel de la organización a disposición de todos los Estados contratantes con la debida orientación en el campo de la implantación del concepto de CNS/ATM. La elaboración de dicho plan tomó en cuenta el amplio espectro de cuestiones no sólo de los aspectos propiamente técnicos sino también de los económicos, organizativos, legales y de cooperación técnica, así como la metodología de planificación mundial cuya aplicación se espera de los grupos de planificación regional. El mencionado Plan fué distribuido a los Estados como parte del paquete de documentación entregada en ocasión de la reciente conferencia mundial de la aplicación de los sistemas CNS/ATM, la que tuvo lugar en Río de Janeiro.

Pasaré seguidamente a un tema de suma entidad, me refiero al Plan Mundial de Seguridad Operacional, conocido bajo la sigla de GASP, el que fué desarrollado por la Comisión de Navegación Aérea de la OACI en 1997 con el claro propósito de coordinar y suministrar una guía común en los esfuerzos de los Estados contratantes y de la industria de aviación en el terreno de la seguridad operacional.

Recuerdo que contiene tres objetivos, reales claves de dicho plan y que son los siguientes

- alcanzar un significativo decrecimiento en el índice de accidentes en el mundo
- identificar las deficiencias y defectos en el campo de la aeronavegación y alcanzar una importante disminución de las mismas e
- incrementar y alentar la capacidad de la OACI en la tarea de compilar, depurar y divulgar la información relativa a la seguridad operacional.

Como Uds bien conocen, esencialmente el Plan Mundial de Seguridad Operacional suministrado por la organización representa un sólido marco en el cual la OACI puede enfocar y aplicar recursos que converjan en la erradicación de la tasa de accidentes.

Respecto a este importante asunto, me complace personalmente hacer mención del proyecto de cooperación técnica relativo al Desarrollo de la continua aeronavegabilidad y seguridad operacional de aeronaves en América Latina bajo la supervisión de Estados pertenecientes al área. Este proyecto será implementado empleando los recursos propios de la Argentina, Brasil y Chile y financiado por 20 estados americanos y el PNUD, conjuntamente con una importante contribución de la Industria de Airvus apoyando las actividades de tal proyecto.

Complementando el mencionado proyecto, es dable señalar que estará bajo la activa consideración de los gobiernos en estrecho contacto con las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México así como de la sede en Montreal.

En el campo de la cooperación técnica para América Latina y el Caribe, el programa de la OACI alcanzó la suma sin precedentes de 40.3 millones de dólares estadounidenses lo que equivale a decir el 73,2% de todo el programa de cooperación técnica de la organización, de los cuales 32.0 millones de dólares estadounidenses o sea el 79,5% serán aplicados en el corriente año 1998. Estas importantes cifras evidencian la confianza que los Estados Contratantes de la Región depositan en la OACI para llevar a cabo sus planes de modernización del sistema de aviación civil.

En esta rápida revista que estoy presentando no puedo omitir mencionar los alcances obtenidos en el campo jurídico, uno de los más significativos lo representa el propósito de modernizar el sistema conocido como Varsovia. Este viejo pero universalmente convenio que data del año 1929 hasta el presente es el instrumento internacional que alcanzó un remarcable número de ratificaciones, pero el paso del tiempo respecto a las oscilaciones experimentadas con la unidad de cuenta en él consagrado, ha dado como resultado una desprotección resarcitoria para el usuario o sus deudos. La pasada 31 Asamblea de la OACI decidió urgir la actualización del sistema de responsabilidad del transportista aéreo. Después de un proceso en el que intervinieron los grupos de expertos de la organización, el Consejo decidió convocar una conferencia diplomática en mayo de 1999 con el objetivo de adoptar un nuevo instrumento jurídico internacional para actualizar el vigente sistema de Varsovia. Todos los Estados contratantes de la OACI serán invitados a la brevedad para participar en esta importante conferencia, con la esperanza de alcanzar un nuevo hito para beneficio de la comunidad aeronáutica internacional.

Paralelamente, existe otro reto de entidad en el dominio legal, y es el de los aspectos jurídicos que ofrece el sistema CNS/ATM. Un proyecto de Carta sobre Derechos y Obligaciones de los Estados relativa a los Servicios GNSS, será sometida a la consideración de la 32 Asamblea para su adopción. Futuros trabajos sobre este importante aspecto legal del sistema continuarán y estoy persuadido que los Estados Miembros de la CLAC aportarán una significativa contribución como así siempre ha sido.

Hay otras áreas en el campo jurídico en las cuales los Estados de la CLAC han participado muy activamente. Me refiero en particular al artículo 3 bis del Convenio de Chicago referido al principio de la no utilización de armas contra aeronaves civiles en vuelo, el cual cuenta con 97 ratificaciones de los Estados Contratantes de la organización, pero se requerirán 5 más para alcanzar el número necesario de ratificaciones para entrar en vigencia. Hago pues un llamado a los miembros de la CLAC para tornar realidad la puesta en vigor de tan importante instrumento.

Por último, no quiero concluir sin poner de relieve la importancia y gran calidad de cooperación que desde los comienzos de la existencia del organismo regional ha marcado el devenir tanto de la CLAC como de la misma OACI. Estoy persuadido que ese estrecho contacto entre los dos organismos continuará como siempre fructificando en realizaciones valiosas para la preservación de la aviación civil al servicio de la comunidad de pueblos a la que sirve.

Les deseo toda suerte de éxitos en esta Decimo tercera Asamblea en la vida de la CLAC

**MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO (MOU)
ENTRE
LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
Y
LA CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL**

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (llamada en adelante CLAC) de una lado y la Conferencia Europea de Aviación Civil (llamada en adelante CEAC) de la otra;

RECONOCIENDO la importancia y significativa contribución de la aviación civil al desarrollo socio-económico de sus Estados miembros y a los intercambios entre América Latina y Europa;

RECONOCIENDO el considerable volumen de conexiones de tráfico aéreo entre América Latina y Europa;

DESEOSOS de desarrollar lazos de cooperación significativos con el objeto de promover el desarrollo seguro, eficiente y sostenible en América Latina, Europa y el resto del mundo;

ACUERDAN lo siguiente:

**ARTÍCULO I
INFORMACIÓN Y CONSULTA**

La CLAC y la CEAC acuerdan de aquí en adelante intercambiar cualquier información relativa al desarrollo de la aviación civil en América Latina y Europa. Sin embargo, dicho intercambio de información será sin perjuicio de los asuntos que puedan ser considerados confidenciales por ambas Partes o de ningún interés a cualquiera de la Partes.

**ARTÍCULO II
ALCANCE DE LA COOPERACIÓN**

La CLAC y la CEAC cooperarán en todas las áreas de la aviación civil internacional, particularmente en los campos de seguridad aeroportuaria, seguridad operacional, medio ambiente y ATM, dentro de sus ámbitos respectivos, incluyendo pero no limitado a los siguientes:

1. Reglamentación y Legislación.
2. Eventos internacionales y reuniones.
3. Asistencia en procura de recursos financieros.
4. Entrenamiento.
5. Identificación de proyectos conjuntos.



ARTÍCULO III MÉTODOS DE COOPERACIÓN

SECRETARÍA

Las Secretarías de la CLAC y de la CEAC establecerán y mantendrán consultas a través de:

1. Intercambio de cartas y documentación.
2. Visitas mutuas.
3. Invitaciones para asistir a las reuniones.
4. Consultas y coordinación, cuando sea necesario.

NIVEL EJECUTIVO

Los Presidentes de las dos Organizaciones asistirán a las reuniones de la otra Organización sobre una base de reciprocidad. Reuniones de consulta y coordinación serán organizadas antes de las Asambleas de la OACI y/o eventos/reuniones de la aviación civil internacional de mayor envergadura.

La CLAC informará a la CEAC sobre cualquier relación en particular que haya establecido con cualquier Estado miembro de la CEAC y viceversa.

ARTICULO IV PROVISIONES FINANCIERAS

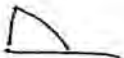
Cada Parte cubrirá sus propios gastos incurridos durante la puesta en vigor del presente Acuerdo.

ARTICULO V MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Las comunicaciones entre la CLAC y la CEAC para todos los asuntos relacionados con este Acuerdo serán canalizadas a través de sus respectivas Secretarías.

ARTICULO VI REPRESENTACIÓN

La CLAC y la CEAC se reunirán cada tres años para revisar el avance de las actividades conjuntas emprendidas. Dichas reuniones serán realizadas ya sea en la Sede de la Secretaría de la CLAC en Lima o en la Sede de la Secretaría de la CEAC en París, sobre una base de rotación, o en algún otro lugar escogido de común acuerdo.



ARTICULO VII DURACIÓN

Este Memorándum de Entendimiento tendrá como duración un periodo indefinido. Sin embargo, cualquiera de la Partes tendrá el derecho de terminarlo, por escrito, con un aviso previo de seis meses a la otra Parte.

En el caso de terminación por una de las Partes, las dos Organizaciones darán las medidas necesarias para de esa forma asegurar que dicha terminación no vaya en detrimento de los proyectos de ejecución en desarrollo dentro del marco del MOU.

ARTÍCULO VIII ENMIENDAS

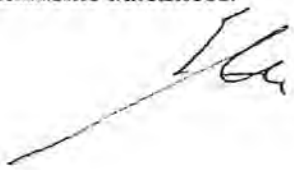
El Presidente de la CLAC y el Presidente de la CEAC podrán, al entrar en vigencia este MOU, tomar las medidas suplementarias compatibles con la previsiones de este Memorándum.

Este MOU será enmendado o modificado, tal como sea el caso, por mutuo consentimiento de las Partes. Cada Parte dará completa y satisfactoria consideración a cualquier propuesta presentada por la otra Parte bajo el amparo de este párrafo. Cualquiera de dichas enmiendas o modificaciones será hecha por escrito y debidamente firmada por ambas Partes.


ARTICULO IX ENTRADA EN VIGOR

Este Memorándum de Entendimiento entrará en vigor luego de su firma por el Presidente de la CLAC y el Presidente de la CEAC.

POR LO TANTO, SE TESTIFICA QUE, el Presidente de la CLAC y el Presidente de la CEAC han firmada debidamente este MOU, en tres copias originales en Inglés, Francés y Español, siendo cada uno de estos tres textos igualmente auténticos.



Firmado en Santiago de Chile, el día 21 de julio de 1998.



EUSTACIO FABREGA
PRESIDENTE DE LA CLAC



ANDRÉ AUER
PRESIDENTE DE LA CEAC

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 1997 - 1998

1. LA ECONOMÍA REGIONAL EN 1997 Y PERSPECTIVAS PARA 1998

1.1 Aspectos generales

1.1.1 En 1997, la aviación civil regional se desarrolló dentro de un ambiente de crecimiento, ya que las economías de los países de la región registraron el mejor desempeño en un cuarto de siglo, a pesar de la inestabilidad que mostraron los mercados financieros internacionales, sobretudo en el último trimestre por las repercusiones de la crisis "asiática". La actividad económica regional se vio también afectada, por el fenómeno de "el Niño", el cual influyó negativamente en la producción agrícola, en la pesca de agua fría y en obras de infraestructura y vivienda.

1.1.2 Este crecimiento positivo se debió principalmente a dos factores: a la *marcada recuperación de la inversión* por el mayor flujo de capitales extranjeros que en su mayoría correspondieron a inversiones directas producto de la mayor confianza de los inversionistas en relación a las perspectivas regionales de mediano y largo plazo; y a la *expansión del volumen de las exportaciones*. Es así, que el crecimiento económico medio de la región llegó a 5.3%, mientras que la inflación global descendió a 11%, la tasa más baja en 50 años.

1.1.3 Si bien el déficit en cuenta corriente aumentó, el flujo de capital extranjero al alcanzar niveles sin precedentes, neutralizó esta brecha. Es interesante destacar que existe una diferencia en relación a años anteriores en cuanto a la composición del flujo del capital extranjero, ya que ahora éste es más estable, de tal modo que en el citado período casi dos tercios corresponde a la inversión directa y el resto a flujos de capital a corto

plazo que son los que introducen un elemento de inestabilidad en el panorama. Asimismo, tanto la mayor liquidez bancaria como la disminución del costo real del financiamiento, facilitó el acceso al crédito a los inversionistas, lo que coadyuvó al repunte en este rubro. Como consecuencia de lo anterior, el coeficiente de la inversión ascendió a alrededor del 24% del PBI, el más alto del presente decenio.

1.1.4 Cabe destacar, que este comportamiento estuvo acompañado de un vigoroso crecimiento del comercio internacional y de una mejora de la relación real de intercambio. Así, las exportaciones mostraron aumentos importantes en cuanto a su volumen en varios países; pero el desvío de la demanda interna hacia las importaciones que crecieron más aceleradamente, amortiguó el efecto positivo en la balanza comercial. En este contexto el comercio intrarregional mostró un gran dinamismo debido a la intensificación del comercio en las agrupaciones subregionales de integración, especialmente en el MERCOSUR, donde el comercio creció más que el global.

1.1.5 La mayoría de las economías de la región prosiguieron afianzando la instauración de las políticas de libre mercado y de privatizaciones de las empresas estatales. En el transporte aéreo, los aeropuertos fueron el principal foco de reformas.

1.1.6 Entretanto, la integración de las Américas no adelantó mucho en los tres años y medio posteriores a la Primera Cumbre Hemisférica en diciembre de 1994. Pero los bloques subregionales continuaron adoptando medidas dirigidas a la consolidación de los procesos de integración tanto en su interior, como entre ellos. Es así que, el Pacto Andino, se reactivó con la firma de un nuevo Acuerdo que instituyó a la nueva "Comunidad

Andina de Naciones” (agosto de 1997). En lo que se refiere a Cumbre de las Américas de Santiago (abril de 1998), lo más destacable ocurrió antes de ésta, cuando los representantes de la Comunidad Andina de Naciones y el Mercosur acordaron crear una zona de libre comercio en Sudamérica, comprometiéndose a finalizar las negociaciones entre los dos bloques antes de finales de 1999. El Acuerdo marco establece que la zona de libre comercio se ponga en marcha a más tardar el 1° de enero del 2000, cinco años antes del Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA). Asimismo, el MERCOSUR siguió fortaleciéndose, por medio del acuerdo del bloque con otros países como Chile y Bolivia. Un reflejo de esta consolidación, es que el comercio en su interior creció en 1997, tres veces más rápido que su comercio con el resto del mundo, sobrepasando los US\$ 20,000 millones.

1.1.7 En cuanto a 1998, el escenario más probable según la CEPAL, es que la región registrará una expansión inferior a la de 1997 debido a que se prevé que la crisis asiática tendrá durante el presente año efectos negativos para la región, pero no en una gran magnitud, ya que la capacidad de respuesta demostrada por los equipos económicos de varios gobiernos a las condiciones cambiantes, da base para pensar que hoy, los países de la región están mejor preparados que años atrás para enfrentar los desafíos. Dentro de este panorama lo más probable es que la inflación siga disminuyendo y se mitiguen los efectos adversos que podrían surgir de aquella crisis y del fenómeno de “el Niño”.

2. **DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN EL PERIODO 1996 - 1997**

2.1 *El tráfico*

2.1.1 *El desarrollo general del tráfico regional en el bienio 1996 - 1997 (Anexo 1 y 2)*

2.1.1.1 En 1997, las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron en sus servicios regulares totales 15,669 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, un 5.4% más que en 1996.

2.1.1.2 Cabe destacar, que la carga total transportada (internacional más doméstica) por las líneas aéreas de esta región, siguió con la misma tendencia de expansión que se aprecia desde el principio de esta década, ya que creció en un 5.4%. Este es el reflejo de la positiva y sostenida actividad económica del conjunto de América Latina y el Caribe que se caracteriza hoy en día por la intensificación del comercio, sobretudo por las iniciativas desplegadas al interior de los organismos subregionales de integración.

2.1.1.3 Lo más sobresaliente del período 1996 - 1997 es el vigoroso crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares, ya que la tasa de crecimiento alcanzó el 10.5% frente a el 6.6% de su similar a nivel mundial.

2.1.1.4 Tanto la entrada de nuevas empresas de aviación en el mercado, como la adquisición y renovación de las flotas de las aerolíneas de la región se refleja en el fuerte incremento de los asientos-kilómetros disponibles que fue del 10.5% en lo que se refiere a las operaciones totales. Este índice de aumento fue el mismo que el de los pasajeros-kilómetros, por ello el coeficiente de carga de pasajeros se mantuvo para 1996 y 1997 en un 61%; en ambos casos por debajo del porcentaje de ocupación a nivel mundial, pero con una positiva orientación en relación a lo observado en los años 1993, 1994 y 1995.

