



## **COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

### **PRIMERA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA**

**(Ciudad de México, México, 14 y 15 de diciembre de 1998)**

# **Informe**



## PRIMERA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE LA CLAC

(Ciudad de México, 14 y 15 de diciembre de 1998)

### INFORME SUCINTO

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su Primera Asamblea Extraordinaria en Ciudad de México, México, los días 14 y 15 de diciembre de 1998 en los Salones de la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

2. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

3. El Presidium estuvo conformado por: Lic. Carlos Ruiz Sacristán, Secretario de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos, señor Marcos Meirelles Guizman, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Embajador Lic. Carlos A. De Icaza, Subsecretario de Relaciones Exteriores para América Latina, Asia y Pacífico, Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Aaron Dichter Poltoralek, Subsecretario de Transportes, señor Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI, Lic. María de Luz Ruiz Mariscal, Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones, Ing. Juan Antonio Barges Mestres, DGAC, señor Marcos Ospina Yopez, Secretario de la CLAC, Lic. Gonzalo Alarcón Osorio, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Cap. Jesús Buentello, Representante del Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y el Ing. Agustín Arellano Rodríguez Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

#### Cuestión 1 del

Orden del Día: **Discurso de bienvenida del Secretario de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Carlos Ruiz Sacristán.**

4. Las palabras de bienvenida se incluyen como **Adjunto 2** a este Informe.

#### Cuestión 2 del

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

5. El discurso del Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional se incluye como **Adjunto 3** a este Informe.

#### Cuestión 3 del

Orden del Día: **Discurso del Presidente de la CLAC, Señor Marcos Meirelles Guizman.**

6. Las palabras iniciales del señor Marcos Meirelles Guizman, Presidente de la CLAC y Director General de Aeronáutica Civil de Chile se incluyen como **Adjunto 4** a este Informe.

**Cuestión 4 del**

**Orden del Día: Cancelación del Sello Postal Conmemorativo del evento.**

7. La Cancelación del Sello Postal conmemorativo del evento estuvo a cargo del Secretario de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Carlos Ruiz Sacristán; también estuvo presente el señor Gonzalo Alarcón Osorio, Director General del Servicio Postal Mexicano.

**Cuestión 5 del**

**Orden del Día: Inauguración del Concurso Regional de Pintura.**

8. El acto inaugural del Concurso Regional de Pintura fue realizado en los salones de la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos. Estuvieron presentes todos los participantes en la Primera Asamblea Extraordinaria y hubo un significativo "corte de cinta".

**Cuestión 6 del**

**Orden del Día: Panel sobre "Cooperación interregional en materia de transporte aéreo".**

9. La introducción al Panel sobre "Cooperación interregional en materia de Transporte Aéreo" estuvo a cargo del señor Marcos Meirelles Guizman, Presidente de la CLAC. Asimismo, se aprueba el Orden del Día tal como aparece en el **Adjunto 5**.

10. Toma la palabra el Secretario de la CLAC y se revisa la documentación entregada a los participantes. Se introduce una nueva Cuestión 9 del Orden del Día: Promulgación de la Declaración de México.

11. Se hace mención al Memorandum de Entendimiento firmado con la Conferencia Europea de Aviación Civil en Julio del presente año durante la XIII Asamblea Ordinaria de la CLAC así como una propuesta a ser analizada por el Comité Ejecutivo con miras a firmar un Memorandum de Entendimiento con la Comisión Árabe de Aviación Civil y a mediano plazo un probable acercamiento con la CAFAC, también a través de un acuerdo similar.

12. Se invitado al Dr. Kotaite a actuar como moderador del Panel y a efectuar sus presentaciones al representante de la CAFAC, Sr. Gasper Uriyo, Secretario Adjunto de la CAFAC y en representación de la CEAC, al Sr. Thilo Smidt, Representante de Alemania ante el Consejo de la OACI.
13. El Dr. Assad Kotaite efectúa una amplia y detallada introducción al Panel.
14. Disertación del Sr. Gasper Uriyo, en representación del Presidente de la CAFAC, Capitán Shettima Abba Gana (**Adjunto 6**).
15. Disertación del Sr. Thilo Smidt, Representante de Alemania ante el Consejo de la OACI.
16. Participación del Sr. Marcos Meirelles Guizman, Presidente de la CLAC y Director de Aeronáutica Civil de Chile.
17. Preguntas y comentarios son planteados por algunos participantes y el moderador del Panel responde y concluye.

#### **Cuestión 7 del**

**Orden del Día:** **Panel sobre la “Modernización del Sistema de Varsovia”.**

18. El Secretario de la CLAC invita a los panelistas, haciendo referencia a la Conferencia Diplomática sobre la refundición del Sistema de Varsovia que ser realizará en mayo de 1999.
19. Moderador, Dr. Eduardo Medina Urbizu, experto en Derecho Aeronáutico. Panelistas Ernesto Vásquez Rocha, Director Ejecutivo de AITAL, Dr. Mario Folchi, Presidente de ALADA y el Dr. Ludwig Weber, Director del Bureau Legal de la OACI en Montreal.
20. Introducción del Dr. Eduardo Medina Urbizu, Moderador de los Panelistas. Empieza su disertación el Dr. Ludwig Weber.
21. Disertación del Mr. Mario Folchi, Presidente de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) (**Adjunto 7**).
22. Disertación del Dr. Ernesto Vásquez Rocha, Director Ejecutivo de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano.

**Cuestión 8 del**

**Orden del Día: Promulgación de la Declaración de México.**

23. Presentada y descrita por el Secretario de la CLAC. Luego de algunos comentarios se procede a su aprobación como Resolución (**Adjunto 8**).

**Cuestión 9 del**

**Orden del Día: Suscripción del Acuerdo sobre**

24. Luego de una presentación del Secretario de la CLAC se invita a los representantes de los Estados signatarios a concurrir a firmar el Acuerdo: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú.

**Cuestión 10 del**

**Orden del Día: Entrega de Medallas Conmemorativas y premiación a las obras ganadoras del Concurso Regional de Pintura.**

25. El Gobierno Mexicano, a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, la Subsecretaría de Transportes y la Dirección General de Aeronáutica Civil hace entrega de la Medalla representativa del 25° Aniversario de la CLAC a las siguientes personas: Sr. Marcos Meirelles, Presidente de la CLAC, quien también se hace acreedor en nombre de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil de la medalla "Emilio Carranza" otorgada a quienes sobresalen en el campo de la aviación civil.

26. Se hace un minuto de silencio en memoria de quien fue Presidente de la CLAC en el periodo 1985-1986, Sr. Waldir Pinto da Fonseca.

27. Se hace entrega de premios a los ganadores del Concurso Regional de Pintura organizado por la CLAC con motivo de su 25° Aniversario. Se hace acreedor del Primer Premio el Sr. José Morillo de República Dominicana con su obra "Transporte Aéreo". Recibe el premio en su nombre el Sr. Vitelio Mejía Ortiz, Director General de Aeronáutica Civil de República Dominicana. El segundo premio es para el señor Fernando Albiza Vergara de Puebla, México, con su obra "Vientos de Buenaventura". El Sr. Edwin Rojas de Viña del Mar Chile con la obra "Sector No fumadores" se hace acreedor al tercer premio, lo recibe el señor Juan Pablo Langlois.