2.1.1.5 La participación de las líneas aéreas de América Latina y el Caribe en 1997, respecto al total mundial de los pasajeros-kilómetros transportados en los servicios aéreos regulares totales e internacionales fue del 5% y 5.8% respectivamente.

Gráfico No. 1

Participación en el tráfico internacional de pasajeros-kilómetros de las líneas aéreas regulares de América Latina y el Caribe



Gráfico No. 2

Participación en el tráfico total de pasajeros-kilómetros de las líneas aéreas regulares de América Latina y el Caribe



Gráfico No. 3

Participación en el tráfico internacional de toneladas-kilómetros (carga y total) de las líneas aéreas regulares de América Latina y el Caribe



Gráfico No. 4

Participación en el tráfico total de toneladas-kilómetros (carga y total) de las líneas aéreas regulares de América Latina y el Caribe

AÑO 1997



2.1.1.6 En función de las expectativas de crecimiento que se espera de las economías de los Estados de la región, la OACI prevé que el tráfico regular de pasajeros de las aerolíneas regionales aumente el 6,5% y 6,3% en 1998 y 1999 respectivamente, frente a tasas de 6,4% y 6,6% que se esperan a nivel mundial. En cuanto a la carga internacional, el Organismo Internacional ha pronosticado una tasa de crecimiento anual promedio de un 7,5% en el período 1995-2005.

2.1.2 *Tráfico intralatinoamericano en 1996 - 1997*
 (Anexo 3)

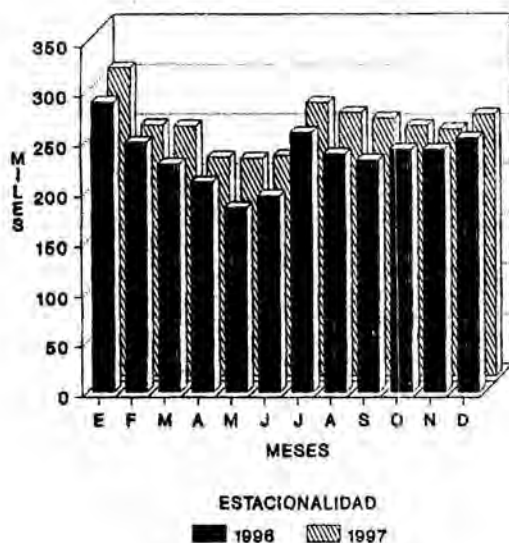
2.1.2.1 En 1997, el tráfico de pasajeros (tomado en una sola dirección) entre 83 pares de ciudades de los Estados de la CLAC creció 10,7% con respecto a 1996. Las tasas de crecimiento más elevadas se observan en el tráfico de origen y destino desde Guayaquil, Quito, Santiago, Sao Paulo, con índices mayores al 20%.

2.1.2.2 Se advierte también, que la estacionalidad del tráfico dentro de la región que por muchos años se caracterizó por picos acentuados entre altas y bajas temporadas, en 1997 se ha suavizado en forma notable. En este nuevo marco, se observa que los meses de mayor tráfico son: enero, julio y diciembre, en tanto que abril, mayo y junio son los de menor flujo. Esta reciente

peculiaridad del tráfico, se debe probablemente a un cambio en la composición de la demanda de pasajes aéreos dentro de la región, que responde a la intensificación de los viajes de negocios, resultado del nuevo entorno que se caracteriza por la regionalización de las inversiones, y del comercio, transformando a Latinoamérica en un área abierta de negocios transfronterizos.

Gráfico No. 5

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



Fuente: Programa ODS de la CLAC

2.1.3 Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones en el período 1996 - 1997 (Anexo 4 al 9)

Entre los Estados Miembros de la CLAC y los Estados Unidos de América

2.1.3.1 Analizando el tráfico entre los Estados Miembros de la CLAC y los Estados Unidos en el período 1996-1997, mediante una muestra de 51 pares de ciudades, se aprecia que éste siguió con la misma tendencia de crecimiento que en años

anteriores, alcanzando una tasa de 12.2%.

2.1.3.2 Este sostenido incremento se explica, no sólo por el mejor desempeño de las economías de la región, sino sobretudo porque las líneas aéreas estadounidenses han continuado con su política de penetración en nuestros mercados, mediante la firma de acuerdos de corte liberal con varios Estados miembros de la CLAC y con políticas comerciales muy competitivas (códigos compartidos, tarifas promocionales, ofertas atractivas en los servicios y programas de viajeros frecuentes etc.). Resultado de lo anterior es la mayor presencia de las empresas estadounidenses con una creciente participación en el mercado (American Airlines, United, Continental y Delta), las cuales siguen desplazando a las empresas de la región. En efecto, se observa que la participación de los operadores latinoamericanos en el tráfico total entre Latinoamérica y los Estados Unidos de América, sigue cayendo de modo consistente, de 41.6% en 1995, a 37.7% y 36.8% en 1996 y 1997 respectivamente.

2.1.3.3 Pero algunas empresas latinoamericanas han reaccionado en forma positiva, haciendo lo suyo, ya que han establecido también innovativas políticas de comercialización y acuerdos con sus contrapartes regionales y extrarregionales; que les ha permitido ingresar en nuevos mercados obteniendo un flujo de tráfico adicional.

2.1.3.4 En lo que se refiere al movimiento de pasajeros entre México y los Estados Unidos (de 66 pares de ciudades), se analizó separadamente, dado el importante flujo de tráfico. Al respecto, se observa una reactivación, ya que se produjo un incremento de casi 4%, a diferencia del bienio anterior, en el cual, como consecuencia de la crisis en la economía mexicana, el tráfico había decrecido en un 23.1%.

Entre Sudamérica y Europa

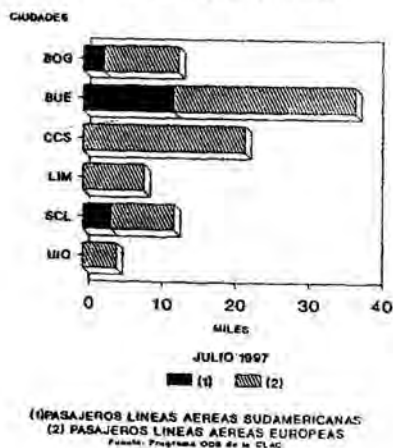
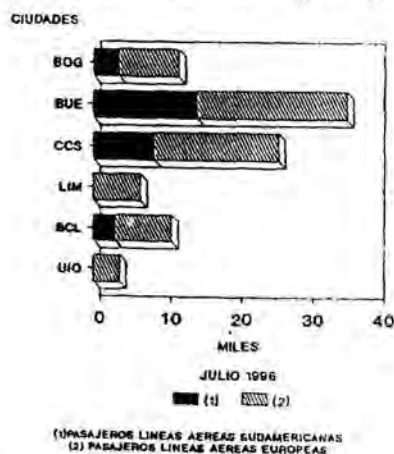
2.1.3.5 El tráfico de pasajeros de 35 pares de ciudades entre Sudamérica y Europa, experimentó

nuevamente una variación positiva que alcanzó un 5.7% en 1997 con relación al año anterior.

2.1.3.6 Cabe resaltar, la agudización de la tendencia a perder participación por parte de las líneas aéreas regionales frente a las europeas en este tráfico, ya que de un total de 83.856 pasajeros transportados en febrero de 1997, sólo el 24.3% fue operado por nuestras empresas aéreas. Esta situación empeora en el periodo de alta temporada, pues en el mes de julio del mismo año, las líneas aéreas de la región transportaron un 19.7% del tráfico, frente a un 31.4% efectuado en 1996 y 38.08% en 1995.

Gráficos No. 6 y 7

Participación de las líneas aéreas en el tráfico entre Sudamérica y Europa



2.1.4 *Apreciaciones sobre el desarrollo del tráfico*

2.1.4.1 Al igual que las economías de la región, el tráfico de pasajeros y de carga efectuado por las líneas aéreas regionales tuvo un vigoroso crecimiento, como era de esperar, por la innegable correlación existente entre ambas variables. El mismo comportamiento se observó en el tráfico de origen y destino dentro de Latinoamérica y hacia los Estados Unidos y Europa.

2.1.4.2 A pesar del fuerte incremento de los asientos-kilómetros disponibles, los coeficientes de ocupación también mejoraron tanto en el tráfico total como en el internacional en relación al periodo 1994-1995, gracias al acompañamiento del crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados.

2.1.4.3 Dentro del emergente contexto económico, esta expansión de la demanda, responde también al mayor poder de mercadeo logrado por las líneas aéreas regionales, a través de alianzas estratégicas o de otro tipo de acciones conjuntas, con sus contrapartes regionales y extra-regionales, que les ha permitido entrar en nuevos mercados ganando un flujo de tráfico adicional.

2.1.4.4 Una nueva particularidad se observa en la estacionalidad del tráfico dentro de Latinoamérica, en el cual se han suavizado notablemente los picos entre altas y bajas temporadas, producto de la transfronterización de los negocios que han influido en el cambio de la composición de la demanda de pasajeros aéreos.

2.1.4.5 Pero, por otro lado, nuestras líneas aéreas, han seguido perdiendo presencia en relación al tráfico con los Estados Unidos y Europa.

2.1.4.6 Las empresas norteamericanas han continuado con una efectiva política de penetración en los mercados latinoamericanos, a través de la política de los Estados Unidos de extender su filosofía de "cielos abiertos" firmando nuevos acuerdos de este tipo con los países de la región y

mediante el establecimiento de acuerdos de códigos compartidos y otras alianzas con las aerolíneas latinoamericanas, y en algunos casos, comprando parte del accionariado de estas empresas.

2.1.4.7 Además, las líneas aéreas estadounidenses también se vieron favorecidas por los problemas en relación a la seguridad operacional en Latino América. Jamaica y Perú fueron los únicos países que retomaron la llamada "Categoría 1" de la FAA, frente a los otros Estados de la región que continuaron siendo calificados como de "Categoría 2 y 3", lo cual otorgó a sus competidores norteamericanos una gran ventaja, ya que éstos estaban en posibilidades de aumentar su capacidad sin problemas. Al respecto, la CLAC y la OACI, con la participación de la FAA de los Estados Unidos de América, estudiaron acciones conjuntas desembocando en un Proyecto de Memorandum de Entendimiento entre ambos Organismos para promover un "Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional", el cual se encuentra en proceso de revisión por parte de las Autoridades de la OACI y se estima que será suscrito durante el 32º Período de Sesiones de ese Organismo Internacional en setiembre del presente año.

2.2 *La flota de las líneas aéreas de la región en 1997* (Anexo 10)

2.2.1 El número de aeronaves a reacción de 36 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC, a fines de 1997, asciende a 642, de las cuales 103 son de fuselaje ancho; es decir, aproximadamente un 16%. Con respecto a aeronaves de este tipo disponibles al terminar 1996, se aprecia que se ha reactivado la renovación y ampliación de estas flotas, ya que el número de aeronaves ha crecido alrededor del 17%.

2.2.2 Por otro lado, existe preocupación en las aerolíneas de la región por modernizar sus flotas; por ello son varios los pedidos de aeronaves que se han hecho y que se entregarán en un futuro cercano. Entre ellos cabe destacar, el realizado por el

consorcio TACA/TAM/LAN CHILE para la adquisición conjunta de nuevos aviones, lo cual nos muestra la cristalización de un enfoque de negociación en bloque propugnado hace mucho tiempo en la región de parte de las aerolíneas, con el objeto de conseguir mejores precios para sus inversiones. Este es un ejemplo que debe estimular otras acciones de cooperación mutua

2.3 *Los resultados financieros de las aerolíneas regionales en 1997* (Anexo 11)

2.3.1 El hecho de que los transportadores regionales sean ahora de propiedad privada, o empresas subsidiarias de otras aerolíneas principales, ha producido una renuencia a la divulgación de su información financiera.

2.3.2 Por lo tanto, con una muestra muy limitada de datos, cualquier conclusión es por ahora meramente tentativa. Sin embargo, nos aventuramos a decir que se observa una tendencia a la mejora en los ingresos de explotación en relación a sus gastos de explotación. Por lo tanto, en 1996 y en 1997, las líneas aéreas regionales de la muestra, en su conjunto, obtuvieron una ganancia de operación y un resultado neto de explotación expresado como porcentaje del total de ingresos también positivo, mucho mayor que en 1995.

2.4 *El comportamiento de los bloques regionales/subregionales en materia de transporte aéreo*

2.4.1 Durante 1997 y lo que va de 1998, prosiguió consolidándose el movimiento integracionista entre los países que conforman nuestras subregiones, a través de: la firma de acuerdos más liberales, reuniones de coordinación para tratar la problemática del transporte aéreo y la adopción de Resoluciones que señalan el camino a seguir en este sector que constituye una herramienta básica en la consecución de los objetivos integracionistas. Al respecto, de acuerdo al encargo de la XII Asamblea, el Comité Ejecutivo ha

realizado el seguimiento de los procesos de integración regional y subregional. A continuación se resume el estado de situación de las subregiones de América Latina y de los organismos subregionales y su incursión en materia de transporte aéreo.

“Cielos abiertos” en Centroamérica

2.4.2 La firma de un Acuerdo de “Cielos Abiertos” firmado entre los Estados Unidos de Norteamérica y ocho naciones de esa subregión, en Mayo de 1997, es digno de destacar, ya que este constituye el primer acuerdo “multilateral” que se firma en Latinoamérica y podría constituirse en el preámbulo de la firma de otros tratados de similar naturaleza a nivel regional.

ALADI

2.4.3 A nivel de la Conferencia de Ministros de Transportes de América del Sur, aún falta camino por recorrer ya que recién se está empezando a sentar las bases para el establecimiento de una política aerocomercial común, a través de la adopción de Resoluciones.

2.4.4 Es así, que en la reunión celebrada Buenos Aires, Argentina, en noviembre de 1997, la Conferencia de Ministros de Transportes y Comercio de América del Sur adoptó la Resolución 35 (IV) sobre la “Elaboración de una propuesta de política regional sobre transporte aerocomercial entre los países de América del Sur”, encargando al Grupo de Trabajo sobre Transporte Aéreo, la elaboración de un documento de política que contemple: apertura de tráfico, reciprocidad, libre competencia, nacionalidad del transportador, armonización y normativa de seguridad operacional. Asimismo, estableció que “el Grupo de Trabajo desarrolle sus actividades en estrecha coordinación con la CLAC”.

2.4.5 Posteriormente, en la II Reunión del “Grupo de Trabajo sobre Transporte Aéreo” (Uruguay,

mayo 1998), se examinó la citada Resolución, con el objeto de cumplir con el encargo de elaborar una política regional sobre transporte aerocomercial en base a los criterios aprobados en la misma. Como resultado de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo, acordó recomendar a la Conferencia de Ministros la aprobación de un Proyecto de Resolución de “Política Regional sobre Transporte Aerocomercial en América del Sur”, el cual propone una política de corte liberal en el campo del transporte aéreo comercial, para los países de América del Sur. Dicha medida contempla los mismos criterios de la Resolución 35 (IV). Cabe destacar, que este proyecto recomienda, que los países miembros, al buscar la armonización de sus reglamentos sobre ruido de aeronaves, condiciones para el establecimiento y funcionamiento de empresas y facilitación aeroportuaria, tomen en cuenta el Convenio de Chicago, sus anexos y demás normas, directivas y procedimientos adoptados por la OACI y la CLAC. En lo que se refiere a la “Seguridad Operacional”, se reconoce la importancia de esta área de la aviación civil, proponiéndose la búsqueda del mejoramiento de la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI, considerando los “mecanismos regionales de carácter multilateral”, que se adopten dentro del Programa Mundial de dicha Organización.

Asociación de Estados del Caribe (A.E.C.)

2.4.6 La A.E.C. prosiguió trabajando en el campo del transporte aéreo, en la búsqueda de un sistema de transporte eficaz, tomando en consideración las restricciones en materia de recursos disponibles. Esta Asociación ha iniciado sus actividades, con la fijación de los temas para su plan de trabajo, entre los cuales se encuentran: el estudio del marco regulatorio y operacional que existe dentro de los Estados y territorios de la A.E.C.; la promoción de actividades en conjunto en el terreno de la facilitación; y la gestión para que los países que aún no conforman la CLAC se incorporen como miembros.

Cono Sur - MERCOSUR

2.4.7 Uno de los logros más importantes y concretos, fue la firma en diciembre de 1996, del *Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del cono sur (Acuerdo de Fortaleza)*, entre los Gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, el cual contribuye al afianzamiento y facilitación de la integración entre los pueblos de los Estados partes, y apunta a promover y desarrollar nuevos mercados para satisfacer debidamente la demanda de los usuarios. Es necesario aclarar, que si bien este Acuerdo está dentro del marco general de cooperación que ha inspirado al MERCOSUR, no tiene el carácter legal que significaría su inserción en los términos del Tratado.

2.4.8 Al amparo del Artículo 10° del citado Acuerdo, también en diciembre de 1996, se reunieron los Comités Nacionales de Facilitación de los Estados parte. Esta reunión tuvo como objetivo impulsar los esfuerzos hacia la simplificación y compatibilización de las normas y procedimientos relativos a la facilitación del transporte aéreo internacional, en las operaciones subregionales, sin perjuicio del cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación civil, en concordancia con los Anexos 9 y 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.4.9 Como producto de este acuerdo, ya se han iniciado las operaciones de algunas empresas que están explotando los "tráficos regionales", entendiéndose a tales como aquellos que no se superponen con el tráfico regular existente y que pretende desarrollar nuevos mercados a parte de los tradicionales.

Comunidad Andina (CAN)

2.4.10 La Comunidad Andina, nació oficialmente el 1° de agosto de 1997 y, sus cinco miembros están participando activamente (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela). El reto para este organismo, es ahora fortalecer la integración entre

sus miembros, como también con otros bloques (como el MERCOSUR y la Unión Europea) y la institucionalidad del CAN.

2.4.11 En este contexto, durante el bienio 1997-1998, ha seguido promoviendo en sus reuniones la participación activa de las autoridades nacionales, operadores y organismos especializados, con el propósito de lograr una visión lo más completa posible de cada uno de los tópicos que se estén tratando.

2.4.12 En este período se han examinado varios temas relacionados con el transporte aéreo como: el tratamiento que se debe dar a las quintas libertades otorgadas a empresas extra-subregionales, la política de cielos abiertos, la adopción de criterios comunitarios que permitan la elaboración de una normativa orientada a prevenir o corregir las distorsiones generadas por competencias desleales, la liberalización del cabotaje en el área andina, la seguridad operacional etc.. Con respecto al último punto, el Grupo de Seguridad Operacional de la Comunidad Andina, teniendo en consideración que la CLAC está trabajando en el desarrollo de un Sistema Regional para la Seguridad Operacional, decidió que su tarea sería únicamente la cooperación y optimización, a fin de evitar duplicación de esfuerzos.

2.4.13 Adicionalmente, el 11 de junio de 1998, la Comunidad Andina, adoptó la Decisión 439 que se refiere al "Marco General de Principios y Normas para la Liberalización del Comercio de Servicios en la Subregión". Ese marco regulatorio no será aplicable a los servicios de transporte aéreo, tal como lo señala el Capítulo III, Artículo IV, en consonancia con lo establecido en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios de la Organización Mundial de Comercio (OMC). El citado documento tiene como objetivo establecer un conjunto de principios y normas para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios a fin de alcanzar la creación del Mercado Común Andino de servicios.

Conclusión

2.4.14 Como se puede observar, en este período los movimientos integracionistas prosiguieron, y también los acercamientos entre bloques subregionales. La llamada integración del transporte aéreo latinoamericano se está dando a paso lento, a través de los acuerdos subregionales como la Comunidad Andina, el MERCOSUR y la Asociación de Estados del Caribe (A.E.C.).

2.4.15 Si bien en esta tarea de convergencia regional se han encontrado diversas dificultades ocasionadas generalmente por la falta de criterios orientadores en este nuevo ambiente, se sigue intentando coordinar la política aerocomercial entre los países que integran las subregiones, con algunos logros concretos que alientan a seguir en el sendero de la concertación.

2.4.16 La CLAC en su papel de Organismo Regional de la Aviación Civil Latinoamericana, ha seguido de cerca todos estos acontecimientos y ha tratado de cumplir, en la medida de sus posibilidades, con el papel de ser el foro idóneo para establecer las normas y estrategias que orienten el desarrollo de la aviación civil regional en este proceso de profunda transformación.

3. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 1997 - 1998

3.1 *Reuniones de la CLAC y de otros Organismos y Entidades que mantienen estrecha vinculación con la CLAC (Anexo 12 A, B, C, D, E, F)*

3.1.1. Las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 1997 - 1998, se presentan en el Anexo 12. 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, y de otros Organismos vinculados a la CLAC, como AITAL, la Comunidad Andina, CEPAL y de

ALADI, tomando en cuenta que esta Comisión realiza un seguimiento general de los asuntos del quehacer aeronáutico regional.

3.2 *Asuntos principales examinados por la CLAC en 1997 - 1998. Informe sobre el desarrollo del Programa de Actividades aprobado por la XII Asamblea (Anexo 13)*

3.2.1 *Aspectos generales*

3.2.1.1 De acuerdo con el Programa de Actividades aprobado por la XII Asamblea, tanto la Secretaría como el Comité Ejecutivo de la CLAC han cumplido con desarrollar la mayor parte de las tareas previstas. En función, de la metodología establecida desde 1995, se ha realizado el seguimiento del cumplimiento de las actividades, mediante un cuadro que fue actualizándose durante el bienio, con las acciones tomadas en cada uno de los tópicos discutidos en las reuniones celebradas.

3.2.1.2 Con respecto al citado Programa, dentro de las recomendaciones sugeridas por el Grupo de Trabajo sobre el Presupuesto de la CLAC, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente aquella en relación a la necesidad de racionalizar el número de asuntos a tratar, con el objeto de profundizar su estudio, evitar duplicación de esfuerzos y ahorrar costos, de tal manera que varias tareas fueron eliminadas (2.1, 5, 7, 8, 14.2, 14.4, 17 del Comité Ejecutivo) y la 16 sobre la "aplicación de las medidas respecto a la tutela del usuario del transporte aéreo" pasó a ser responsabilidad de la Secretaría.

3.2.2 *Tareas permanentes de la Secretaría*

3.2.2.1 De acuerdo a las tareas permanentes del Programa de Actividades aprobado por la XII Asamblea (Panamá, noviembre de 1996), encargadas a la Secretaría, se prosiguió con la recopilación, procesamiento y publicación de las estadísticas de origen y destino de la CLAC. Es así que en diciembre de 1997, se publicó el Compendio

Estadístico R-29 con los datos de 1996. El Compendio R-30, con la información de 1997 será publicado en el mes de agosto de este año.

3.2.2.2 Al respecto, el Comité Ejecutivo en su L reunión (Chile, diciembre 1997) resolvió exhortar a los Estados a que cumplan con el compromiso adquirido respecto al envío de información estadística de conformidad con los plazos de notificación, destacando que las Administraciones hagan los esfuerzos necesarios para que la datos tenga la mayor cobertura posible. Asimismo, el Comité consideró que la Comisión Regional no debía circunscribirse a un sólo sistema, sino tomar en cuenta otras redes de correo electrónico. En respuesta a esta medida, la Secretaría se ha conectado a Internet, y cuenta ahora con una dirección de correo electrónico, a través de la cual se comunica con varios Estados y éstos la están aprovechando para enviar también la información estadística.

3.2.2.3 Por otro lado, se ha seguido apoyando a la OACI en relación a: su programa estadístico; en materia de facilitación y seguridad; en lo relacionado a la coordinación y difusión de los programas de capacitación profesional; y 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.

3.2.2.4 Se ha continuado con el seguimiento de los aspectos económicos, políticos y jurídicos del transporte aéreo en la región latinoamericana y con el análisis de los aspectos económicos de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación en ruta.

3.2.2.5 Se ha compilado información sobre tasas y derechos aeroportuarios, acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo, datos de las empresas aéreas matriculadas en los Estados miembros de la CLAC y legislación aeronáutica regional.

3.2.2.6 También se ha realizado el

seguimiento sobre la notificación y ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados miembros de la CLAC y de la aplicación de las medidas adoptadas respecto a la tutela del usuario de transporte aéreo. De igual modo, se apoyó al Comité Ejecutivo en la revisión, evaluación y actualización del marco normativo de la CLAC.

3.2.2.7 Se ha examinado la posibilidad de creación de un mecanismo regional para el cobro de tasas y/o derechos de sobrevuelo. Este asunto, se lo ha incluido en el programa de trabajo del próximo período y contempla la elaboración de un Proyecto de Acuerdo. Con el objeto de contar con mayores elementos de juicio sobre esta materia, se invitó a un experto de la IATA para que realice una exposición acerca del sistema que utiliza esa Asociación para el cobro de tasas y/o derechos de sobrevuelo ("IATA ATC Billing and Collection Agency").

3.2.2.8 En lo que se refiere al control y actualización del presupuesto, así como de las cuotas de contribución, la Secretaría ha cumplido con presentar los respectivos informes en las reuniones del Comité Ejecutivo.

3.2.2.9 En cuanto a la "Capacitación Profesional", en febrero de 1998, se firmó un Memorandum de Entendimiento entre el Presidente de la CLAC y la Autoridad Aeronáutica de Singapur, previa aprobación del Comité Ejecutivo. Este documento tiene como objeto, formalizar el ofrecimiento de un Programa de becas para el personal de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC. Las becas se emplearan en cursos sobre "Gestión de la Aviación Civil", de una semana de duración, que son impartidos por la Academia de Aviación Civil de Singapur. Estas, cubrirán derechos de inscripción, viáticos diarios, y alojamiento para los becarios. Los cargos por transporte estarán a cargo de los países participantes.

3.2.2.10 Por otra parte, se llegó a un acuerdo con la Asociación Latino Americana de Derecho

Aeronáutico y Espacial (ALADA) para que con el apoyo del Comando del Regiones Aéreas (CRA) y de esta Comisión Regional, se dicte un curso sobre "Economía y Gestión Empresaria del Transporte Aéreo", el cual tendrá lugar en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, del 31 de agosto al 9 de octubre de 1998.

3.2.3 *Tareas correspondientes al Comité Ejecutivo y a sus Órganos Subordinados*

3.2.3.1 Tal como lo establece el Artículo 39º del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, el Comité Ejecutivo con el apoyo de sus Órganos Subordinados, coordinó y dirigió el desarrollo del Programa de Trabajo establecido por la XII Asamblea.

3.2.3.2 Se hizo el seguimiento del trabajo del Grupo Especial de la OACI, sobre la modernización y refundición del "Sistema de Varsovia". En ese sentido, se espera que en los próximos meses, se establezca un foro de discusión en el seno de la CLAC sobre esta materia, tomando en cuenta que en 1999 se convocará a la Conferencia Diplomática que promulgará el Protocolo correspondiente, para lo cual se lo ha incluido en el Programa de Trabajo del siguiente bienio.

3.2.3.3 Entre otras tareas, este órgano realizó también, el seguimiento de los aspectos económico-financieros y de los estudios jurídicos e institucionales de la implantación de los sistemas CNS/ATM, a través de los informes presentados en las reuniones del Organismo Regional, por los delegados de la CLAC ante el GREPECAS. Como parte de esta labor, el Presidente y el Secretario de la CLAC, asistieron a la "Conferencia Mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM" convocada por la OACI (Brasil, mayo de 1998).

3.2.3.4 La evaluación de los procesos de integración, se llevó a cabo mediante la participación directa de representantes de la CLAC en las reuniones de los Organismos Subregionales y

viceversa; la presentación de los informes pertinentes; y la colaboración de los Estados que reportaron sobre los avances obtenidos en dichos pactos. Esto permitió una amplia coordinación que evitó duplicación de esfuerzos y que se tenga en cuenta los métodos y procedimientos recomendados tanto por la OACI como por la CLAC, en materia de aviación civil. Un resumen de lo desarrollado por los Organismos Subregionales durante el bienio, se está presentado en la parte 2.4 de este Informe.

3.2.3.5 En el terreno de la facilitación del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo, a través de los estudios realizados por sus órganos subordinados, observó que uno de los problemas que enfrenta la Región es la falta de coordinación institucional entre los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional. En consecuencia con la finalidad de facilitar la aplicación de las Normas y Métodos recomendados del Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional, el Comité Ejecutivo creyó conveniente recomendar a los Estados de la CLAC que establezcan reglamentos orgánicos que posibiliten una coordinación interna entre estas partes, tanto a nivel del Comité Nacional FAL, como Aeroportuario. Considerando lo anterior, se está presentado a la XIII Asamblea un Proyecto de Recomendación, el cual incluye un "Reglamento Orgánico para un Comité Nacional de Facilitación y de Aeropuerto".

3.2.3.6 En cuanto a los nuevos sistemas electrónicos para emisión de billetes de pasajes, este asunto se examinó, a través de una nota de estudio presentada por la IATA. El Comité Ejecutivo, recomendó a las Autoridades Aeronáuticas, que dirijan sus esfuerzos, hacia el establecimiento, de un marco regulatorio apropiado, de tal manera que éste, satisfaga los intereses tanto de usuarios como de transportadores. Por otro lado, se observó que este asunto estaba siendo considerado por la OACI en el estudio del nuevo proyecto de Convenio de Varsovia. En consecuencia, el Comité decidió que este tema debía mantenerse en el Programa de Trabajo, en tanto vaya avanzando y se deba adoptar

alguna medida o directriz en el ámbito regional.

3.2.3.7 El Grupo de Trabajo sobre el presupuesto de la CLAC, constituido por Chile (Líder), Brasil y Venezuela, examinó los aspectos administrativos-financieros de la Comisión Regional, con el objeto de recomendar medidas para buscar una solución a los problemas presupuestarios de la CLAC. Luego de tres reuniones, este Grupo de Trabajo presentó su Informe en la I Reunión del Comité Ejecutivo (Chile, diciembre 1997), el cual contenía propuestas que fueron acogidas favorablemente por el Comité (Anexo 13).

3.2.3.8 Sobre la "Incorporación de otros Estados de América a la CLAC", cabe recordar que en la XII Asamblea se adoptó la Resolución A12-6. Mediante esta medida, se encargó al Comité Ejecutivo constituir un Grupo de Trabajo conformado por expertos de las Administraciones de Aviación Civil y de las Cancillerías de los Estados Miembros, con el fin de realizar un estudio para evaluar la conveniencia de la modificación del Artículo 2 del Estatuto, la cual implicaría, ampliar el área geográfica de la Comisión. En cumplimiento de este mandato, se constituyó un Grupo Especial de Trabajo, el que resolvió adoptar los términos de referencia y los procedimientos de trabajo y elevarlos a conocimiento del Comité Ejecutivo. Sin embargo, el propio Comité Ejecutivo, al examinar el Informe de la Primera Reunión del Grupo de Trabajo encargado de estudiar la modificación del Artículo 2 del Estatuto, resolvió asumir directamente este tema, y presentar a la Asamblea un proyecto de Resolución sobre la incorporación de otros Estados de América a la CLAC.

3.2.3.9 Con la finalidad de reestructurar los objetivos, los términos de referencia, constitución y actividades de los Órganos Subordinados del Comité Ejecutivo, se examinó la propuesta de constituir "un solo Grupo de Expertos". Al respecto, el Comité Ejecutivo aprobó la constitución del "Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo" (GEPEJTA), el cual ya se reunió dos veces

desde su creación.

3.2.3.10 El Grupo "ad hoc" sobre "salvaguardias" con la colaboración de AITAL, examinó ampliamente este asunto durante este período. Para contribuir con su labor, la CLAC organizó un Panel sobre cláusulas de salvaguardias, invitando a dos expertos, uno de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y a un representante del Grupo de Expertos de Reglamentación de Transporte Aéreo de la OACI.

3.2.3.11 Este Grupo, con nuevos elementos de juicio, observó que el concepto de salvaguardias conocido en el comercio internacional de mercancías, es diferente de aquél que está siendo utilizado tanto en el seno de la OACI como en la CLAC. Al respecto, la OMC entiende que la aplicación de éstas, responde a la necesidad de remediar situaciones no deseadas que pueden estar vinculadas o ser influenciadas por la liberalización del comercio, mientras que la OACI y la CLAC han centrado el estudio de las salvaguardias desde el punto de vista de las prácticas desleales o anticompetitivas. El Comité Ejecutivo reconoció que en un proceso de liberalización del sector, las salvaguardias en sus dos concepciones no eran excluyentes, sino que al contrario podría ser necesario contar con ambos conceptos, puesto que las dos definiciones tienen fundamento y persiguen objetivos distintos. En tal sentido se resolvió que, se siga estudiando este asunto en el próximo bienio, a través de la revisión de una cláusula de salvaguardia que incluye el otro significado y que fue presentada para su análisis en la última reunión del Comité Ejecutivo.