**Cuestión 11 del**

**Orden del Día: Entrega de reconocimientos a las personas y organismos que han contribuido en forma significativa con el Organismo Regional.**

28. En el **Adjunto 9** se enumera los Gestores, Presidentes pasados de la CLAC, Secretarios y Secretarios Adjuntos, Organismos e Instituciones, Asociaciones, Líneas Aéreas, los cuales recibieron una placa recordatoria.

**Cuestión 12 del**

**Orden del Día:**

**Intervención del ex-Presidente de la CLAC, Señor Renato Claudio Costa Pereira, en representación de las personas homenajeadas.**

29. El discurso del señor Renato Claudio Costa Pereira, ex Presidente de la CLAC y actual Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional se encuentra en el **Adjunto 10**.

30. El Gobierno Mexicano hace entrega de una Medalla Conmemorativa a los Jefes de las Delegaciones de los Estados miembros de la CLAC, así como los representantes de los EE.UU. y Canada.

**Cuestión 13 del**

**Orden del Día:**

**Discurso de clausura del Ing. Juan Antonio Bargés Mestres, Director General de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos Mexicanos.**

31. La clausura estuvo a cargo del Ing. Juan Antonio Bargés Mestres, Director General de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos Mexicanos.

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**ESTADOS MIEMBROS**

**ARGENTINA**

Enrique E. Dutra  
Comandante de Regiones Aéreas

Fermin Alarcia  
Subsecretario Transporte Aerocomercial, Fluvial y Marítimo

Manuel Gamboa  
Director Nacional de Transporte Aerocomercial

Raúl Eduardo Federici  
Jefe Departamento OACI CRA

Dante Besaccia

Martín Plaza  
Gerente de Legales, Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Cintia Yaryura  
Asesora Legal, Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Liliana Matozzo de Romualdi  
Asesora de la Presidencia, Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

**ARUBA**

Gilberto F. Croes  
Ministro de Transporte y Comunicaciones

Agustín Vrolijk  
Director de Aviación Civil a.i.

Marcelo Kock  
Oficial de Transporte Aéreo DCA



**BOLIVIA**

Murilo Jimenez Rocha  
Sub-Director General de Aeronáutica Civil

**BRASIL**

Marcos Vinicius Sfoggia  
Presidente de la CERNAI

Ruy Mendonça  
Asesor de la CERNAI

Maria Regina Oliveira de Queiroz  
Asesora de la CERNAI

Paulo Fontoura  
Consejero de la Embajada de Brasil en México

Jose de Oliveira Sousa  
Agregado Aeronáutico de la Embaja de Brasil en México

Mario E. Saade  
Ministro Consejero de la Embajada de Brasil en México

**CHILE**

Marcos Meirelles  
Director General de Aeronáutica Civil y Presidente de la CLAC

Fernando Gonzalez Bruzzone  
Director de Planificación

José Manuel Sánchez Cvitanic  
Subdirector de Proyectos y Desarrollo Organizacional

Juan Pablo Langlois  
Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil

**COLOMBIA**

Ernesto Huertas Escallon  
Director General de Aeronáutica Civil

Hector Hernan Rios Ospina  
Jefe de Transporte Aéreo

**COSTA RICA**

Carlos Manuel Fernandez Alvarado  
Miembro del Consejo Directivo de Aviación Civil

Jorge Vargas Araya  
Subdirector General de Aviación Civil

**CUBA**

Argimiro Ojeda Vives  
Vicepresidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba

Concepción Martínez Miranda  
Directora de Transporte Aéreo del Instituto de Aviación Civil de Cuba

**ECUADOR**

Oswaldo Dominguez  
Director General de Aviación Civil

Mauricio Campuzano  
Jefe del Aeropuerto "Simón Bolívar", Guayaquil

**EL SALVADOR**

Jesus Félix Martínez  
Asesor de la Dirección General de Aeronáutica Civil

## **GUATEMALA**

Peter Roland Zimeri  
Director/Interventor DGAC

Ennio Solombrino  
Coordinador del Programa OACI/BID

Mario Iván Casco  
Asesor de Transporte

## **HONDURAS**

Gustavo Alfaro Rodríguez  
Subdirector General de Aeronáutica Civil

Silvia Zuñiga  
Asistente del Director General de Aeronáutica Civil

## **JAMAICA**

Torrance Lewis  
Director General of Civil Aviation

## **MEXICO**

Juan Antonio Bargés Mestres  
Director General de Aeronáutica Civil

Eduardo Piccolo Calvera  
Director de Transporte Aéreo y Control Aeronáutico

José Pedro Sánchez Dañino  
Director de Aviación

Luis Samposon Mitrani  
Subdirector de Recursos Materiales

Moisés Herrera Ordóñez  
Jefe del Departamento de Recursos Materiales y Servicios Generales

Delia E. Castellanos Saavedra  
Jefa del Departamento de Organismos Internacionales

Jovita Flores Díaz Barriga  
Jefa de la Oficina de Organismos Internacionales

Miriam Noemi Vélez Moreno  
Jefa de la Oficina de Asuntos de la OACI

Angélica M. Enríquez Cruz  
Asistente de la Oficina de Asuntos de la OACI

Fidel Gómez Núñez  
Jefe de la Oficina de Información y Documentación Aeronáutica

Daniel Morales Moreno  
Jefe de Departamento de la DGAC, SCT

Gustavo Acevedo León  
Jefe Dpto. Inspección, DGAC

Gabriel Angel Carreón Pérez  
Dirección General de Capitanías, SCT

Oscar Amable  
Director General Adjunto SENEAM, SCT

Jaime Zapiain Muñoz  
Subgerente Tránsito Aéreo SENEAM, SCT

## **PANAMA**

Eustacio Fabrega  
Director General de Aviación Civil

Gabriel Duque  
Director de Transporte Aéreo

Leys James Magallon  
Vicepresidente de la Asociación Panameña de Artistas Plásticos,  
Miembro de la UNESCO

Carlos Antonio Rivera Guerrero  
Profesor del Ministerio de Educación, Miembro de la UNESCO

Antonio Méndez Améndola  
Jefe Oficina Exámenes, Jefatura de Licencias, DGAC

Juan Ramón Uriarte Galván

#### **PARAGUAY**

Francisco Zarza Benitez  
Miembro Titular Consejo de Administración DINAC

Jesus Cesar Rios Rabello  
Director de Aeronáutica Civil

Ceferino Farías Servín  
Secretario General de la DINAC

Candido Mendez Sanabria  
Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales

Efraín Enrique Gamon  
Embajador de Paraguay en México

Felipe Robertti  
Consejero de la Embajada del Paraguay en México

**PERU**

Jorge Mendoza Melenez  
Director General de Transporte Aéreo

Juan Garland Combe  
Asesor Política Aérea de la DGTA

Edwin Gutierrez Padrón  
Consejero de la Embajada del Perú en México

**REPUBLICA DOMINICANA**

Vitelio Mejía Ortiz  
Presidente de la Junta de Aeronáutica Civil y Director General de Aeronáutica Civil

Armando Castillo  
Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil y Director del Departamento Aeroportuario