3.2.3.12 Con los elementos vertidos en los citados eventos, y tomando como base un documento de trabajo preparado por Chile, el Grupo ad hoc de la CLAC elaboró un "Proyecto de Modelo de Cláusula de Salvaguardia", el mismo que fue aprobado por el Comité Ejecutivo para su adopción por la XIII Asamblea como una Recomendación. En relación a este tema, también el Consejo de la OACI aprobó algunas recomendaciones, entre las cuales se

encuentra la Recomendación ATRP/9-1 sobre "Mecanismo de salvaguardia" con fines de orientación a los Estados, la que estipula algunas señales de posible comportamiento competitivo desleal.

3.2.3.13 Se examinó también el asunto referente a los "Sistema de Reservas por Computadora" (SRC) y la aplicación del Código de Conducta revisado de la OACI, conformándose un Grupo ad hoc compuesto por: Argentina, Chile y Colombia. El Comité Ejecutivo destacó la importancia de adherirse al nuevo Código de la OACI, invitando a los Estados a incorporarlo a sus legislaciones. Además, se informó a los Estados que podían incluir cualquiera de las dos cláusulas sobre los SRC aprobadas por el Consejo de la OACI, en sus Acuerdos Bilaterales. Al terminar el periodo, sin embargo no se pudo obtener un proyecto de medida, razón por la que este asunto se lo ha incluido para su estudio, en el programa de trabajo del bienio 1999-2000.

3.2.3.14 Con el objeto de contar con mayores elementos de juicio, para examinar el tema de los "Códigos Compartidos" se organizó un Panel, invitando a expositores de las líneas aéreas Lufthansa, Varig y Pluna y al Presidente de ALADA. En esa oportunidad, la Secretaría también presentó un documento informando sobre el reciente estudio publicado por la OACI sobre esta materia y lo desarrollado por la CEAC y la IATA. Como resultado de lo anterior, el Comité Ejecutivo solicitó al Grupo ad hoc que se creó para estudiar este asunto (Brasil, Chile, México y ALADA), que prepare una proyecto de medida (Resolución o Recomendación). Si bien en la reunión del GEPEJTA/2 se presentó un documento preliminar, el Comité Ejecutivo decidió que este asunto debía seguir siendo estudiado con la colaboración de ALADA, y que para tal fin se lo incluya dentro del nuevo Programa de Trabajo a ser aprobado por la Asamblea.

3.2.3.15 Es importante destacar, los avances en relación a la creación de un Sistema Regional para

la Seguridad Operacional. El Grupo ad hoc para estudiar este asunto, se reunió en Buenos Aires en el mes de marzo de 1998 y elaboró cinco documentos de trabajo. El Comité Ejecutivo en base a lo propuesto por el citado Grupo, resolvió que se entregue oficialmente al Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI para su aprobación y posterior firma los siguientes documentos: "Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la OACI para promover un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina"; "Reglamento de un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina"; "Proyecto de Convenio para la Implantación de un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina", el "Acuerdo de Fondos de Fideicomiso" y el "Presupuesto del Proyecto".

3.2.3.16 También se realizó un seguimiento de los problemas de la seguridad aeroportuaria en la región. Al respecto, la Secretaría recogió información de los Estados, con el propósito de determinar su situación respecto a la ratificación de los convenios internacionales en materia de seguridad, y sobre esa base exhortar a su adhesión. Complementando lo anterior, se celebró una Panel de Seguridad (AVSEC) que organizó la CLAC, en República Dominicana en febrero de 1998, con la participación de expositores de la FAA de los EE.UU., AENA y la OACI. Como resultado del examen de este asunto, previa aprobación del Comité Ejecutivo, se está presentado a la Asamblea, un proyecto de Recomendación sobre la "Aplicación por parte de los Estados Miembros de la CLAC del Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" promulgado por la OACI.

3.2.3.17 Durante este periodo, se continuó con la política de acercamiento a otros Organismos de Aviación Civil y organizaciones o instituciones. Es así, que a través de la CEAC, se invitó al Secretario de las Autoridades Conjuntas de Aviación Civil de Europa (JAA), para que realice una exposición sobre el "Sistema de Seguridad Operacional" que

utiliza esa entidad (L Comité Ejecutivo de la CLAC, Chile, diciembre 1997).

3.2.3.18 De igual manera, con el objeto de formalizar los lazos de cooperación entre la CEAC y la CLAC y promover el desarrollo seguro, eficiente y sostenible de la aviación civil en el mundo, ambos organismos firmarán un Memorándum de Entendimiento en ocasión de esta Asamblea.

3.2.3.19 Por otro lado, como ya se explicó en un párrafo anterior de este informe, se firmó un Memorándum de Entendimiento entre la Autoridad Aeronáutica de Singapur y el Presidente de la CLAC, con el fin de establecer un programa de becas para que funcionarios de las administraciones de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC puedan asistir a cursos de "Gestión sobre Aviación Civil" que dicta la Academia de Aviación de Singapur (SAA).

3.2.3.20 Se han recibido con beneplácito las solicitudes del Presidente del Grupo Técnico de Transporte de la Asociación de Estados del Caribe (A.E.C.) manifestando el interés que tienen los países de habla inglesa del Caribe de formar parte del Organismo Regional y del gobierno de Canadá y de la naciente Comisión Árabe de Aviación Civil para participar en las reuniones de la CLAC.

3.2.3.21 Se ha suscrito un Convenio de Subvención entre la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos de América (TDA) y esta Comisión, con el apoyo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a efectos que algunos Estados de la región se beneficien del financiamiento ofrecido por el citado Gobierno para cubrir los costos de los estudios de medición geodésica (WGS/84 de la OACI) en 19 aeropuertos de Estados de la región. El estudio será realizado por una empresa estadounidense seleccionada por el beneficiario.

3.2.3.22 Se concluyó el examen de las Resoluciones y Recomendaciones de las dos

primeras Asambleas y se empezó el estudio de las medidas correspondientes a las Asambleas III, IV, V, VI y VII. Como se puede observar, falta concluir el estudio de las medidas de la tercera a la séptima Asambleas y quedaría pendiente el examen de aquéllas que se adoptaron en las cinco últimas Asambleas. En tal sentido, cabe recordar que para actualizar, declarar la no vigencia o proceder a la refundición de estas medidas es aconsejable completar la revisión de todo el marco normativo, ya que de esta manera se tendría todo el panorama para tomar una decisión adecuada. No hay que olvidar que muchas de estas normas adoptadas a lo largo de las doce Asambleas están relacionadas entre sí, por lo cual durante la revisión podría evidenciarse la necesidad de refundir algunas de éstas de acuerdo al objetivo planteado en ellas. Por tal motivo, se continuará con el estudio de este tema, para lo cual consta en el proyecto de Programa de Trabajo de la Comisión para el bienio 1999-2000 el cual se está presentando para su aprobación a la Asamblea.

3.2.3.23 El asunto relativo a la privatización aeroportuaria fue ampliamente examinado en el bienio. Como producto de ello, y de las respuestas al cuestionario circulado por la Secretaría, se observó que el objetivo principal del estudio debía propender a identificar los problemas más sensibles para los usuarios del aeropuerto. Asimismo, para ayudar a optimizar los citados procesos en la región, el Comité Ejecutivo resolvió alentar entre los Estados, el intercambio de experiencias de privatización de los aeropuertos e infraestructura aeronáutica, informando en tal sentido a la Secretaría, para su divulgación entre los Estados miembros. Este estudio ha desembocado en un Proyecto de Recomendación en relación al establecimiento de los principales factores que deberían ser considerados por los Estados en la privatización de sus aeropuertos, el cual está siendo presentado para su adopción por la Asamblea.

3.2.3.24 Se inició el 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. EL

objetivo de este estudio, es conocer la incidencia que tiene el sector del transporte aéreo dentro de la economía de los Estados, para fundamentar ante sus gobiernos el soporte económico requerido para la administración de la aviación civil. Así, quedaría demostrado, el efecto multiplicador del transporte aéreo en el contexto económico y el aporte productivo que este modo genera. Se acordó que dicho estudio se llevaría a cabo en tres etapas: la primera de las cuales consistió en la realización de una encuesta; la segunda en crear en función de la encuesta el perfil y los términos de referencia necesarios para el estudio; y la tercera en recomendar el trabajo a un Grupo de Consultoría. Sobre la base de las respuestas recibidas a la encuesta, el Comité Ejecutivo, consideró que de acuerdo a los resultados habría que cambiar el objetivo y enfocarlo principalmente al impacto de la aviación civil en la economía de los países de la región, dejando de lado lo concerniente al nivel jerárquico, y se encargó al Ponente (Panamá), que estudie lo referente al Grupo de Consultoría que realizaría el estudio de acuerdo a lo reflejado en la encuesta, el costo del mismo y las posibilidades de financiamiento, para que estos elementos puedan ser estudiados en una próxima reunión. En vista que no se agotó el tratamiento de este tema, se lo ha incluido en el Programa de Actividades de la CLAC para el período 1999-2000.

3.2.3.25 Otro tema que se trató, fue la propuesta de un estudio para determinar la posibilidad de establecer la armonización o concordancia, de la reglamentación del procedimiento para solicitar y expedir las autorizaciones para la realización de los servicios en las rutas y frecuencias ya negociadas. En tal sentido, se recordó que ya desde la Segunda Asamblea de la CLAC, al emitirse la Recomendación A2-3 se señaló la necesidad de que los procedimientos internos para la aplicación de los acuerdos de transporte aéreo, se simplificaran para evitar demoras y gastos innecesarios para las líneas aéreas designadas. Al respecto, la Comunidad Andina de Naciones ha adoptado las decisiones 320 y 362, que reflejan la armonización de requisitos

que deben cumplir las empresas aéreas designadas para operar en la subregión andina.

3.2.3.26 Teniendo en cuenta que es necesario contar con procedimientos y una reglamentación acorde con estos tiempos de globalización, en la que las relaciones internacionales se desarrollan en forma mucho más rápida y expedita, el Comité Ejecutivo decidió que este asunto, se encargue al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA), para que en el próximo período lo examine con mayor profundidad.

3.2.3.27 Con el propósito, de que los Estados miembros lleguen al 32º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Canadá, setiembre/octubre 1998) con una posición común y coordinada, en lo que se refiere a los temas que son de interés para el conjunto de países de la región; en la última reunión del Comité Ejecutivo, previa a esta Asamblea, la Secretaría informó que para facilitar el trabajo de los Estados miembros que participarán en este evento, preparará una "Guía de Orientación", sobre la base de los acuerdos que se alcancen en relación a los temas que se incluyen en el Orden del Día Provisional de ese evento. El Comité Ejecutivo, consideró que los puntos 10, 12, 13, 15, 16.2, 17 y 25 eran de interés para los Estados de la región; y específicamente sobre la cuestión 17 que se refiere a la "Vigilancia de la Seguridad Operacional", observó que dicho asunto, merecía la presentación de una nota de estudio por parte de la Comisión. Dada la importancia del tema, con el objeto de contar con más elementos de juicio, se está presentando a la Asamblea un documento sobre esta materia.

3.2.3.28 Como se desprende de lo expuesto en los párrafos precedentes, la Comisión ha examinado diferentes asuntos del quehacer aeronáutico en las reuniones del Comité Ejecutivo y de sus Órganos Subordinados, y ha organizado Paneles sobre diferentes tópicos de interés, que han ayudado a esclarecer conceptos enriqueciendo el conocimiento y el diálogo entre los Estados miembros.

3.2.3.29 Esta labor ha desembocado en la firma de un Memorandum de Entendimiento con la Autoridad Aeronáutica de Singapur, la firma de un convenio con la TDA y en cuatro proyectos de Recomendación, dos de Resolución y dos Proyectos de Memoranda de Entendimiento que serán examinados por la presente Asamblea.

3.2.4 *Vigésimo Quinto Aniversario de la CLAC*

3.2.4.1 Entre las actividades especiales desarrolladas por esta Comisión, están las relativas a la celebración del 25° Aniversario de la CLAC, para lo cual el Comité Ejecutivo decidió conformar un Comité Especial encargado de organizar la conmemoración de este evento.

3.2.4.2 El 14 de diciembre de 1998, en la ciudad de México (país depositario del Estatuto constitutivo de la CLAC), se llevará a cabo una Asamblea Extraordinaria como fecha central de esta celebración. Además se han contemplado varias actividades, entre las que se pueden citar las siguientes: un concurso de pintura a nivel regional; la emisión de sellos postales por parte de los Estados; la adopción por parte de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Miembros de las medidas necesarias para declarar a 1998 como el "Año de la Aviación Civil Latinoamericana"; la emisión periódica de un Informe a cargo de la Secretaría sobre los eventos realizados en los Estados en relación a esta celebración y la publicación de un Boletín de Aniversario que deberá contener, entre otras cosas, una relación histórica de la Comisión y la contribución de artículos por parte de los Estados.

3.2.5 *Presupuesto de Gastos Directos de la CLAC (Anexo 14)*

3.2.5.1 La XII Asamblea de la CLAC había destinado la suma de US\$ 138 250 tanto para el ejercicio 1997 como para 1998. Ambos presupuestos fueron reasignados, previa autorización del Comité Ejecutivo, con el propósito de ajustar los montos de acuerdo a las necesidades

reales, de tal manera de no alterar la cifra total disponible para no afectar la economía de los Estados.

3.2.5.2 Es así, que el ejercicio 1997 terminó con un estado de gastos equilibrado en relación al presupuesto aprobado por la XII Asamblea debido principalmente a un manejo austero de los fondos, lo que permitió que al finalizar el año, de acuerdo a lo aprobado por el Comité Ejecutivo, se tuviera un saldo suficiente para renovar parte del mobiliario y equipo de la Secretaría de la CLAC.

3.2.5.3 De la misma manera, cabe destacar que en lo posible, se aplicaron las medidas aprobadas por la anterior Asamblea. En tal sentido, gracias a la amplia colaboración brindada tanto por las Autoridades Aeronáuticas como por las aerolíneas de la región se consiguieron libres de cargo la casi totalidad de los billetes de pasajes por vía aérea para los viajes oficiales del personal de Secretaría. Asimismo, la Secretaría valorizó los documentos que publica y en el presente año procederá a su venta. También, sobre la base de lo autorizado por el Comité Ejecutivo en su L Reunión (Chile, diciembre de 1998), se iniciaron los trámites necesarios para la venta de las acciones de la Telefónica del Perú.

3.2.5.4 Por otra parte, es importante destacar que no se excedió el límite del 75% del presupuesto en lo concerniente al pago de sueldos del personal de plantilla de la CLAC de acuerdo a lo aprobado por el Comité Ejecutivo, incluyendo la asignación por transporte (partida 335.000) que se le otorga al personal de Servicios Generales de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

3.2.5.5 En cuanto a la recomendación del Grupo de Trabajo de Presupuesto aprobada por el Comité Ejecutivo, sobre la necesidad de que la Secretaría de la CLAC disponga de Oficinas funcionales junto a la OACI, tanto la Presidencia como la Secretaría han tomado las medidas pertinentes y se ha cumplido la primera etapa de este proyecto.

3.2.5.6 En relación al ejercicio 1998, sobre la base de lo autorizado por el Comité Ejecutivo para la reasignación de partidas, también se han realizado algunas transferencias con el fin de cubrir los gastos ocasionados por la remodelación de las oficinas de la CLAC y por el aumento que se prevé en "gastos de viajes" y "reuniones".

3.2.5.7 En los otros rubros, se está procurando mantener el mismo nivel de gastos que en el año anterior.

3.2.5.8 Como se puede observar, durante 1998 el presupuesto aprobado por la XII Asamblea podría resultar estrecho para las necesidades actuales, sobretodo por el mayor gasto que ocasionarán las tres reuniones no previstas inicialmente. Por ello, en ocasión de la LI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Venezuela, abril de 1998), el Comité Especial para la celebración del 25° Aniversario y el Grupo de Trabajo sobre el Presupuesto de la CLAC presentaron un Presupuesto Especial para la Asamblea Extraordinaria y demás actividades que se realicen en la citada celebración, el cual fue aprobado por el Comité Ejecutivo, y se está presentando a consideración de la Asamblea. Con este nuevo monto, se eliminaría en parte el problema de fondos para el presente año.

3.2.5.9 Al respecto, si bien el Comité Ejecutivo había autorizado la venta de las acciones de la Telefónica del Perú, con el propósito de remodelar las oficinas y renovar el mobiliario y equipo, considerando que parte del gasto con este fin ya se realizó con el saldo del presupuesto de 1997, se prevé que estos fondos también serán utilizados para cubrir el déficit proyectado por el aumento del gasto en las partidas mencionadas. Con estas medidas se espera llegar a fines de 1998 con un Estado de Gastos, acorde con los fondos disponibles.