Pablo Maríñez Alvarez  
Embajador de la República Dominicana en México

**URUGUAY**

Félix A. Tornoni  
Director General de Aviación Civil

Ruben E. Miller  
Director de Secretaría de la DGAC

Eduardo Gaggero  
Asesor Jurídico, Comisión Nacional de Política Aeronáutica

Gustavo Onetto  
Asesor DGTA

Mario Meneghin M.  
Pintor

## **VENEZUELA**

Angel Machado Almeida  
Director General Sectorial de Transporte Aéreo

Elena Fernández  
Directora de Transporte Aéreo

Myriam Rios  
Asistente de Estadística

## **OBSERVADORES/ OTROS ESTADOS**

### **ANTILLAS Y GUYANA**

Alain Tacquin  
Director General de Aviación Civil adjunto

### **ESPAÑA**

Alvaro Veloso Lozano  
Secretario General de Aviación Civil

### **ESTADOS UNIDOS**

Joaquin Archilla  
Director de la FAA, Oficina de Área Internacional para América Latina/Caribe

Santiago García  
Representante FAA para Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay

### **HAITI**

Arnold Franck  
Director Asuntos Económicos y Legales de la Oficina Nacional de Aviación Civil

## **ORGANISMOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES**

### **OACI**

Assad Kotaite  
Presidente del Consejo

Renato Claudio Costa Pereira  
Secretario General

Ludwig Weber  
Director Legal

Paulo I. Hegedus  
Director Regional Oficina SAM

Raymond Ybarra  
Director Regional Oficina NACC

Alfonso Fonseca  
Oficial Regional de Transporte Aéreo

Zenón Cortes  
Oficial de Cooperación Técnica

Federico Dovalí Ramos  
Asesor de la Oficina NAC

### **CAFAC**

Gasper Uriyo  
Secretario General Adjunto

### **CONSEJO OACI**

Thilo E. W. Schmidt  
Representante de Alemania

Antonio Fazio



Representante de Argentina

Ghislaine Richard  
Representante de Canadá

Qian Zemin  
Representante de China

Mayda Molina Martínez  
Representante de Cuba

Luis Adrover Dávila  
Representante de España

Roberto Kobeh  
Representante de México

Dionisio Méndez Mayora  
Representante Técnico de México

Ricardo García de Paredes  
Representante de Panamá

César Borucki  
Representante de Uruguay

#### **ORGANISMOS INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES**

##### **ASOCIACIÓN ANDINA DE LÍNEAS AÉREAS (AALA)**

Jorge Alvarez Mendez  
Secretario General

##### **ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (AITAL)**

Ernesto Vasquez Rocha  
Director Ejecutivo

**ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE AERONÁUTICA (ALA)**

Ernesto Rois-Méndez  
Presidente

**ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL (ALADA)**

Mario Folchi  
Presidente

Eduardo Medina Urbizu  
Vicepresidente

Eduardo A. Flores  
Secretario Sección Nacional Peruana

**INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DE LA AVIACION  
COMERCIAL**

Enrique Mapelli Lopez  
Presidente de Honor

Eduardo Medina Urbizu  
Vicepresidente

**INTERNACIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)**

Rodrigo Durán M.  
SubDirector Regional

**INTERNATIONAL FEDERATION OF AIRLINE PILOTS ASSOCIATION (IFALPA)**

R. J. McInnis  
Presidente

Luis Miguel Hernández Ramos  
Vicepresidente Principal Asuntos Regional y de Membresía

**ORGANIZACIÓN IBEROAMERICANA DE PILOTOS (OIP)**

Javier Hernández Cruz  
Presidente

Carlos Limón  
Secretario Técnico Profesional

José Luis Toribio Montón  
Secretario de Organización y Finanzas

**ORGANISMOS NACIONALES NO GUBERNAMENTALES**

**AEROTECH**

Israel Hernández Flores  
Coordinador Nuevos Proyectos

**ALTAM, ASOCIACIÓN DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO DE MÉXICO**

Víctor Cervantes Muñoz

**AMERIJET INTERNATIONAL INC.**

Héctor Macías Barcenas

**ASA MÉXICO**

José Luis Monroy Barrera  
Gerente de Reglamentación

**ASPA DE MEXICO, ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO**

Eduardo Perez de León Sala  
Secretario Asuntos Técnicos y del Exterior

Manuel Gonzalez Flores

**ASOCIACIÓN DE TAXIS AÉREOS**

Manuel Ruiz Roniero

**CAMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES**

Gabriel Ortega Alcocer  
Director

**CISES, CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y SEGURIDAD NACIONAL**

Alfredo del Valle Caballero  
Subdirector de Transportes Aéreos

**COLEGIO DE INGENIEROS MEXICANOS EN AERONÁUTICA**

Luis Sánchez Estrada

**FEDERACIÓN DE PILOTOS AGRÍCOLAS DE MÉXICO**

Servando Rodríguez Gómez

**IECUSE, INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LAS SOCIEDADES Y CULTURAS**

Jerzy Skoryna

**INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL**

Mario Alfredo Batta Fonseca  
Director

**TECNOFLIGHT ESCUELA DE VUELO**

Jesús Ramón Rodríguez Lugo

Jorge Dingler  
Director de Relaciones Públicas

**LINEAS AEREAS**

**AEROLINEAS ARGENTINAS**

Gustavo Donisa  
Asesor de Política Aérea

Ernesto Pérez Castro

**AVENSA, AEROVÍAS VENEZOLANAS**

Eduardo Ruiz Sotomayor  
Gerente General en México

**COPA**

Pedro Heilbron  
Presidente Ejecutivo

Moises Veliz  
Vicepresidente de Relaciones con los Gobiernos

**CUBANA**

Elio Mora Despainge  
Gerente General México y Miembro de la Junta de Directores

**ECUATORIANA DE AVIACIÓN**

José Luis Bruzzone

Oswaldo Pérez  
Asesor de Seguridad de Vuelos

Maria Teresa Cartagena

Ricardo Franco Guzmán, Asesor

**JAPAN AIRLINES**

Tetsuo Sekine, Gerente General

**LACSA**

Jorge Moya, Vicepresidente

Mario Vasquez Mendoza  
Gerente de Ventas en México

**LANCHILE**

Boris Hirmas Rubio  
Presidente adjunto del Directorio

**SAETA**

Max Naranjo Iturralde  
Asesor de Política Aeronáutica

**TAESA**

Auris Flores

**OTROS INVITADOS**

Luis Arroyo Jaime  
Alvaro Escalante Montealegre  
Indalecio M. Ferrari  
Marino J. Marquez Oropeza  
Diego Pardo Tovar  
Enrique Perez Castro  
Edgar Pol  
Pedro Rivero  
José Rodríguez Torres  
Carlos Viquez Jara

**PALABRAS DE CARLOS RUIZ SACRISTÁN, SECRETARIO DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN LA INAUGURACIÓN DE LA  
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL - CLAC**

Doctor Assad Kotaite  
Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI

General Marcos Meirelles Guizman  
Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC

Distinguidos Miembros del Presidium

Señores integrantes del Consejo de la OACI y delegados de los Estados miembros de la CLAC

Señoras y Señores:

Es para mí un honor, en nombre del Gobierno de México, darles la más cordial bienvenida a esta Primera Asamblea Extraordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Un día como hoy, hace 25 años, en la celebración de la segunda reunión de autoridades latinoamericanas de aviación civil, un grupo de naciones se dieron cita en esta Ciudad de México.

Unidos por el propósito común de fortalecer los lazos de cooperación y contribuir al desarrollo de la aviación civil de la región latinoamericana, se dieron a la tarea de elaborar los estatutos que dieron origen a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC.

Con el paso del tiempo, la Comisión ha crecido no sólo en su número de miembros, que hoy ya suman 21, sino también en estatura y presencia internacional.

De entonces a la fecha, la aviación civil ha registrado un auge inusitado.

Las viejas tecnologías han dado paso a más modernos y sorprendentes métodos de trabajo. El intercambio comercial se ha dinamizado. La industria del transporte aéreo es una de las más importantes del mundo. Y los índices de competitividad se han elevado.

No obstante estos cambios, los fines y objetivos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC, siguen vigentes. Esta Comisión continúa propiciando y apoyando la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo hacia y desde Latinoamérica.

Una de sus principales funciones es servir de foro de discusión y consulta en la solución de problemas que afectan a la aviación civil en la región. De hecho, al examinar y resolver los más diversos asuntos multilaterales y bilaterales, estamos contribuyendo a la solución de problemas mundiales que inciden en nuestra región.

Tras veinticinco años de existencia, la función de la CLAC no ha quedado agotada en las más de 50 decisiones que, bajo la forma de Resoluciones y Recomendaciones, han sido adoptadas en sus 13 Asambleas realizadas.

La Comisión ha desempeñado también un papel relevante en la promoción de nuevas iniciativas.

Entre éstas, sobresale la iniciativa de realizar estudios para garantizar la seguridad de la aviación, con especial énfasis en la seguridad de los servicios de navegación aérea entre los Estados que mantienen comunicaciones con la región.

Por todo ello, hoy podemos decir que estamos en plena etapa de consolidación de la Comisión, lo cual ha sido posible gracias a la cooperación brindada permanentemente por los Estados miembros, por las líneas aéreas regionales y por la propia OACI.

Sin embargo, queda por delante un largo camino de realizaciones, que demandan - de todos los miembros - esfuerzo coordinado, creatividad y un compromiso firme con la seguridad y con la competitividad.

De hecho, en los próximos años, la CLAC deberá ser quien impulse los mecanismos más adecuados para fortalecer la seguridad operacional del transporte aéreo en la región Latinoamericana, así como la implantación de sistemas de comunicación, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo en toda la región.



De igual manera, la CLAC deberá promover el intercambio de experiencias, entre los países miembros, para resolver la problemática asociada con la conversión informática del año 2000. El conocer los diversos trabajos que se realizan en los países de la región en materia de sistemas y equipos, sin duda, nos facilitará la operación segura del transporte aéreo en Latinoamérica.

Sólo así, compartiendo experiencias y aprovechándolas, vamos a salir airoso ante el desafío que representa el cada día más complejo entorno internacional y el nuevo orden aerocomercial en todo el mundo, donde hoy día la industria aérea se encuentra en permanente desregulación y adecuaciones.

Esto parece cada vez más urgente, de cara a las nuevas tendencias que apuntan hacia un nuevo y creciente dinamismo de la demanda, un vertiginoso avance tecnológico y una fuerte competencia entre las aerolíneas.

Sin duda, ello se traduce en presiones sobre la infraestructura existente, sobre la flota y, también, sobre el personal técnico aeronáutico.

Por ello, en este nuevo entorno, la aviación latinoamericana debe aprender a competir, sin perder de vista el gran objetivo, sostenido por la OACI, de ofrecer al público usuario una aviación civil económica, segura y eficaz.

En este sentido, es vital reforzar la cooperación regional y enriquecer la Comisión con nuevos proyectos, iniciativas y acuerdos, que nos permitan transitar con mayor celeridad hacia los objetivos que todos compartimos.

Las tendencias mundiales para los próximos años apuntan hacia un vertiginoso crecimiento de la aviación civil en la región, lo mismo que en todo el orbe.

Latinoamérica no debe quedar al margen. Desde hoy es preciso incorporar las innovaciones tecnológicas en infraestructura, flota y servicios; readecuar nuestro marco institucional y jurídico a las nuevas condiciones; y cimentar un sólido desarrollo de la industria.

Podemos ahorrar tiempo y recursos, si en esta gran tarea unimos esfuerzos, reforzamos la cooperación técnica y formamos un frente unificado y común ante los desafíos que enfrentamos.

Quiero aprovechar esta oportunidad para expresarles mi sincera felicitación y dejar constancia de nuestro profundo reconocimiento a la labor realizada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a lo largo de estos primeros 25 años.

Tengo plena confianza que, al igual que siempre, la CLAC habrá de refrendar su compromiso por desarrollar una aviación civil más segura y competitiva, que esté mejor preparada para enfrentar los retos que nos depara la aviación mundial y, principalmente, para asumir el papel protagónico que le corresponde en el nuevo milenio.

Muchas gracias.

**Discurso del Presidente del Consejo de la  
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)  
Dr. Assad Kotaite, en ocasión del 25° Aniversario de la  
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

(México, D. F., 14 de diciembre de 1998)

**“Las promesas y las recompensas de la cooperación mundial”**

Es para mí un placer y un honor unirme a ustedes el día de hoy para celebrar el 25° Aniversario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la Ciudad de México, el lugar donde se creó la Comisión. Lo que hace que este momento sea verdaderamente especial para mí es que hace exactamente 25 años, tuve el privilegio de dirigirme a la Conferencia de Administraciones de Aviación Civil de Latinoamérica que dio origen a la CLAC.

Verdaderamente, me parece como si sólo ayer nos hubiésemos reunido en esta magnífica ciudad de México para dar inicio a una nueva era. Y, es sumamente apropiado que, una vez más, nos encontremos reunidos en la misma ciudad para dar inicio al siguiente cuarto de siglo de la CLAC.

En los últimos 25 años he trabajado con todos los Presidentes de la CLAC y he asistido a todos sus períodos de sesiones con excepción del último que se celebró en julio del presente año. He observado con orgullo y satisfacción los magníficos logros que ha alcanzado esta Comisión en sus esfuerzos por responder a la necesidad de los países de la Región de disponer de un transporte aéreo regular, eficiente y económico. He observado como la CLAC ha crecido hasta convertirse en una poderosa fuerza, propulsora de cambio y de progreso del transporte aéreo en este vasto continente.

A mi manera, he dedicado grandes esfuerzos para asegurar que la OACI respaldara sus iniciativas, como un miembro dinámico de la comunidad aeronáutica mundial. Durante 25 años, la CLAC ha trabajado incansablemente para crear el contexto apropiado que permita al sector del transporte aéreo latinoamericano contribuir plenamente al progreso económico y social de sus Estados miembros. Hoy, su región se encuentra a la vanguardia del cambio en el proceso de adaptar su sector aeronáutico a un entorno menos reglamentado, más comercial y

Cuando reflexiono sobre ese período tan apasionante, siempre pienso en una palabra, una palabra que considero como una de las más determinantes en el mundo de los negocios. La he convertido en mi credo personal y me ha sido de gran utilidad. Esa palabra es la COOPERACIÓN. Y sobre ese tema quisiera hablarles hoy en los pocos minutos que tan gentilmente me han concedido.