3.2.5.10 Para la preparación del proyecto de presupuesto para el bienio 1999 - 2000 y la

distribución entre partidas, que se está presentando a esta Asamblea en la nota de estudio CLAC/A13-NE/12, se han tomado en cuenta: el incremento considerable del flujo de trabajo en la Secretaría, lo que implica un mayor consumo de insumos, incremento de gastos administrativos etc.; la pérdida del poder adquisitivo del dólar durante 1996 y 1997 en el país sede del Organismo Regional, ya que la inflación fue mayor que la devaluación; y el comportamiento de los gastos reales durante los dos últimos años.

3.2.5.11 Los presupuestos de los años 1999 y 2000 que se proponen a la Asamblea muestran un incremento de aproximadamente 4.7 %, es decir que los mismos aumentarían de US\$ 138,250 a US\$ 144,800, resultado obtenido de la división del índice de inflación entre el de devaluación, aplicado al 90% del presupuesto que constituye la parte porcentual del gasto que se realiza en moneda local y que por lo tanto se ve afectado por los índices internos señalados. Al respecto, en 1996 la pérdida de poder adquisitivo del dólar fue de 3.44% y en 1997 de 1.76%.

3.2.5.12 Se considera que lo propuesto es razonablemente austero y que lo proyectado se ajusta a la realidad actual, ya que se estaría manteniendo el postulado de **incremento cero** del presupuesto en **términos reales**, tomando en cuenta la pérdida del poder adquisitivo del bienio anterior.

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

3.2.6.1 En la XII Asamblea de la CLAC, mediante la Resolución A12-4, se fijaron las escalas de porcentajes de contribución de 1997 y 1998, siguiendo los principios establecidos por la Resolución A9-4 para estos fines.

3.2.6.2 En base a estas escalas de porcentaje de contribución los Estados han depositado sus cuotas. En la nota de estudio CLAC/A13-NE/13, 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 1998 y saldos anteriores 1992-1997.

3.2.6.3 El saldo pendiente de pago del presente año a la fecha de preparación de este informe, asciende al 14% de lo presupuestado y las cuotas o saldos por cancelar del período 1992 - 1997 son del orden de los US\$ 37 598.

3.2.6.4 De acuerdo a lo establecido, en cada Asamblea se debería presentar un Proyecto de Resolución incluyendo las escalas de porcentajes de contribución para el siguiente bienio. Sin embargo, en esta Asamblea, dado que las escalas de cuotas de la OACI sirven de base para el cálculo de los porcentajes de contribución de la CLAC y que la OACI recién aprobará las escalas para el trienio 1999-2001 en ocasión del 32º Período de Sesiones de su Asamblea (Canadá, setiembre/octubre de 1998), no se ha podido realizar el estimado correspondiente al próximo período 1999-2000, ya que al momento de preparación de esta nota no se disponía de dicha información.

3.2.6.5 Se espera por tanto que más adelante, se pueda contar con los datos necesarios proporcionados por la OACI, para calcular en función de esas cifras las escalas porcentuales correspondientes al citado período, y para superar este inconveniente consideramos que la Asamblea podría, por esta oportunidad, delegar al Comité Ejecutivo la aprobación. Sin embargo, en la nota de estudio pertinente se adjunta el texto de la Resolución, en el que se incluirá las escalas respectivas cuando se disponga de la información necesaria para realizar los cálculos.

4. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

4.1 Como se desprende de la ejecución del programa de trabajo, la CLAC y la OACI siguen trabajando estrechamente. De conformidad con el *modus vivendi* entre ambos organismos, el Organismo Internacional continúa prestando a la

CLAC los servicios de Secretaría a través de la Oficina Regional Sudamericana, contándose también con el valioso apoyo de la Oficina Regional NACC de OACI en México y de la sede de la OACI en Canadá.

4.2 De conformidad con el Artículo 7 del Estatuto, se ha mantenido relaciones con las entidades regionales de aviación civil, como: la CEAC, la CAFAC y la recientemente conformada CAAC. Otros organismos con lo que se ha trabajado activamente mediante la asistencia a sus reuniones y viceversa, son: la IATA, AITAL, ALADA, COCESNA, la Comunidad Andina, ALADI y la CEPAL, con las cuales esta Comisión mantiene una estrecha relación que ha permitido una buena coordinación y complementación de sus respectivos programas de trabajo.

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

5. CONCLUSIONES

5.1 Este informe, que en forma sucinta resume las actividades realizadas por la CLAC durante 1997-1998, indica que en general, con las limitaciones que son propias de un Organismo de este tipo, se han cumplido los objetivos establecidos por la XII Asamblea.

5.2 Sobre la base de lo expuesto, se puede concluir que el proceso de liberalización del transporte aéreo en la región sigue su curso. Ello se puede apreciar en los acuerdos de tal naturaleza, firmados por varios países de la región, ya sean de carácter bilateral o multilateral y de resoluciones adoptadas por los Organismos Subregionales dirigidas a implantar políticas agrocomerciales que propugnan la apertura de los mercados y la libre competencia. Estas acciones nos muestran, que la integración del transporte aéreo regional, aunque a paso lento, está avanzando.

5.3 Hoy en día, hablar de globalización y de una mayor interdependencia en los distintos mercados a nivel mundial y en diferentes áreas, es inevitable. La discusión actual se centra en la diferenciación del impacto de este fenómeno, es decir en las ventajas y desventajas que para países como los nuestros puede tener tal proceso. Pero, es indiscutible que nadie quiere quedarse solo en este nuevo escenario internacional; de ahí que la CLAC esté dirigiendo sus esfuerzos hacia el fortalecimiento de la integración de sus Estados miembros en el campo del transporte aéreo, mediante su presencia como órgano rector y coordinador de la aviación civil latinoamericana en los organismos subregionales y regionales. En otras palabras, esta Comisión, en la medida de lo posible, está cumpliendo con su papel de ser el foro idóneo para establecer las normas y estrategias que orienten la aviación civil regional en esta etapa de transición.

5.4 Un ejemplo es el interés demostrado en la creación de un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, mediante la firma de un Memorandum de Entendimiento con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que esta Asamblea tendrá la oportunidad de examinar. Otro, es el acercamiento, que en la práctica, se ha realizado con organismos o instituciones subregionales y regionales que tienen que ver con la aviación civil directa o indirectamente.

5.5 Dentro de este entorno, América Latina es uno de los escenarios más dinámicos de la aviación en el mundo. El tráfico sigue creciendo, los aeropuertos se están privatizando mediante el sistema de concesiones a largo plazo, y si bien el proceso de privatización de las aerolíneas de la región está consumado, éstas siguen estableciendo nuevas alianzas comerciales. Muchas de ellas, han alcanzado un mayor poder de mercadeo a través de acuerdos, estratégicos o de otro tipo de acciones conjuntas, incluida la compra de parte de la propiedad etc..

5.6 Esta fuerte actividad demostrada por el transporte aéreo regional es sin lugar a dudas, el reflejo de la recuperación de las economías latinoamericanas y de la expansión de los mercados comunes que han impulsado el comercio y los viajes.

5.7 Sin embargo, no podemos sustraernos al hecho de que, nuestros transportadores continúan siendo vulnerables, ya que carecen de la fuerza de aerolíneas de mayor talla, que con un importante capital de respaldo han entrado en nuestros mercados con una agresiva estrategia de expansión. Como dice R. Booth: *"El riesgo, es que la política proteccionista del pasado, sea reemplazada por una serie de oligopolios, en vez de un mercado de alta competencia"*. Por ello recomienda que: *"los gobiernos protejan su emergente política de aviación, ya que las aerolíneas de otros países extrarregionales, intentan forjar alianzas que podrían darles un control monopolístico de facto en el mercado"*.

5.8 Lo anterior también se aplica a los procesos de privatización de los aeropuertos, ya que éstos por sus características son monopolios o cuasi monopolios naturales, motivo por el cual al momento de otorgar las concesiones, los Estados deben prever mecanismos que protejan a los usuarios de los abusos que se cometen como producto de una posición dominante. Frente a ello, los gobiernos al desprenderse de esta responsabilidad, no deben olvidar que tienen la obligación de seguir velando por los intereses del usuario; así como también deben tener presente, los compromisos adquiridos a nivel internacional, respecto a la seguridad, regulación y eficiencia del transporte aéreo, tanto en la OACI como en el CLAC.

5.9 Por lo tanto, en el seno de la CLAC, se debería seguir trabajando en un marco reglamentario adecuado a estos nuevos tiempos, y los gobiernos deberían procurar, la "minimización de los costos propios de esta transición, planificando adecuadamente el proceso de entrega de los

servicios al sector privado”.

5.10 En consecuencia, debemos reconocer, la importancia de seguir estudiando en el tema de las llamadas “salvaguardias” para proteger a las empresas regionales de las conductas desleales; y en la privatización de aeropuertos, los Estados podrían adoptar como guía de orientación la Recomendación que se está presentado a la Asamblea, la cual trata sobre los factores a considerar en estos procesos. Además, al interior de cada país, es conveniente que paralelamente a la privatización aeroportuaria, se cree una entidad de control autónoma, que proteja los intereses del usuario y cuente con los suficientes medios y competencia para tomar decisiones oportunas.

5.11 Por otra parte, miramos al futuro con optimismo, ya que desde el punto de vista económico, las perspectivas para la región son sumamente alentadoras, pues se espera un crecimiento promedio anual del PBI del 4% para la próxima década. Además, la liberalización del comercio y de los servicios aéreos continuará, todo lo cual asegura que el crecimiento del tráfico aéreo regional internacional regular seguirá en firme. De acuerdo con los pronósticos de la OACI, éste tendrá un ritmo de 6,5% y 7,5% de incremento anual promedio, en lo que se refiere a los pasajeros-kilómetros y a las toneladas-kilómetros, respectivamente, en el período 1995-2005.

5.12 En este contexto, la durabilidad de los procesos de estabilización económica y la aplicación de políticas convergentes en los diferentes Estados de la región, pueden ser el sustento que estimule la cooperación para hacer frente a “dilemas comunes”.

5.13 De cara al siglo XXI, y en el año del Vigésimo Quinto Aniversario, la CLAC no puede sustraerse al papel que debe asumir debido a las nuevas exigencias que, sin duda, no se podrán afrontar sin el concurso de todos los Estados miembros de este importante foro.

5.14 En este proceso de cambio, las autoridades y los usuarios del transporte aéreo, deberíamos unir esfuerzos, fortaleciendo los lazos propios de nuestros países ligados por una misma historia.

5.15 Esta Asamblea brinda la oportunidad de apoyar el trabajo que el Organismo Regional ha desarrollado durante el período 1997-1998 y de planificar las actividades para el próximo bienio.

5.16 Al concluir este informe, deseo expresar mi reconocimiento a las autoridades del país anfitrión, a los altos dignatarios, delegados y observadores que asisten a este importante evento; como asimismo mi profundo agradecimiento a todos los Estados miembros, en especial a aquellos que conformaron el Comité Ejecutivo y que acompañaron a la Presidencia en su gestión, colaborando activamente para llevar adelante las tareas del Programa de Trabajo de la CLAC. Deseo también hacer público nuestro reconocimiento a la OACI, por el permanente apoyo que presta a la CLAC, y a la Secretaría por la muy eficiente labor desarrollada.

BIBLIOGRAFÍA

1. "Balance Preliminar de la Economía de América Latina y el Caribe 1997" - Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL. Internet: www.eclac.cl
2. "Estadísticas Mundiales de Aviación Civil" (No publicado) Cifras preliminares 1996 y 1997 - OACI.
3. "Perspectivas del Transporte Aéreo hasta el año 2005" - OACI - Circular 270-AT/111.
4. "Boletín Informativo de AITAL", Julio-Agosto 1996.
5. "Boletín Informativo de AITAL", Enero Febrero 1997
6. "Boletín Informativo de AITAL", Marzo- Abril 1997.
7. "Boletín Informativo de AITAL", Mayo - Junio 1997.
8. "Boletín Informativo de AITAL", Setiembre - Octubre 1997.
9. "Boletín Informativo de AITAL", Marzo - Abril 1998.
10. "El Profesional", Lima Editora (Perú) - Año 5 No. 141, 25/05/98.
11. "Viajero VIP" - Revista de Prensa - Marzo 1998.
12. "ITA Press", 307, 16 - 31 March 1998.
13. "América Economía", mayo 1997, junio 1997, agosto 1997, febrero, 1998, marzo 1998, abril 1998, mayo 1998, junio 1998.
14. "Al Día" - No. 127, Junio 1997 - ISSN 0950-9473.
15. "Avance Económico - On Line - Política Económica", "Camet y asociados: Contra el Reloj de la Historia", Alan Fairlie Reinoso, marzo 1997.
Internet: www.rcp.net.pe/AVANCE/200.
16. "Aviation - Latin America & Caribbean", - mayo 1997, Volumen 7, No. 5 - octubre 1997, Volumen 7, No. 10.
17. "Airline Business", June 1998.
18. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - "Compendio Estadístico R-29", 1996, Servicios regulares internacionales.
19. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 1997, Servicios regulares internacionales.
20. Informe de la XLVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, 9 de noviembre de 1996).
21. Informe de la XV Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ/15) (Ciudad de La Habana, Cuba, del 18 al 20 de marzo de 1997).
22. Informe de la XLIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, 24 y 25 de junio de 1997).
23. Informe de la Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/1) (Punta del Este, Uruguay, 16 al 18 de setiembre de 1997).
24. Informe de la L Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Santiago, Chile, 3 y 4 de diciembre de 1997).
25. Informe de la Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/2) (Santo Domingo, República Dominicana, Uruguay, 16 al 18 de setiembre de 1997).
26. Informe de la LI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Isla de Margarita, Venezuela, 21 y 22 de abril de 1998).
27. Tabla correspondiente a las tareas de la Secretaría y del Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados (CLAC).

**TRAFICO DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES
 MATRICULADAS EN LOS ESTADOS
 DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑO 1997 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES TOTALES

Area	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga total	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
América Latina y el Caribe	3,947	15,669	55%	5.4%	6.7%
% del tráfico mundial	4.0	4.6			
Total Mundial	99,830	341,139	61%	12.4%	8.4%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Area	Toneladas-kmts efectuadas (millones)		Coeficiente de carga total	Variación Tons-kmts	
	Carga	Total		Carga	Total
América Latina y el Caribe	3,310	11,343	54%	5.0%	5.4%
% del tráfico mundial	3.9	5.0			
Total Mundial	85,040	225,850	64%	13.1%	10.2%

Fuente: OACI

ANEXO 2

TRAFICO DE PASAJEROS DE LAS LINEAS AEREAS REGULARES MATRICULADAS
 EN LOS ESTADOS DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 1996 - 1997 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Area	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1997/1996	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	Pasaj-kmts efectuados	Asient-kmts disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	115,704 4.8	127,818 5.0	189,679 5.3	209,538 5.6	61.0%	61.0%	10.5%	10.5%
Total Mundial	2,411,010	2,570,500	3,545,603	3,725,362	68.0%	69.0%	6.6%	5.1%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Area	Pasajeros-kmts efectuados (millones)		Asientos-kmts disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1997/1996	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	Pasaj-kmts efectuados	Asient-kmts disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	78,119 5.7	85,300 5.8	120,183 6.1	133,281 6.3	65.0%	64.0%	9.2%	10.9%
Total Mundial	1,363,350	1,477,540	1,975,870	2,110,771	69.0%	70.0%	8.4%	6.8%

Fuente: OACI

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

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES		1996 Pasajeros (N°)	1997 Pasajeros (N°)	Variación 1996-1997 (%)
ASUNCION	(4)	73332	71283	-2.79
BUENOS AIRES	(15)	1512310	1709542	13.04
CARACAS	(8)	195890	145989	-25.47
GUAYAQUIL	(6)	40235	50299	25.01
LA PAZ	(2)	13824	13948	0.90
LIMA	(9)	196391	206714	5.26
PANAMA	(15)	210226	234436	11.52
QUITO	(4)	70691	89709	26.90
RIO DE JANEIRO	(3)	23057	18551	-19.54
SANTA CRUZ	(3)	21408	23757	10.97
SANTIAGO	(12)	320803	395512	23.29
SAO PAULO	(2)	40212	51302	27.58
TOTAL	(83)	2718379	3011042	10.77

Nota: El número de pares 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	1996 Pasajeros (N°)	1997 Pasajeros (N°)	Variación 1996-1997 (%)
BOGOTA (4)	303696	333020	9.66
BUENOS AIRES (6)	470022	495698	5.46
CARACAS (2)	502314	555286	10.55
GUAYAQUIL (4)	119228	149676	25.54
LA PAZ (1)	27072	27116	0.16
LIMA (5)	313220	355546	13.51
MARACAIBO (1)	39235	51520	31.31
PANAMA (6)	207553	214027	3.12
QUITO (4)	127347	159011	24.86
RIO DE JANEIRO (5)	27072	27116	0.16
SANTA CRUZ (2)	59592	77073	29.33
SANTIAGO (5)	216632	253135	16.85
SAO PAULO (6)	59592	77073	29.33
TOTAL (51)	2472575	2775297	12.24
ACAPULCO (6)	110982	89476	-19.38
CANCUN (9)	789222	793805	0.58
GUADALAJARA (12)	591625	617070	4.30
MAZATLAN (5)	116982	120684	3.16
MEXICO (19)	1751605	1867929	6.64
MONTERREY (5)	228759	245598	7.36
PTO. VALLARTA (10)	320248	328930	2.71
TOTAL (66)	3909423	4063492	3.94

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

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

FEBRERO 1997

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (4)	10990	50.73	10674	49.27	21664	100
BUENOS AIRES (3)	15368	36.87	26315	63.13	41683	100
CARACAS (2)	10858	30.33	24938	69.67	35796	100
GUAYAQUIL (3)	7428	57.97	5386	42.03	12814	100
LA PAZ (1)	0	0.00	1626	100.00	1626	100
LIMA (5)	8794	31.24	19360	68.76	28154	100
MARACAIBO (1)	2956	100.00	0	0.00	2956	100
QUITO (3)	3669	36.53	6374	63.47	10043	100
SANTA CRUZ (1)	4539	79.27	1187	20.73	5726	100
SANTIAGO (9)	12756	50.24	12635	49.76	25391	100
TOTAL (32)	77358	41.62	108495	58.38	185853	100

JULIO 1997

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (4)	11213	36.42	19571	63.58	30784	100
BUENOS AIRES (3)	18153	38.47	29032	61.53	47185	100
CARACAS (2)	13412	26.43	37324	73.57	50736	100
GUAYAQUIL (3)	6167	50.41	6067	49.59	12234	100
LA PAZ (1)	0	0.00	2550	100.00	2550	100
LIMA (5)	10276	29.32	24767	70.68	35043	100
MARACAIBO (1)	5296	100.00	0	0.00	5296	100
QUITO (3)	4868	29.32	11782	70.68	16670	100
SANTA CRUZ (1)	5736	76.51	1761	23.49	7497	100
SANTIAGO (9)	9248	43.25	12134	56.75	21382	100
TOTAL (32)	84389	36.79	144988	63.21	229377	100

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

**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 1996

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (4)	8298	44.14	10500	55.96	18798	100
BUENOS AIRES (3)	15019	36.93	23568	61.07	38577	100
CARACAS (2)	15924	42.45	21588	57.55	37512	100
GUAYAQUIL (3)	5041	52.69	4527	47.31	9568	100
LA PAZ (1)	0	0.00	2241	100.00	2241	100
LIMA (5)	10264	41.00	14769	59.00	25033	100
MARACAIBO (1)	2191	74.37	755	25.63	2946	100
QUITO (3)	2474	29.52	5908	70.48	8382	100
SANTA CRUZ (1)	3500	71.46	1398	28.54	4898	100
SANTIAGO (9)	11816	51.18	11269	48.82	23085	100
TOTAL (32)	74527	43.57	96513	56.43	171040	100

JULIO 1996

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (4)	10977	40.39	16203	59.61	27180	100
BUENOS AIRES (3)	17056	40.26	25304	59.74	42360	100
CARACAS (2)	8529	21.75	30691	78.25	39220	100
GUAYAQUIL (3)	6055	58.44	4306	41.56	10361	100
LA PAZ (1)	0	0.00	2250	100.00	2250	100
LIMA (5)	11793	37.46	19692	62.54	31485	100
MARACAIBO (1)	2593	58.07	1872	41.93	4465	100
QUITO (3)	5033	36.94	8590	63.06	13623	100
SANTA CRUZ (1)	3542	71.60	1405	28.40	4947	100
SANTIAGO (9)	8329	41.77	11813	58.23	19942	100
TOTAL (32)	73907	37.74	121926	62.26	195833	100

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

Fuente: ODS CLAC

ANEXO 7

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

(Tráfico en una sola dirección, S-N)

CIUDADES	1996 Pasajeros (N°)	1997 Pasajeros (N°)	Variación 1996-1997 (%)
BOGOTA (5)	136960	144928	5.82
BUENOS AIRES (7)	406241	443212	9.10
CARACAS (8)	260931	226262	-13.29
LIMA (5)	75336	88432	17.38
QUITO (3)	40077	55964	39.64
SANTIAGO (7)	149080	171556	15.08
TOTAL (35)	1068625	1130354	5.78

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, Sur a Norte)

FEBRERO 1996

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (5)	2969	33.75	5828	66.25	8797	100
BUENOS AIRES (6)	10589	38.86	16657	61.14	27246	100
CARACAS (9)	6103	34.10	11794	65.90	17897	100
LIMA (5)	0	0.00	5147	100.00	5147	100
QUITO (3)	0	0.00	2381	100.00	2381	100
SANTIAGO (7)	3109	23.15	10319	76.85	13428	100
TOTAL (35)	22770	30.40	52126	69.60	74896	100

JULIO 1996

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (5)	3599	30.13	8347	69.87	11946	100.00
BUENOS AIRES (6)	14550	40.79	21118	59.21	35668	100.00
CARACAS (9)	8598	33.07	17405	66.93	26003	100.00
LIMA (5)	0	0.00	6638	100.00	6638	100.00
QUITO (3)	0	0.00	3742	100.00	3742	100.00
SANTIAGO (7)	3096	28.13	7910	71.87	11006	100.00
TOTAL (35)	29843	31.4127	65160	68.5873	95003	100.00

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

Fuente: Programa ODS CLAC

ANEXO 9

PARTICIPACION DE LAS LINEAS AEREAS SUDAMERICANAS
 EN EL TRAFICO DE PASAJEROS ENTRE SUD-AMERICA Y EUROPA

(TRAFICO TOMADO EN UNA SOLA DIRECCION, Sur a Norte)

FEBRERO 1997

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (5)	2117	20.52	8199	79.48	10316	100
BUENOS AIRES (6)	8635	31.08	19150	68.92	27785	100
CARACAS (9)	6103	28.20	15540	71.80	21643	100
LIMA (5)	0	0.00	5603	100.00	5603	100
QUITO (3)	0	0.00	2707	100.00	2707	100
SANTIAGO (7)	3494	22.11	12308	77.89	15802	100
TOTAL (35)	20349	24.27	63507	75.73	83856	100

JULIO 1997

PARES DE CIUDADES	Lineas Aéreas Sudamericanas		Lineas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTA (5)	2985	22.87	10068	77.13	13053	100.00
BUENOS AIRES (6)	12472	33.53	24722	66.47	37194	100.00
CARACAS (9)	0	0.00	22118	100.00	22118	100.00
LIMA (5)	0	0.00	8410	100.00	8410	100.00
QUITO (3)	0	0.00	4989	100.00	4989	100.00
SANTIAGO (7)	3959	31.78	8497	68.22	12456	100.00
TOTAL (35)	19416	19.77	78804	80.23	98220	100.00

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

Fuente: Programa ODS CLAC

FLOTA A REACCIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
 (Líneas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)
 Fin de 1997

ESTADO	LÍNEA AEREA/FLOTA	NO.
Argentina	AEROLINEAS ARGENTINAS	
	Airbus A-310-300	3
	Boeing 737-200	17
	Boeing 747-200	7
	Douglas MD-83/MD/88	7
	Total	34
Argentina	AUSTRAL	
	Douglas DC-9-30	8
	Douglas MD-81/83	4
	Total	12
Argentina	LAPA	
	Boeing 737	12
	Boeing 757	2
	Cessna Citation	1
	Total	15
Bolivia	LLOYD AEREO BOLIVIANO	
	Airbus A-310-300	2
	Boeing 707-C	1
	Boeing 727-100	3
	Boeing 727-200	6
	Boeing 737	1
	Total	13
Brasil	TRANSBRASIL	
	Boeing 767-200/ER	5
	Boeing 767-300/ER	3
	Boeing 737-300	6
	Boeing 737-400	6
	Total	20
Brasil	VARIG	
	Boeing 727-100 Cargo	5
	Boeing 737-200	18
	Boeing 737-300	30
	Boeing 747-300	3
	Boeing 747-300 SCD	2
	Boeing 767-200/ER	6
	Boeing 767-300/ER	6
	Douglas DC-10-30	8
	Douglas DC-10-30 Cargo	2
	MD-11	8
		Total
Brasil	VASP	
	Airbus A-300 B2	3
	Airbus A-310-300*	1
	Boeing 727-200F	4
	Boeing 737-200	22
	Boeing 737-300	2
	Douglas DC-10	1
	Douglas DC-10*	1
	Douglas MD-11	9
	Total	43
Chile	FAST AIR	
	Douglas DC-8-71	5
	Total	5
Chile	LAN CHILE	
	Boeing 737-200	17
	Boeing 767-300 ER	11
	Total	28
Chile	NATIONAL AIRLINES	
	Boeing 727-200	2
	Boeing 737-200	7
	Total	9
Colombia	ARCA	
	Douglas DC-8-50F	3
	Total	3

FLOTA A REACCIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
 (Lineas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)
 Fin de 1997

ESTADO	LINEA AEREA/FLOTA	NO.
Colombia	AVIANCA	
	Boeing 727-200	3
	Boeing 757-200	4
	Boeing 767-200ER	3
	Boeing 767-300ER	1
	Douglas MD-83	11
	Total	22
Colombia	SAM	
	Avro RJ-100	9
	Total	9
Colombia	TAMPA-COLOMBIA	
	Boeing 707-320C	3
	Douglas DC-8-71F	2
	Total	5
Costa Rica	LACSA	
	Airbus A-320	4
	Boeing 737-200	6
	Total	10
Cuba	CUBANA	
	Ilyushin IL-62M	14
	Ilyushin IL-76 MD	2
	Tupolev Tu154/154M	7
	Yakovlev YK-42/40	9
	Total	32
Ecuador	ECUATORIANA DE AVIACION	
	Boeing 727-200	3
	Douglas DC-10-30	1
	Total	4
Ecuador	SAETA	
	Airbus A-310-300	1
	Airbus A-320	2
	Boeing 727-100	1
	Boeing 727-100*	1
	Boeing 727-200	2
	Total	7
Ecuador	TAME	
	Boeing 727-100	3
	Boeing 727-200	4
	Fokker F-28 4000	1
	Total	8
El Salvador	TACA	
	Airbus A-320	3
	Airbus A-320*	2
	Boeing 737	10
	Boeing 737*	4
	Boeing 767-300	2
	Boeing 767-300*	1
	Total	22
Guatemala	AVIATECA	
	Boeing 737-200	5
	Total	5
Jamaica	AIR JAMAICA	
	Airbus A-310	6
	Airbus A-320	4
	Boeing 727-200	2
	Douglas MD-83	2
	Total	14
México	AEROCALIFORNIA	
	Douglas DC-9-10	11
	Douglas DC-9-30	7
	Total	18
México	AEROCARIBE	
	Douglas DC-9-10	5
	Total	5

FLOTA A REACCIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
 (Líneas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)
 Fin de 1997

ESTADO	LÍNEA AEREA/FLOTA	NO.
México	AEROMEXICO	
	Boeing 757-200	6
	Boeing 767 200/300 ER	4
	Douglas DC-9-30	17
	MD-82/83	18
	MD-88/87	2
	Total	47
México	MEXICANA	
	Airbus A-320-200	14
	Boeing 727-200	24
	Boeing 757-200	3
	Fokker 100	10
Total	51	
México	TAESA	
	Airbus A-300-B4	1
	Boeing 727	5
	Boeing 737	5
	Boeing 757	1
	Douglas DC-10-30*	2
	Douglas DC-9-10	5
	Learjet	6
	Lockheed Jetstar	2
	Total	27
Nicaragua	NICA	
	Boeing 737-200	1
Total	1	
Panamá	COPA	
	Boeing 737-200	11
Total	11	
Paraguay	TRANSP. AEREOS MERCOSUR	
	Fokker 100	5
Total	5	
Perú	AEROPERU	
	Boeing 727-100	3
	Boeing 727-200	3
	Boeing 757-200	2
Total	8	
Perú	FAUCETT (terminó sus servicios en 1997)	
	Boeing 737-12/200	4
	Boeing 737-12/200*	2
	Boeing 727-200	2
Total	8	
Uruguay	PLUNA	
	Boeing 737-200	3
Total	3	
Venezuela	AVENSA	
	Boeing 727-100	5
	Boeing 727-100*	1
	Boeing 727-200	4
	Boeing 727-200*	1
	Boeing 737-200	1
	Douglas DC-9-30/50	3
	Douglas DC-9-30/50*	2
	Total	17
Venezuela	LAV	
	Douglas DC-9-30	3
	Douglas DC-9-50	6
Total	9	
Venezuela	SERVIVENSA	
	Boeing 727	8
	Boeing 737-200	1
	Douglas DC-9-30	5
	Douglas DC-9-50	3
Total	17	

ANEXO 10

FLOTA A REACCIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
(Líneas aéreas regulares que cumplen servicios aéreos internacionales)
Fin de 1997

ESTADO	LÍNEA AEREA/FLOTA	NO.
Venezuela	ZULIANA DE AVIACION	
	Boeing 727-200	1
	Douglas DC-8F	1
	Douglas DC-9-30	5
	Total	7
TOTAL GENERAL FLOTAS A REACCION DE 37 LINEAS AEREAS		642
TOTAL GENERAL FLOTAS DE FUSELAJE ANCHO		103

Fuente: OACI

* Nota: Aeronaves alquiladas a terceros

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	
	1996	1997 Prel*	1996	1997 Prel*	1996	1997 Prel*	1996	1997 Prel*
ACES (COL.)	165.1		157.6		4.5		3.1	
AECA (ECUAD.)	14.7	9.7	14.7	9.7	0.1	0.0	29.2	51.5
AEROLINEAS ARGENTINAS	947.1	998.2	981.0	1004.0	-3.6	-0.6	-3.8	0.3
AEROREPUBLICA	64.9		50.9		21.5		3.6	
AEROPERU	159.4	170.1	173.0	187.2	-8.5	-10.1	-8.3	17.5
AIR JAMAICA	208.0		243.0		-16.8		6.3	
AVIANCA*	606.8	703.0	583.2	659.5	3.9	6.2	30.2	-0.8
CUBANA	169.5	192.0	171.5	193.1	-1.2	-0.5	-1.2	0.0
ECUATORIANA	13.9		23.1		-66.3		54.7	
FAST AIR (CHILE)	121.5		115.4		5.0		3.0	
LADECO	150.4		152.4		-1.3		-6.1	
LAN CHILE	622.7	961.0	580.1	914.0	6.8	4.9	6.2	6.7
LINEAS AEREAS SURAMER.	12.2		10.3		15.1		4.9	
SAETA (ECUAD.)	107.9		94.5		12.4		14.8	
SAM (COL.)	96.1	131.8	105.0	130.1	-9.3	1.3	-2.6	-2.3
TAM	14.6		25.5		-75.0		-85.8	
TAMPA-COL.	69.5	80.6	76.5	76.7	-10.1	4.8	-13.0	2.8
TRANSBRASIL	853.1		816.5		4.3		5.5	
VARIG	3003.2	3122.0	2952.1	2970.8	1.7	4.8	4.4	6.1
VASP	1169.0	1500.0	1109.0	1300.0	5.1	13.3	12.7	2.7
TOTAL	8569.4	7868.5	8435.3	7445.2	1.6	5.4	6.0	4.1

* Datos preliminares o estimados

** Fuente: OACI, IATA y CLAC

3 4

ANEXO 12

A. **REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC
 DURANTE EL BIENIO 1997 - 1998**

AÑO 1997

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
XV Reunión Conjunta de los Grupos de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas y Cuestiones Jurídicas (GEPTA/GECOT/GEJ/15).	La Habana, Cuba	18 al 20 de marzo
XLIX Reunión del Comité Ejecutivo.	Asunción, Paraguay	24 y 25 de junio
Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre el Presupuesto.	Asunción, Paraguay	26 de junio
Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/1).	Punta del Este, Uruguay	16 al 18 de setiembre
Primera Reunión del Comité Especial encargado de los preparativos para la celebración del 25º Aniversario de la CLAC.	Punta del Este, Uruguay	16 de setiembre
Reunión del Grupo ad hoc sobre "cláusulas de salvaguardias"	Punta del Este, Uruguay	16 de setiembre
Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre el Presupuesto.	Punta del Este, Uruguay	17 de setiembre
Primera Reunión Especial del Comité Ejecutivo.	Montreal, Canadá	9 de noviembre
L Reunión del Comité Ejecutivo.	Santiago, Chile	3 y 4 de diciembre

AÑO 1998

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/2).	Santo Domingo, República Dominicana	17 al 19 de febrero
Reunión del Grupo ad hoc sobre el Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional	Buenos Aires, Argentina	31 de marzo al 2 de abril
LI Reunión del Comité Ejecutivo.	Isla de Margarita, Venezuela	21 y 22 de abril
Reunión Conjunta del Comité Especial encargado de los preparativos para la celebración del 25° Aniversario de la CLAC y del Grupo de Trabajo sobre el Presupuesto.	Isla de Margarita, Venezuela	21 de abril
Reunión Extraoficial de Jefes de Delegación de los Estados miembros previa a la celebración de la XIII Asamblea.	Santiago, Chile	21 de julio
XIII Asamblea Ordinaria.	Santiago, Chile	21 al 24 de julio
LII Reunión del Comité Ejecutivo.	Santiago, Chile	25 de julio
LIII Reunión del Comité Ejecutivo.	Montreal, Canadá	21 de setiembre
Primera Asamblea Extraordinaria	México	13 y 14 de diciembre

B. **PANELES CELEBRADOS POR LA CIAC
DURANTE 1997-1998**

AÑO 1997

PANEL	LUGAR	FECHA
Panel sobre "cláusulas de salvaguardia"	La Habana, Cuba	18 de marzo
Panel sobre "Códigos Compartidos",	Punta del Este, Uruguay	16 de setiembre

AÑO 1998

PANEL	LUGAR	FECHA
Panel sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC).	Santo Domingo, República Dominicana	17 de febrero.