La cooperación fue el principio rector del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y de la creación de la OACI en 1944. Deseo citar a los creadores del Convenio quienes creían “que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo... Y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo”.

En mi opinión, el espíritu de cooperación constituyó también la base para la creación de la CLAC. En mis observaciones del 14 de diciembre de 1973, manifesté que era lógico que las administraciones de aviación civil desarrollaran el transporte aéreo basándose en la cooperación y la coordinación. Esta opinión se fundamentaba en el hecho de que el transporte aéreo constituía un elemento esencial del progreso económico y social de una región de tanta importancia como lo era la América Latina, y cuyas características geográficas hacían necesario ese medio de transporte para las personas y las mercancías.

Asimismo, señalé que, naturalmente, la OACI apoyaba a los órganos regionales, que en ese tiempo incluían a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), creada en 1954 y establecida en 1955, a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), creada en 1964 y establecida en 1969, y a la CLAC en 1973.

Este vínculo es para mí esencial ya que las actividades de la aviación civil en una región del mundo influyen en la aviación civil de otras. Dada esta influencia recíproca, era decisivo que las actividades de los órganos regionales existentes y venideros fuesen coherentes con los principios estipulados en el Convenio de Chicago y con la política mundial establecida mediante las decisiones de la Asamblea y del Consejo de la OACI.

Aún en los años que precedieron a la creación de la CLAC, recuerdo bien la función de líder que desempeñaba América Latina en la formulación de las decisiones de la OACI, gracias a la participación eficaz de los delegados en sus respectivos Estados en la Asamblea y en el Consejo.

Con sincero agradecimiento, reconozco la magnífica labor que los Representantes de sus Estados ante el Consejo continúan desempeñando en nombre de ustedes en estos tiempos tan importantes.

Sí, no cabe la menor duda que el mundo ha cambiado radicalmente desde los orígenes de la CLAC. En 1973, vivíamos bajo un orden mundial económico y político más reglamentado y proteccionista. La aviación misma estaba excesivamente reglamentada. En la mayoría de los casos, los acuerdos se concertaban de forma bilateral y el costo del transporte aéreo retardaba el desarrollo económico en los países de vasto territorio o sin acceso al mar, en especial aquellos con restricciones físicas difíciles.

En 1998, vivimos en un mundo que requiere como nunca antes de nuestra capacidad de cooperar para hacer frente a los formidables desafíos que enfrentan nuestras organizaciones al esforzarnos por cumplir nuestro mandato colectivo, a saber, el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil.

Desearía centrarme por un momento en el tema de la seguridad operacional aeronáutica. Ésta ha sido para mí una inquietud constante a lo largo de mi carrera en la OACI y un tema que ha sacudido la opinión pública durante décadas.

La seguridad operacional aeronáutica no tiene secretos. Comienza con la labor diligente de la OACI de formular y actualizar las normas y métodos recomendados, establecidos en el Convenio de Chicago y adaptarlos a los adelantos tecnológicos así como a los marcos jurídicos e institucionales.

No obstante, las normas no tienen valor si no se aplican. Por ello, es imperativo que todos los miembros de la comunidad aeronáutica mundial apliquen con la máxima uniformidad posible las normas de la OACI. Insisto, el grado de seguridad operacional aeronáutica está directamente relacionado con la aplicación eficaz de las normas de la OACI.

Esta prestigiosa audiencia, más que ninguna otra, sabe que, de conformidad con el Convenio de Chicago, la responsabilidad de aplicar los SARPS corresponde a cada Estado contratante de la OACI. Insto, pues, a todos ustedes, a que constantemente recuerden a sus respectivos Estados la importancia de cumplir con este requisito.

Ciertamente, algunos Estados tienen grandes dificultades para cumplir con sus responsabilidades. Esto puede deberse a la falta de recursos adecuados, de conocimientos especializados o de infraestructura de aviación civil adecuada. En tales casos, las actividades de asistencia técnica de la OACI pueden ayudar a los Estados Contratantes a aprovechar todas las ventajas que brindan sus sistemas de transporte aéreo.

No obstante, independientemente a esta situación, se vislumbra en el horizonte una amenaza más importante para la seguridad operacional aeronáutica, en la forma de profundos cambios sociales y políticos que están actualmente produciéndose en todo el planeta: me refiero específicamente a la privatización de los servicios gubernamentales, la liberalización de los controles económicos y el surgimiento de nuevas tecnologías. Y por supuesto, la mundialización.

La mundialización también ha creado un grado de interdependencia sin paralelo alguno en la historia de la humanidad. Hice referencia a este fenómeno al iniciar mi presentación cuando aludía a la influencia que la aviación civil de una región del mundo ejercía en otra y viceversa. Esta interdependencia se encontraba en estado incipiente. Hoy en día, este proceso ha madurado considerablemente.

La seguridad operacional se encuentra inmersa en este ineludible proceso. Actualmente, la seguridad ha dejado de ser un asunto de carácter nacional, regional o continental. Es un asunto mundial. Las personas viajan por todo el mundo atravesando fronteras políticas y tienen derecho a la aplicación uniforme de las normas de seguridad internacionalmente reconocidas a dondequiera que vayan. Y en este contexto, los gobiernos deben continuar cumpliendo con su responsabilidad de velar por asegurar el nivel óptimo de seguridad de la aviación civil en su territorio.

Fundamentalmente, la seguridad operacional aeronáutica mundial sólo se puede alcanzar con la aplicación de las normas de la OACI si se logra un nivel de cooperación sin precedentes entre los países y la correspondiente coordinación mundial de todos los aspectos de la seguridad de la aviación civil.

Con respecto a este punto, quisiera referirme al Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, que fue respaldado recientemente por el 32° período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Este programa, con el que ustedes están íntimamente familiarizados, tendrá una especial trascendencia para América Latina, gracias al Memorándum de entendimiento sobre el asunto que firmé durante la Asamblea de la OACI con el Presidente de su

Organización, mi buen amigo, el Sr. Marcos Meirelles Guizman. Este documento prepara el terreno para realizar importantes adelantos en la esfera de la seguridad operacional aeronáutica y la CLAC estará a la vanguardia de estos importantes avances.

Antes de concluir, desearía exponer brevemente otra iniciativa importante que acrecentará considerablemente la seguridad operacional y eficacia del transporte aéreo, aliviará la congestión del espacio aéreo y contribuirá a la protección del medio ambiente gracias a un menor consumo de combustible. Se trata de la implantación de los sistemas CNS/ATM basados en satélites.

Espero que la ejecución de las recomendaciones de la exitosa Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, que se celebró en Rio de Janeiro el pasado mes de mayo, sea un catalizador para lograr un mayor grado de cooperación entre la CLAC y sus asociados en la aviación civil en las actividades que realicen con miras a implantar un sistema de navegación aérea que corresponda a la expansión y geografía de la Región.

Pese a los grandes logros alcanzados en los últimos 25 años, creo que todavía podemos esperar otros aún más importantes. Sus éxitos futuros serán el fruto de una dedicación indefectible al principio de cooperación entre ustedes y sus asociados en la aviación civil, no sólo en esta Región sino en todo el mundo.