C. **REUNIONES/CONFERENCIAS
 CONVOCADAS POR OTROS ORGANISMOS**

AÑO 1997

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
V Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) - Comunidad Andina de Naciones (CAN).	Lima, Perú	20 y 21 de febrero
Seminario sobre "Perspectivas de la Aeronavegación comercial en Sudamérica", organizado por CEPAL y ALADI.	Santiago, Chile	del 15 al 17 de abril
Primera Reunión de Facilitación de los Comités Nacionales de Facilitación de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.	Buenos Aires, Argentina	28 y 29 de mayo
I Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Aéreo creado por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur - Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).	Uruguay, Montevideo	20 y 21 de octubre
VI Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) - Comunidad Andina de Naciones (CAN).	Santafé de Bogotá, Colombia	30 y 31 de octubre

AÑO 1998

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
II Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Aéreo de la Conferencia de Ministros, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur - Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).	Montevideo, Uruguay.	25 y 26 de mayo

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que han participado personal de la Secretaría o representantes de la CLAC

D. **REUNIONES CONVOCADAS POR
 LA OACI DURANTE 1997 -1998**

AÑO 1997

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Segunda Reunión del Subgrupo de Coordinación de la Implantación CNS/ATM en las regiones CAR/SAM (CNS/ATM/IC/SG/2).	La Habana, Cuba	11 al 15 de agosto
Séptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/7)	Lima, Perú	7 al 13 de octubre
Conferencia de Directores Generales de Aviación civil sobre una estrategia mundial para la Seguridad Operacional.	Montreal, Canadá	10 al 12 de noviembre
Tercera Reunión del Subgrupo de Coordinación de la Implantación CNS/ATM en las regiones CAR/SAM (CNS/ATM/IC/SG/3).	Santiago, Chile	1 al 5 de diciembre

AÑO 1998

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Conferencia Mundial sobre la Implantación de los sistemas CNS/ATM.	Río de Janeiro, Brasil	11 al 15 de mayo
Cuarta Reunión del Subgrupo de Coordinación de la Implantación CNS/ATM en las regiones CAR/SAM (CNS/ATM/IC/SG/4).	Lima, Perú	28 de setiembre al 2 de octubre
32° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.	Montreal, Canadá	22 de setiembre al 2 de octubre
Octava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/8).	Santo Domingo, República Dominicana	9 al 18 de noviembre
Seminario sobre gestión de aeropuertos y facilidades en ruta (WARFM) (Región Sud-América).	Lima, Perú	23 al 27 de noviembre

Nota: Sólo se consideran las reuniones en los que participan representantes de la CLAC.

E. **REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE
 AERONÁUTICA CIVIL DE CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ
 DURANTE EL BIENIO 1997 - 1998**

AÑO 1997

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
77° Reunión Extraordinaria de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Taboga, Panamá	22 de febrero
78° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Guatemala, Guatemala	27 de febrero
79° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Belice, Belice	28 y 29 de mayo
80° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Copan, Honduras	28 de agosto

AÑO 1998

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
81° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Ciudad de México, México	16 y 17 de marzo
82° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Ciudad de Panamá, Panamá	20 y 22 de agosto

F. **REUNIONES CONVOCADAS POR AITAL
 DURANTE 1997 Y 1998**

AÑO 1997

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
XVII Asamblea General Ordinaria.	Cartagena, Colombia	11 de abril
XIV Comité Técnico de Mantenimiento.	La Habana, Cuba	24 y 25 de abril
XV Comité Técnico de Mantenimiento.	Medellín, Colombia	29 y 30 de setiembre
Seminario OACI-AITAL sobre sistemas CNS/ATM y II Comité Seguridad Operacional.	Santafé de Bogotá, Colombia	del 25 al 27 de agosto
XXVIII Reunión del Comité Ejecutivo y Presidentes.	Amman, Jordania	2 de noviembre

AÑO 1998

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
III Comité Seguridad Operacional	Ciudad de México, México	2 y 3 de febrero
XVI Comité Técnico Mantenimiento	Río de Janeiro, Brasil	27 y 28 de marzo
Reunión IATA-AITAL.	Miami, U.S.A.	21 de abril
Reunión AITAL-AALA sobre Plan de Asistencia a familiares en caso de accidentes en territorio de los Estados Unidos de América.	Santafé de Bogotá, Colombia	27 de mayo
XVII Comité Técnico de Mantenimiento	Ciudad de México, México	3 y 4 de setiembre
IV Comité Seguridad Operacional.	Buenos Aires, Argentina	17 y 18 de setiembre
XVIII Asamblea General Ordinaria.	Lima, Perú	6 de noviembre

MEDIDAS APROBADAS POR EL COMITE EJECUTIVO
EN RELACION AL PRESUPUESTO DE LA CLAC

Estudio del ámbito de acción de la Comisión en función de sus objetivos.

- a. Dentro del estudio del ámbito de acción de la Comisión, en función de sus objetivos, el Comité Ejecutivo hará una revisión del listado de tareas del Organismo, señalando temas prioritarios para que puedan ser analizados con mayor profundidad, así como para evitar duplicidad de esfuerzos.
- b. Teniendo en cuenta que para la depuración del Programa de Trabajo de la CLAC se requiere de un marco temático básico, el Comité Ejecutivo dará prioridad al examen de dos temas que tienen actualmente una importancia relevante: políticas de transporte aéreo y seguridad operacional.
- c. El Comité Ejecutivo considera que entre los objetivos de la CLAC debe estar que la Secretaría cuente con un gran banco de información aeronáutica regional de fácil acceso. Sin embargo, en ese sentido tendrá en cuenta que la ampliación de cualquier petición de tareas, siempre va acompañada de un incremento en los costos de operación. Por lo tanto, bajo esta óptica considera que la implementación del banco de datos significará un gasto adicional que tendrá una fuerte incidencia en el presupuesto de la CLAC. Por ello, estudiará esta posibilidad buscando alternativas de financiamiento para llevar a cabo este proyecto.

Estudio de los métodos y procedimientos de administración encaminados a optimizar el trabajo de la Comisión

- d. El Comité Ejecutivo recomienda que entre los métodos y procedimientos de administración encaminados a optimizar el trabajo de la Comisión, se destaquen y mantengan las cuatro medidas adoptadas por la XII Asamblea de la CLAC.
- e. Asimismo, el Comité Ejecutivo considera que además de las medidas contempladas en el párrafo anterior adoptará medidas de similar naturaleza, escuchando las sugerencias de los Estados.
- f. El Comité Ejecutivo ratifica el criterio de no exceder del 75% del presupuesto en lo concerniente al pago de sueldos y salarios del personal de plantilla y en caso de que esto suceda, que la Secretaría busque una solución, ya sea a través de la contratación de personal

nacional en el país sede en otras condiciones (sin que se aplique el sistema de las NNUU) o coordinando mayor apoyo por parte de la OACI.

- g. El Comité Ejecutivo destaca la necesidad de que la Secretaría de la CLAC disponga de oficinas funcionales junto a la OACI, considerando el prestigio que esta Comisión mantiene desde su creación y la importancia que ha adquirido en el quehacer aeronáutico internacional. En tal sentido, encarga al Presidente de la CLAC, solicitar al Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, otorgue las facilidades para que la Secretaría de la CLAC pueda disponer de un espacio funcional y amplio que cuente con suficiente señalización e independencia.

Estudio del financiamiento de las actividades de la Comisión para el futuro y distribución del porcentaje de contribuciones de los Estados

- h. El Comité Ejecutivo ha tomado nota que el problema presupuestario presentado en 1995 ha sido superado, no obstante el limitado presupuesto del que se disponía, gracias al plan de contingencia adoptado por la Secretaría y a las medidas tomadas por la última Asamblea.
- i. Con relación a las alternativas de la variación del presupuesto y de los porcentajes de contribuciones en el evento de que se incorporen otros Estados de América a la CLAC (modificación del Artículo 2 del Estatuto) y se use el inglés como otro idioma en el trabajo que regularmente realiza el Organismo Regional, el Comité Ejecutivo considera que es prematuro sacar conclusiones sobre un tema que aún tiene que madurar antes de ser aprobado y que si fuera el caso, requerirá de varias instancias antes de entrar en vigencia. Por lo tanto, en su oportunidad se hará el estudio pertinente, ya que no se justifica analizar un tema que no tendrá aplicabilidad en el corto plazo.
- j. Con relación a la propuesta presentada por Venezuela para variar el porcentaje mínimo de la escala de contribuciones, el Comité Ejecutivo ha tomado nota que la Secretaría ha realizado un análisis más profundo de este asunto en función del tema estatutario y de la Resolución A9-4, para evaluar el marco en que se apoyan las modificaciones sugeridas, y que dicho estudio ha sido entregado al Grupo de Trabajo sobre el Presupuesto de la CLAC para el examen pertinente.
- k. El Comité Ejecutivo sobre la base de lo resuelto por la XII Asamblea de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, del 5 al 8 de noviembre de 1996), autoriza la venta de las acciones de la Telefónica del Perú, que son propiedad del Organismo Regional, para la remodelación de las oficinas y renovación del mobiliario y equipo de la Secretaría de la CLAC, de tal manera que se mantenga el presupuesto aprobado por la Asamblea y no se afecte la economía de los Estados.

- 3 -

- I. El Comité Ejecutivo considera que en el estudio del financiamiento de las actividades futuras de la Comisión; en la distribución del porcentaje de contribuciones de los Estados; y en el tratamiento de las deudas que pudieran mantener algunos Estados, se tenga presente que el presupuesto de la CLAC es bastante inferior al de la CEAC y al de la CAFAC y que como consecuencia de lo anterior, las cuotas de contribución son efectivamente muy bajas. Por lo tanto, en lo que se refiere a las deudas que mantienen algunos Estados con esta Comisión, dadas las características del presupuesto anteriormente citadas, el Comité Ejecutivo insta a los Estados a no atrasarse en los pagos ya que éstos son mínimos.

ANEXO 14

PRESUPUESTO 1997 - 1998 APROBADO POR LA XII ASAMBLEA DE LA CLAC
 GASTOS REALES 1997 Y ESTIMACION DE GASTOS DIRECTOS AL 31/12/98

(en dólares de los EU/A)

PARTIDA	DESCRIPCION	PRESUPUESTO REASIGNADO 1997	GASTOS REALES 1997	SALDO 1997	PRESUPUESTO REASIGNADO 1998	GASTOS ESTIMADOS 1998	SALDO 1998	PRESUPUESTO REASIGNADO 1997-1998	TOTAL GASTOS 1997-1998	SALDO 1997-1998
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
180.000	REUNIONES	1965	1961	4	3500	10000	-6500	5465	11961	-6496
211.100	PERSONAL DE PLANTILLA									
214.000	Sueldos y Salarios	97990	97979	11	98000	98000	0	195990	195979	11
	Horas Extraordinarias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
399.600	AYUDA TEMPORAL									
	Sueldos y Salarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
216.000	CONSULTORES	0	0	0	0	0	0	0	0	0
310.000	AGASAJOS	110	104	6	500	480	10	610	594	16
321.000	COMUNICACIONES	8840	8824	16	9000	9000	0	17840	17824	16
322.000	FRANQUEO POSTAL	2160	2149	11	2700	2700	0	4860	4849	11
341.000	GASTOS DE IMPRESIONES	830	784	46	1500	1500	0	2330	2284	46
342.000										
334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO	1560	1560	0	3300	3300	0	4860	4860	0
335.000	DE EQUIPO									
351.000	GASTOS DE VIAJES	11360	11360	0	14500	20500	-6000	25860	31860	-6000
381.000	SUMINISTROS DE OFICINA	2450	2442	8	1000	1000	0	3450	3442	8
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION		0	0		0	0	0	0	0
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES	10085	10085	0	3000	3000	0	13085	13085	0
419.000	Y EQUIPO									
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	490	488	2	450	450	0	940	938	2
511.000	BECAS DE CAPACITACION	0	0	0	0	0	0	0	0	0
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	410	402	8	800	800	0	1210	1202	8
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREV.									
	TOTAL GASTO	138250	138138	112	138250	150740	-12490	276500	288878	-12378
	AJUSTE OBLIGACIONES A.A.	0	0	0	0	451	0	0	451	0
	TOTAL	138250	138138	112	138250	150289	-12039	276500	289327	-11927

XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

ORDEN DEL DÍA

1. Apertura de la XIII Asamblea por el Presidente de la CLAC, Licenciado Eustacio Fábrega.
2. Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión.
3. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite.
4. Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1997 -1998.
5. Suscripción del Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CEAC.
6. Adopción del Orden del Día.
7. Establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.
8. Modificación del Artículo 2 del Estatuto de la CLAC. Incorporación de otros Estados de América a la CLAC. **Proyecto de Resolución. Tarea No. 12 del Comité Ejecutivo.**
9. Reglamento Orgánico de Facilitación para un Comité Nacional y de Aeropuerto. **Proyecto de Recomendación. Tarea No. 6 del Comité Ejecutivo.**
10. Aplicación por parte de los Estados miembros de la CLAC del “Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil”. **Proyecto de Recomendación. Tarea No. 19 del Comité Ejecutivo.**
11. Cláusula Modelo de Salvaguardias. **Proyecto de Recomendación. Tarea No. 14. 1 del Comité Ejecutivo.**
12. Factores a considerar en la privatización de aeropuertos. **Proyecto de Recomendación. Tarea No. 22 del Comité Ejecutivo.**
13. Creación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional: **Tarea No. 18 del Comité Ejecutivo.**
 - a) Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la OACI para promover el Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

- b) Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
 - c) Convenio para la implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
 - d) Acuerdo de Fondos el Fideicomiso y Presupuesto del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
14. Coordinación de posición y acciones a tomar por parte de los Estados miembros de la CLAC, en el 32º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, sobre la base de los temas que se incluyen en el Orden del Día Provisional (Montreal, Canadá, 22 de setiembre al 2 de octubre de 1998).
 15. Presupuesto de la CLAC para el bienio 1999-2000. Informe sobre el estado de gastos durante el período 1997-1998. **Tareas Nos. 8 de la Secretaría y 11 del Comité Ejecutivo.**
 16. Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-1998. Escalas de porcentajes de contribución 1999-2000. **Proyecto de Resolución. Tareas Nos. 9 de la Secretaría y 11 del Comité Ejecutivo.**
 17. Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1º de enero de 1999 al 31 de diciembre del 2000. Proyecto del Programa de Reuniones.
 18. Incorporación de Estados del Caribe a la CLAC.
 19. Preparativos para la celebración central del 25º Aniversario de la CLAC. Actos que vienen desarrollando los Estados en relación a esta celebración.
 20. Otros asuntos.
 21. Examen del Informe del Comité I.
 22. Examen del Informe del Comité II.
 23. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
 24. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
 25. Lugar y fecha de la XIV Asamblea de la CLAC.
 26. Clausura de la XIII Asamblea.