Su reciente decisión, iniciada por el Secretario General de la OACI, Sr. Renato Claudio Costa Pereira, cuando ocupaba el cargo de Presidente de la CLAC, de modificar su condición constituye un paso audaz en esa dirección ya que hará posible la creación de un órgano de aviación civil verdaderamente panamericano, que facilitará un grado de cooperación y coordinación aún mayor entre las naciones de las Américas.

Estamos construyendo un futuro fabuloso sobre cimientos sólidos. Las relaciones entre nuestras dos Organizaciones, la OACI y la CLAC, se han estrechado notablemente en estos 25 años. Colectivamente, junto con las otras regiones del mundo, deberíamos enfrentar con éxito los desafíos que se le presentan a la aviación civil en un entorno de constantes cambios tecnológicos, económicos y sociales.

Son muchas las promesas de la cooperación mundial para el siglo 21 y sus recompensas son ilimitadas. Juntos podemos hacerlas realidad.

**Discurso del Presidente  
de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

**Sr. Marcos Meirelles Guizman**

Licenciado Carlos Ruiz Sacristán  
Secretario de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos

Embajador Licenciado Carlos A. De Icaza  
Subsecretario de Relaciones Exteriores para América Latina, Asia y Pacífico

Dr. Assad Kotaite  
Presidente del Consejo de la OACI

Dr. Aaron Dychter Poltolarek  
Subsecretario de Transporte

Sr. Renato Claudio Costa Pereira  
Secretario General de la OACI

Lic. María de Luz Ruiz Mariscal  
Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones

Ing. Juan Antonio Barges Mestres  
Director General de Aeronáutica Civil

Señores y Señoras

Constituye un placer para mi, en mi calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, el tener hoy la oportunidad de ocupar esta tribuna y poder exaltar la visión preclara y los denodados esfuerzos de quienes, hace un cuarto de siglo, materializaron la creación de un organismo consultivo para la aviación civil latinoamericana. La creación de este nuestro órgano de consulta y trabajo fue producto de la necesidad existente en la región de permitir un permanente flujo de opinión, materializar consensos e impulsar en forma integrada el desarrollo del transporte aéreo.

Una mirada histórica, a los sucesos de ese entonces, nos presenta la visión de aquellos personajes pioneros de la aviación civil de América Latina, reunidos en las



conferencias regionales de Río de Janeiro en 1959, de Montevideo en 1960 y de Bogotá en 1962, buscando la concordancia de los principios básicos del transporte aéreo regional y promoviendo el desarrollo de la reglamentación que orientaría el nacimiento y futuro accionar de este nuevo foro internacional.

Hace ya un cuarto de siglo que el señor Director General de Aeronáutica Civil de México de la época, Ingeniero José Rodríguez Torres, invitara a la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas. Dicha reunión, celebrada en esta trascendente Ciudad de México, del 11 al 14 de diciembre de 1973, permitió a nuestras autoridades aeronáuticas el examinar y, aprobar y adoptar el Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Es por ello que hoy, junto con alegrarnos de que tan feliz iniciativa se haya proyectado saludablemente en el tiempo, creo es nuestro deber recordar con gran respeto, aprecio y afecto tanto al Ingeniero Rodríguez como a quienes actuaron como Vicepresidente y Secretario de dicha conferencia, el Doctor Jorge Barco Vargas y al Doctor Diego Pardo Tovar.

Junto con el reconocimiento anterior es grato, a la vez, exaltar la decidida e importante participación del entonces Secretario General de la OACI, Doctor Assad Kotaite, quien con su acertada visión comprometió el apoyo permanente de este organismo mundial y estableció vínculos de estrecha colaboración que hasta el día de hoy permiten mantener una relación excelente entre ambas instituciones.

Hoy, al celebrar el Vigésimo Quinto Aniversario de nuestra organización, es bueno recordar las palabras que en su oportunidad expresaron quienes vivieron ese momento histórico, y que con su visión de futuro, fijaron con acierto el camino a recorrer para lograr el engrandecimiento del transporte aéreo de la región.

*El Ingeniero Rodríguez, hace 25 años establecía que, "el valor real de los trabajos de este órgano, sobre la base de que las recomendaciones y resoluciones sean beneficiosas para promover la coordinación de nuestras actividades aeronáuticas, permitirá lograr la mejor utilización de los medios materiales y humanos con que contamos, dirigido todo ello a un desarrollo ordenado de la aviación dentro, hacia y desde Latinoamérica, contribuyendo así en forma efectiva a nuestro desarrollo económico, social y político, a través de un mejor entendimiento de países hermanos de Latinoamérica".*

Y el entonces Secretario General de la OACI, nos ilustraba con la apreciación de su Organización y nos recordaba que *"en una región tan grande como Latinoamérica, con características geográficas que hacen del transporte aéreo un elemento esencial para el progreso económico y social, es lógico que las autoridades de aviación civil quieran desarrollar dicho transporte sobre una base de cooperación y coordinación".* Asimismo, en otros acápites de su presentación expresaba la voluntad de la OACI para construir, junto a la CLAC, una experiencia de cooperación mutua como la que

ya en ese tiempo desarrollaba con las Comisiones Europea y Africana de Aviación Civil.

En la histórica conferencia de Ciudad de México, que hoy día conmemoramos, los delegados de los 15 países participantes dieron vida a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, organizaron su primer directorio, adoptaron sus primeros acuerdos y determinaron la necesidad de realizar la primera Asamblea Ordinaria en Buenos Aires, fijando como fecha de aquello el mes de agosto de 1974.

Mucho tiempo ha transcurrido desde ese entonces y hoy, en un evento de esta naturaleza, es conveniente evaluar el trabajo de la organización, y atrevernos a buscar, en los resultados obtenidos, la presencia de las expectativas y visiones que tuvieron nuestros antecesores. Sólo así estaremos realmente conscientes del camino recorrido y de la materialización de los anhelos que forjaron nuestra institución.

Los aquí reunidos tenemos la certeza que la CLAC, durante estos 25 años, ha sido capaz de generar un foro permanente -informado y válido- acerca del acontecer del transporte aéreo en la región. La estructura de funcionamiento de la CLAC, basada en Grupos de Expertos de las áreas de política, economía y juridicidad aeronáutica, ha entregado un sinnúmero de Recomendaciones y Conclusiones, las cuales han significado un importante avance en la comprensión y unificación de criterios técnicos para nuestras respectivas Administraciones Nacionales. El Comité Ejecutivo de la CLAC, que inicialmente sólo fuera integrado por Presidentes y Vicepresidentes, hoy se encuentra ampliado a la participación de todos los Estados miembros, motivado lo anterior por el permanente deseo de integración y participación que tienen los Estados de la región, condición ésta que ha enriquecido el debate y fortalecido los acuerdos.

El deseo que expresara la OACI en nuestra reunión organizativa, de mantener una permanente relación y una actividad armoniosa con la CLAC, se ha concretado en un trabajo espléndido, con importantes resultados, destacándose entre ellos el apoyo que nuestra organización brinda a la conducción de la aviación civil internacional liderada por OACI, la relación con ocho organismos internacionales y regionales que participan activamente en las tareas que realiza nuestra Comisión, y la cooperación permanente con organizaciones tales como IATA, ALADA, AITAL, OEA y otras de largo enumerar.

Nuestra Comisión, en sus 25 años, se ha constituido en el foro idóneo para discutir y concertar posiciones. En su seno, se han adoptado medidas y declaraciones políticas que de una forma u otra se han incorporado a las regulaciones de los Estados miembros, haciendo posible una convivencia más transparente y una vivencia más cercana, como corresponde a pueblos hermanos unidos por un interés común.

Las variadas materias relacionadas con el transporte aéreo y su impacto regional han sido permanente objeto de debate en los diversos foros que genera nuestra organización. La rápida evolución que ha tenido la política aerocomercial de los países, basada en los nuevos conceptos de globalización de la economía y en la apertura del intercambio de bienes y servicios entre las naciones del planeta, han obligado a la Comisión a actualizar continuamente sus objetivos y metas, para poder así proporcionar una respuesta oportuna, válida y comprometida con la realidad, acorde a las exigencias del medio aeronáutico y las necesidades planteadas por los Estados.

En ese entorno, los estudios realizados por los Grupos de Trabajo y las Decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo y la Asamblea, en materias de acuerdos y convenios de transporte aéreo, reglamentación de servicios, tarificación, impuestos y derechos, debieron irse adoptando y enriqueciendo con el aporte de la información del manejo de la economía en los países y con la información de las nuevas tendencias y necesidades de la industria aeronáutica. Esta necesaria aceptación de la realidad, propia de un mundo en acelerado desarrollo, se ha visto plasmada en los diferentes documentos que constituyen el patrimonio histórico de la CLAC correspondiente a este cuarto de siglo.

Temas en su momento trascendentales, como la tarificación, reglamentación, acuerdos y convenios, han dado paso a otros de mayor actualidad y significación, como lo son la integración regional y subregional, el intercambio de servicios, las alianzas estratégicas y los códigos compartidos, que hoy impactan la aviación con mayor relevancia que los factores anteriormente citados.

Pese a toda esta dinámica también es necesario aceptar, como organismo internacional respetuoso de la soberanía de los Estados, que se adolezca de relativa lentitud en la aplicación de las recomendaciones propuestas y conclusiones adoptadas y, asimismo, que en ciertas oportunidades, discrepancias importantes sobre el fondo de las materias tratadas, no hagan factible la vigencia de tales acuerdos. Sin embargo, deseo destacar, en este sentido, la política de consenso en la adopción de los acuerdos, opción que ha sido una práctica casi generalizada en el trabajo de la Comisión, lo cual demuestra el espíritu de integración existente, y el alto nivel de profesionalismo y conocimiento del ámbito aeronáutico alcanzado por sus integrantes. Mérito de lo anterior son las ciento sesenta Resoluciones, Recomendaciones y/o Conclusiones vigentes, la mayoría de las cuales forman parte de la legislación de sus Estados.

En esta celebración, al detenernos por un instante en nuestra labor cotidiana para poder recordar y agradecer, también se hace necesario poder comprometerse con el futuro. La Comisión se encuentra hoy día empeñada a extender su ámbito de acción, para transformarse en una organización panamericana que integre a todos los Estados del Continente Americano, sin distinción de origen o de idioma.

Con dicha estructura, en un conjunto armónico, se podrá diseñar una planificación que permita afrontar con éxito el desafío que nos genera el crecimiento de la actividad aerocomercial en América; permitirá, además, transitar a sistemas de navegación del futuro, confiables, estandarizados e integrados, para lograr el acceso igualitario de todos los Estados de América a los beneficios económicos de dicha actividad. Se visualiza también el reforzar la seguridad operacional y aeroportuaria, con medidas que involucren a las autoridades responsables y que permita una convivencia franca y solidaria en todo el territorio de la región.

Es por ello que la Comisión desea volver a comprometer a sus Estados miembros, a adoptar estos acuerdos a la brevedad posible. Se hará así efectiva la incorporación de nuevos Estados a la CLAC, y se facilitará el logro de los objetivos buscados. Esta Comisión, considerada en su origen como un instrumento y un foro de los Estados de la región, se verá engrandecida, y -como consecuencia- promoverá con mayor energía el crecimiento económico de los pueblos, y facilitará la comunicación e integración de toda América.

Antes de finalizar estas palabras, deseo reiterar las felicitaciones y reconocimiento a aquellos visionarios que trabajaron arduamente en crear la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Hoy, las generaciones que les han sucedido en su Administración se sienten tranquilas y serenas, conscientes de haber cumplido con los objetivos iniciales de la Organización. Quienes hoy tenemos la responsabilidad de la dirección de la CLAC, también renovamos nuestro compromiso de servir a esta institución con nuestros mejores esfuerzos, para lograr el engrandecimiento de la aviación civil a nivel regional y permitir la realización de quienes desde la industria o desde el servicio, están comprometidos con nuestros mismos ideales. Vaya también, dentro de este compromiso, nuestro agradecimiento y elogio a la Secretaría de la CLAC, eje vital de nuestro cometido y punto de encuentro de innumerables acuerdos y reuniones y puerta futura de los caminos que marcarán el devenir de nuestra Comisión.

Finalmente y como un deber muy sentido, deseamos agradecer nuevamente al Estado Mexicano por permitirnos la oportunidad de reiterar nuestros compromisos de servicio con la región en el mismo lugar donde lo hicieran nuestros antecesores. Asimismo queremos reiterar en esta hermosa ciudad, que hoy nos acoge, nuestro compromiso de continuar en nuestros esfuerzos para el bien de la aviación civil y para el beneficio y satisfacción de toda la comunidad Panamericana.

Muchas gracias.

## ORDEN DEL DÍA

1. Discurso de bienvenida del Secretario de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Carlos Ruiz Sacristán.
2. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Doctor Assad Kotaite.
3. Discurso del Presidente de la CLAC, Señor Marcos Meirelles Guizman.
4. Cancelación del Sello Postal Conmemorativo del evento.
5. Inauguración del Concurso Regional de Pintura.
6. Panel sobre "*Cooperación interregional en materia de transporte aéreo*".
7. Panel sobre la "*Modernización del Sistema de Varsovia*".
8. Promulgación de la Declaración de México.
9. Suscripción del Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
10. Entrega de Medallas Conmemorativas y premiación a las obras ganadoras del Concurso Regional de Pintura.
11. Entrega de reconocimientos a las personas y organismos que han contribuido en forma significativa con el Organismo Regional.
12. Intervención del ex-Presidente de la CLAC, Señor Renato Cláudio Costa Pereira, en representación de las personas homenajeadas.
13. Discurso de clausura del Ing. Juan Antonio Bargés Mestres, Director General de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos Mexicanos.

**PRESENTACION DEL CAPITAN SHETTIMA ABBA-GANA,  
PRESIDENTE DE LA COMISION AFRICANA DE AVIACION CIVIL,  
ANTE EL PANEL SOBRE COOPERACION INTERREGIONAL  
EN MATERIAL DE TRANSPORTE AEREO, CON OCASION DEL 25 ANIVERSARIO  
Y PRIMERA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE LA CLAC**

**(CIUDAD DE MEXICO, 14-15 DE DICIEMBRE DE 1998)**

Es un verdadero privilegio y honor para mí y para mi delegación el unirnos a la CLAC en la celebración de su 25o. aniversario. Permítanme, por lo tanto, expresar nuestro más sincero agradecimiento al Presidente de la CLAC por la invitación, que me ha permitido estar entre Uds. en esta fecha histórica para la aviación civil latinoamericana. Es la segunda vez que la CAFAC, en los últimos tres años, asiste a sus Asambleas, lo cual demuestra la importancia que Africa asigna a las relaciones entre nuestros dos continentes. Sr. Presidente, con ocasión del 25o. aniversario de la CLAC, mi delegación le trae a Ud., a los Estados miembros y a la Secretaría de la CLAC los saludos y mejores deseos de los Estados miembros de la CAFAC y del Buró Ejecutivo, de un armonioso crecimiento y desarrollo dentro de un contexto de estabilidad política y económica.