"PRESUPUESTO ESPECIAL"
PARA LA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA Y DEMAS ACTIVIDADES RELACIONADAS
CON LA CELEBRACION DEL 25° ANIVERSARIO DE LA CLAC

(en dólares EUA)

PARTIDA	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO ESPECIAL
6105/180.802	(1)	(2)
	AGASAJOS	3000
	COMUNICACIONES	1200
	FRANQUEO POSTAL	300
	GASTOS DE IMPRESIONES	4800
	GASTOS DE VIAJES	3000
	SUMINISTROS DE OFICINA	800
	SERVICIOS, SUMINISTROS VARIOS Y GASTOS IMPREVISTOS	400
	TOTAL	13500

PRESUPUESTO DE LA CLAC PARA EL BIENIO 1999 - 2000

(en dólares de los EUA)

PARTIDA	DESCRIPCION	PROYECTO PRESUPUESTO BIENIO	
		1999	2000
		(1)	(2)
180.000	REUNIONES	4000	4000
	PERSONAL DE PLANTILLA		
211.100	Sueldos y Salarios	100000	100000
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	3000	3000
341.000	GASTOS DE IMPRESIONES	2000	2000
342.000			
334.000	ALQUILER Y MANTENIMIENTO	2000	2000
335.000	DE EQUIPO		
351.000	GASTOS DE VIAJES	14800	14800
391.000	SUMINISTROS DE OFICINA	2000	2000
399.800	SERVICIOS DE TRADUCCION	0	0
411.000	MOBILIARIO, INSTALACIONES	3500	3500
419.000	Y EQUIPO		
420.000	LIBROS Y SUSCRIPCIONES	500	500
511.000	BECAS DE CAPACITACION	0	0
399.900	SERVICIOS, SUMINISTROS	1000	1000
399.100	VARIOS Y GASTOS IMPREVISTOS		
	TOTAL	144800	144800

**DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA CLAC SALIENTE DURANTE LA
CLAUSURA DE LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC**

Hoy me toca el alto honor de hacer formal entrega al nuevo Comité Ejecutivo, de la conducción de este Organismo, elegido en esta XIII Asamblea Ordinaria, para que continúen la labor que hace unos 25 años la iniciaron, con entusiasmo y dinamismo, esos hombres que tuvieron esa visual, de crear una Comisión Latinoamericana de Aviación Civil para que fuese la conductora de los destinos de la aviación civil en nuestra Región.

En nombre del Comité Ejecutivo saliente, en el mío propio, y en presencia de tan distinguidos invitados y Delegados, que dan fe de este acto, hago pues formal entrega de estas dignidades, tanto al nuevo Presidente electo, como a los nuevos señores Vicepresidentes.

Para finalizar quiero desearles, muy sinceramente, al nuevo Comité Ejecutivo, la mejor de las suertes en sus nuevas obligaciones.

A los invitados, delegados y observadores que hoy se encuentran presentes, en este evento, mi más profundo agradecimiento por su asistencia.

Al nuevo Comité Ejecutivo, reiterarles una vez más, que pueden contar con Panamá en todo momento y cuando así lo requieran.

Muchas gracias.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA CLAC ELECTO DURANTE LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC

Tengo el honor de dirigirme a Ustedes, en nombre de mi gobierno y en el de la Administración de la Aeronáutica Civil de mi país, para agradecer la elección de Chile en el cargo de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Este acto de confianza hacia nosotros, compromete tanto al Gobierno de Chile como a sus autoridades de transporte aéreo, a continuar desarrollando actividades que coayuden al engrandecimiento de esta sentida Organización, cuyo fin de propiciar y apoyar la cooperación entre los Estados de la Región ha constituido un permanente desafío para quienes participan en ella y la han acompañado desde sus inicios.

Esta Comisión, que nació con un carácter consultivo en aspectos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo, ha obtenido logros trascendentales en el crecimiento de la convivencia entre los Estados de la Región, y en la formulación de excelentes criterios y consensos para interactuar con otros Estados y Organismos Internacionales.

Prueba de esta constante superación es el programa de trabajo para el período 1999-2000 que ha definido esta Asamblea, programa de gran desafío, tanto para quienes ostentan cargos en la administración de la Comisión, como para todos aquellos Estados que la integran.

Dentro de este marco de trabajo futuro, se ha dispuesto la firma de un Memorándum de Acuerdo con la OACI, con el propósito de establecer el mecanismo de vigilancia de la seguridad operacional en la Región. Esta acción nos compromete a desarrollar nuestros mejores esfuerzos en aras de optimizar la seguridad en los espacios aéreos de América.

También la Asamblea nos ha impuesto el seguimiento de la implantación de los sistemas CNS/ATM, especialmente en lo relacionado con los aspectos jurídicos, económicos y financieros, por la relevancia que esta nueva capacidad técnico-operacional representa para la Región y el futuro de la navegación aérea regional.

Por otra parte -y como producto de nuestro permanente afán- prevemos como extremadamente importante el trabajo que deberá realizar en relación al futuro ordenamiento de la aviación civil a escala mundial. Este nuevo escenario es el resultado de la globalización en la economía mundial, y ya se encuentra generando relaciones complejas en los accesos a los mercados, en las salvaguardias, en los sistemas de reserva, códigos compartidos y alianzas estratégicas. El estudio oportuno de esta temática, el intercambio de información válida, y las decisiones conjuntas en estas materias, representarán el éxito de nuestra participación en el mercado de transporte aéreo mundial.

También esta Asamblea nos impulsa a estudiar con detenimiento nuestra instancia de participación en organismos internacionales. Esto es especialmente válido en el seno del Consejo de la OACI, donde nuestros representantes deben estar apoyados por la información oportuna y validada de los órganos de la CLAC. Es en este foro en donde se hace imprescindible la integración y simbiosis permanente entre el Comité Ejecutivo, el Grupo de Expertos, y los países que nos representan en ese órgano colegiado. Ésta, asumimos, es una tarea que debe optimizarse y organizarse, para que las decisiones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil puedan ser expuestas, sin equívocos, en este importante órgano de la aviación civil internacional.

Con miras al futuro y a una fructífera integración de voluntades, deseo expresar mi sincera felicitación a los países que han sido designados para integrar el Comité Ejecutivo en calidad de Vicepresidentes. A todos y cada uno de ellos expreso nuestra confianza más profunda de que tendremos éxito en las tareas que se nos han encomendado.

De manera similar, deseo aplaudir la decisión que en su oportunidad tomó la Comisión, en el sentido de ampliar la participación en el Comité Ejecutivo a todos los Estados que deseen incorporarse a las reuniones de trabajo de este órgano. Esta decisión se ha transformado en una herramienta muy eficaz, que debemos incentivar, por lo que desde ya deseo extender una invitación permanente a todos los Estados, para que nos acompañen en dichos encuentros.

A nombre del Comité Ejecutivo, deseo también requerir de los diferentes Estados su participación continuada en el Grupo de Expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA), grupo al que reconocemos una brillante participación en la generación de conceptos, proyectos y guías de acción, en muchas de las actividades que realiza el Comité. Gracias a estos expertos, se cuenta con normas y procedimientos contenidos en más de 50 resoluciones y recomendaciones.

Distinguidos amigos delegados: En nombre de todos los que participamos en esta Organización, deseo expresar mi admiración y respeto por el trabajo realizado por el Sr. Presidente Sr. Eustacio Fábrega durante el periodo 1997-1998 de nuestra Organización. La dinámica que impuso su liderazgo, hizo posible el logro de importantísimos y trascendentes objetivos para la comunidad Latinoamericana y del Caribe.

Su espíritu de integración regional, siempre presente en su actuar, nos desafía a continuar perfeccionando la interrelación de nuestros Estados. A nuestro amigo Eustacio le debemos nuestro eterno agradecimiento por el trabajo realizado, agradecimiento que pido a ustedes que simbolicemos en nuestro caluroso aplauso.

En forma similar, también deseo expresar nuestra felicitación a la Secretaría General de la CLAC, por el excelente trabajo realizado durante esta Asamblea, y en todos los eventos de los últimos años. Estamos seguros que contamos con un grupo humano de alta calidad, para constituir y desarrollar los planes y programas que la Asamblea nos ha encomendado.

Distinguidos señores delegados y observadores: A nombre de la Junta de Aeronáutica Civil y de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, deseo reiterarles nuestro agradecimiento por la confianza puesta en nosotros y -al mismo tiempo- reiterarles nuestro compromiso de continuar en la senda del engrandecimiento del transporte aéreo en las Américas, lo que será posible de lograr con la decidida y profesional participación de todos los miembros de la CLAC.

Muchas gracias.

**DISCURSO DE APERTURA DEL LIC. EUSTACIO FABREGA,
PRESIDENTE DE LA CLAC, DURANTE LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC**

Primeramente, deseo expresar en nombre del Comité Ejecutivo, de los delegados presentes y en el mío propio nuestro agradecimiento por la tan calurosa acogida que hemos recibido del Gobierno de la República de Chile, nuestros anfitriones, y muy especialmente de sus Autoridades Aeronáuticas, que nos acompañan en esta Décimo Tercera Asamblea Ordinaria que hoy se inicia. Estoy seguro que ese es el sentir de todos los que hoy nos encontramos en este bello y amigo país. A todos, gracias.

En nombre del Comité Ejecutivo, les doy la más cordial bienvenida a todos los delegados de los Estados miembros, así como a los señores observadores en representación de sus correspondientes Estados y organismos internacionales que hoy están presentes acompañándonos. Agradezco también la presencia del señor Mayor Brigadier del Aire Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI y la de los representantes de los Estados Latinoamericanos ante el Consejo de la OACI aquí presentes, que nos honran con su asistencia. Hago propicia esta oportunidad para dar las gracias al Gobierno y pueblo de Chile, por su hospitalidad y por permitir reunimos en este admirable entorno, gracias.

Pasando rápidamente a los temas que son la razón de nuestra Decimo Tercera Asamblea Ordinaria y en mi calidad de Presidente de la CLAC permítame señores Delegados, unos minutos más de vuestro valioso tiempo para señalar la importancia de esta reunión; los temas que se nos han presentado en el Orden del Día Provisional y que hemos recibido con antelación, continen un número plural de asuntos importantes a tratar que de aprobarse, cambiarán el rumbo de la CLAC y que son trascendentales para nuestra Organización y por ende a la Aviación Regional. Todos acordes con las tendencias de apertura y globalización del Transporte Aéreo en las Américas.

Los exhorto para que den lo mejor de vuestros conocimientos para llevar esta Décimo Tercera Asamblea Ordinaria a un productivo y feliz término.

Y ahora sin más preámbulos, declaro abierta la Décima Tercera Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

**DISCURSO DEL CAPITÁN SHETTIMA ABBA-GANA,
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN AFRICANA DE AVIACIÓN CIVIL
A LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

(Santiago de Chile, 21 al 24 de julio de 1998)

Señor Presidente de la CLAC
Distinguido Señor Secretario General de la OACI
Distinguidos Directores Generales de Aviación Civil
Señoras y Señores

Como Presidente de la CAFAC y junto con el Secretario del Comité de Transporte Aéreo y Consultor de la CAFAC, Sr. Vijay Poonoosamy, tengo el honor de participar en la XIII Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en representación de la Comisión Africana de Aviación Civil. Quisiéramos entonces extender nuestros fraternales y sinceros saludos de parte de la CAFAC a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Organización hermana que celebra su 25º Aniversario. Nuestra participación en esta reunión ilustra la importancia de las relaciones naturales e históricas que existen entre los pueblos Africanos y Latinoamericanos, pueblos con destinos comunes.

Hemos respondido favorablemente a vuestra invitación para asistir a esta importante reunión de la CLAC, la cual se lleva a cabo en un momento muy crítico en África donde el desarrollo dentro de la aviación civil está evolucionando rápidamente y ha obligado a nuestros gobiernos a buscar las soluciones apropiadas. Se están llevando a cabo reestructuraciones, transacciones en el ámbito de instituciones aeronáuticas, las que diez años atrás no habrían sido aceptadas por las Autoridades. Desde algunos años, el crecimiento del tráfico aéreo ha aumentado considerablemente y el futuro cercano muestra tasas de crecimiento estables de alrededor de 4 por ciento hasta el año 2005, de acuerdo a las estadísticas y estimaciones de la OACI.

En abril de este año, la Sesión Plenaria de la CAFAC, la cual es nuestra Asamblea General, revisó las debilidades y deficiencias en el desarrollo del Transporte Aéreo en África y adoptó medidas dirigidas a mantener la delantera de nuestras estructuras con los cambios dinámicos derivados de una mayor competencia, globalización de la economía mundial y liberalización de la industria de los servicios y otros cambios rápidos que afectan la regulación, seguridad operacional y aeroportuaria.

Señor Presidente, la CAFAC y su hermana Comisión Latinoamericana de Aviación Civil no tienen otra alternativa que trabajar mano a mano para el beneficio de nuestras dos regiones, diseñando programas y proyectos que puedan servir de instrumentos para el desarrollo y mejoramiento de un sistema seguro, económico y ordenado del transporte aéreo en nuestras dos regiones, junto con nuestros vecinos.

Sr. Presidente
Distinguidos participantes,

La Delegación de la CAFAC desearía asegurarles que todos los órganos de la CAFAC, desde el Presidente hasta la Secretaría y los Comités existentes están preparados para abrir el diálogo con los órganos de la CLAC sobre todos los retos y problemas que pudieran ser de interés para nuestra Comisión hermana y cooperar de manera cercana en la búsqueda de respuestas adecuadas y soluciones precisas con miras a enfrentar todos los retos.

La cooperación entre nuestras dos regiones, tal como lo mencioné anteriormente, es un hecho real y aquellos como nosotros en posición de reforzarla, debemos hacerlo para beneficio de nuestros Continentes. Hace poco, mi amigo Eustacio Fabrega me escribió con respecto a dicha cooperación y no solamente hemos respondido favorablemente a la carta del Presidente sino que lo hemos visitado en Panamá y el intercambio de opiniones a nuestro nivel es ahora un hecho establecido y continuo.

En conclusión, yo quisiera una vez más expresar nuestros más sentidos agradecimientos al Gobierno y al pueblo de Chile por el caluroso recibimiento extendido a la delegación de la CAFAC desde su llegada a Santiago. Permítame desearle, señor Presidente y a la CLAC, un muy feliz 25 Aniversario y éxitos en sus deliberaciones, con la esperanza de que las relaciones Africanas y Latinoamericanas se fortalezcan aún más a través de acciones de solidaridad y cooperación.

Muchas gracias por su atención.

**DISCURSO DEL SR. ANDRÉ AUER,
PRESIDENTE DE LA CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL
DURANTE LA XIII ASAMBLEA DE LA CLAC**

(Santiago, 20 de julio de 1998)

Sr. Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil,
Sr. Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional,
Directores Generales,
Damas y Caballeros,

Permítanme expresarles cuán importante es para mí y para el Sr. Raymond Benjamin, el Secretario Ejecutivo, estar presente en la Sesión de Apertura de la XIII Asamblea de la CLAC. Sin duda, es la primera vez que la CEAC se encuentra representada por su Presidente en persona en su Asamblea y esto ilustra la importancia que le otorgo a desarrollo de relaciones fructíferas y duraderas entre nuestras dos Organizaciones.

Con este objetivo en mente, tanto el Sr. Eustacio Fábrega como mi persona hemos iniciado un diálogo, el cual empezó atrás en noviembre de 1997, en Montreal, durante la Conferencia de Director Generales sobre la Vigilancia de la Seguridad Operacional, organizada por la OACI, y el cual hemos proseguido durante la Conferencia CNS/ATM en Río el pasado mayo. Ha sido durante el curso de estos eventos que pusimos por delante la idea de que la CLAC y la CEAC deberían perpetuar su cooperación por medio de un acuerdo que permitiría el establecimiento de un marco de trabajo estable para nuestras relaciones futuras.

Yo estoy seguro de que las firmas que acabamos de plasmar, permitirán la plena cooperación entre nuestras dos organizaciones regionales con miras a tratar de forma concertada sus problemas. Esto será hecho de acuerdo a los métodos y prácticas desarrolladas por nuestra organización mundial, la OACI. Por lo tanto, en los meses venideros, nosotros pondremos este Acuerdo en práctica de forma tal que contribuya al desarrollo armonioso de las relaciones aviatorias entre nuestros dos continentes.

Finalmente, yo desearía aprovechar esta oportunidad para expresar mi gratitud al Gobierno de Chile, anfitrión de vuestra Asamblea, por su tan cordial bienvenida.

También quisiera desearle a la CLAC el mayor suceso en sus deliberaciones durante esta semana.