Nos sentimos honrados de hacer una presentación en el Panel sobre "Cooperación inter-regional en materia de transporte aéreo" y, a lo largo de la presentación, deberíamos explorar los medios para fortalecer aún más no sólo la cooperación y coordinación entre nuestras dos Comisiones, sino también las relaciones que se extienden a través de regiones vecinas en el nuevo ambiente de la aviación civil, con su multitud de nuevos desafíos dentro del contexto de un mundo en rápido movimiento, un nuevo y complejo entorno político y una tecnología en constante evolución.

La presencia misma de la CAFAC en este Aniversario y la presencia de la OACI, la CEAC... nos demuestra que el título de este Panel, "Cooperación inter-regional en materia de transporte aéreo", fue una elección apropiada. Las aspiraciones regionales de la CAFAC, la CLAC, la CEAC..., COCESNA, etc., son la razón de ser de nuestras organizaciones. Pero todos tenemos el reto de armonizar los objetivos regionales y, en el pasado, así lo hemos acordado a través del organismo mundial que es la OACI, cuyos padres fundadores sentaron las bases para la cooperación en 1944, con el Convenio de Chicago.

Antes de continuar con mi presentación, quisiera reconocer la presencia entre nosotros de la OACI y, en particular, del Dr. Assad Kotaite, quien, como todos Uds. saben, ha estado desde 1976 al timón de los asuntos de la OACI y ha hecho un aporte colosal a la

incorporación de los objetivos regionales dentro de los programas globales. Sr. Kotaite, lo felicito por su reelección, por séptima vez, como Presidente del Consejo de la OACI. La brillante elección de hace tres semanas es un testimonio del reconocimiento al gran aporte que Ud. ha hecho y continuará haciendo al desarrollo de la aviación civil más allá del nuevo siglo.

### **El papel de la aviación civil en la economía mundial**

- ◆ El contexto de la cooperación interregional y global se aclara cuando reconocemos la participación que tiene el transporte aéreo en la economía nacional y el aporte que está haciendo a la economía mundial en general. En la última Asamblea de la OACI, se acordó que habría que ver el impacto de la aviación civil sobre la economía mundial en términos de su valor y generación de empleo. El sector actúa como agente catalizador del mercado turístico y el comercio.
- ◆ Para fines políticos, generalmente convenimos que la aviación ha contribuido a unir a los países y que está acercándolos cada vez más, convirtiendo al mundo en una aldea global donde el ser humano y su bienestar son el centro de toda actividad económica. Por esa misma razón, la aviación civil requiere la atención y los esfuerzos de todos para garantizar que, a nivel mundial, todos los Estados y regiones mantengan la seguridad de los vuelos, que es la base de la existencia de la aviación civil.
- ◆ Estamos en lo correcto al decir que el fenómeno que rige a la economía mundial hoy en día, incluyendo la globalización, abarca al sector aeronáutico, y, por ende, a la seguridad aeronáutica, que es una gran preocupación de todo el mundo y, como tal, ya no puede ser tratada a nivel nacional o regional, sino que debe ser tratada a nivel global. La razón es muy sencilla: hoy en día, cualquier nacionalidad o raza podría encontrarse en cualquier aeronave comercial y la preocupación por la seguridad de los pasajeros de las líneas aéreas no tiene fronteras hoy en día, ni debería tener fronteras el día de mañana. Claro que son los Estados quienes, en última instancia, son los responsables por la seguridad de los vuelos, pero consideramos que la cooperación es indispensable en todos los niveles, incluso entre gobiernos, y entre los otros protagonistas, como son los fabricantes de equipos, los usuarios, las organizaciones proveedoras y el personal de las asociaciones de aviación civil, y todos los principales socios no tienen otra alternativa que cooperar si queremos salvaguardar el futuro del transporte aéreo.
- ◆ Como mencioné anteriormente, la Organización de Aviación Civil Internacional ha hecho un excelente y colosal trabajo en el campo de la seguridad aérea, y continúa haciéndolo en forma decidida, para que esta modalidad de transporte siga siendo el más seguro del mundo, y nos complace reiterar que este loable trabajo se ha hecho bajo la dirección del Dr. Kotaite.

## Otras áreas importantes de cooperación interregional

Habiendo reconocido la precedencia de la seguridad aeronáutica, cabe examinar otras áreas que se prestan para la cooperación. Sin entrar en mayor detalle, podríamos mencionar unos cuantos ejemplos.

### Esfuerzos globales para la implantación de los sistemas satelitales de comunicación, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo

- ◆ Por definición, el sistema mundial CNS/ATM es de carácter global y, por lo tanto, requiere una implantación coordinada y simultánea en todas las regiones. Cuando finalice la implantación en el año 2010, ninguna región del mundo debería quedar rezagada o tener discrepancias con otras regiones, ya que las aeronaves operarán entre regiones. También hablamos de un "sistema", y no debería haber discontinuidad entre regiones. La implantación de los sistemas CNS/ATM nos impone, como personas encargadas de fijar las políticas, que las regiones vecinas deben, definitivamente, cooperar y asegurarse que exista un intercambio recíproco de información y coordinación en cuanto a equipos, tránsito aéreo e implantación de los servicios aeronáuticos.
  
- ◆ Tal vez se estén Uds. preguntando: ¿Qué es lo que nosotros, en Africa, hemos hecho al respecto? Probablemente sepan que, a través del APIRG, Africa cuenta con un plan de implantación de los sistemas CNS/ATM y la CAFAC apoya dicho plan. También alentamos al APIRG a que trabaje en estrecha cooperación y coordinación con los PIRG de otras regiones, incluyendo el GREPECAS. La implantación de los sistemas CNS/ATM traerá consigo muchos beneficios para Africa, incluyendo el ahorro generado por vuelos más directos, operaciones de vuelo más seguras y eficientes como resultado de la solución de las actuales deficiencias. Un transporte más eficiente entre las regiones unirá más a nuestras naciones. En cuanto al financiamiento para la implantación del plan, estamos convencidos que la cooperación global para el financiamiento de los equipos y otras necesidades de infraestructura que van de la mano con la implantación de los sistemas CNS/ATM es sumamente importante, y confiamos en el papel positivo que habrá de desempeñar la OACI en la conducción del estudio sobre el establecimiento de un Fondo Aeronáutico Internacional.



## Vigilancia de la seguridad operacional

- ◆ Africa, como otras regiones, ha tenido dificultades en el cumplimiento de sus obligaciones regulatorias y de vigilancia, y la CAFAC ha estado trabajando estrechamente con sus Estados miembros para cumplir con el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI. Recientemente, hemos apoyado la ampliación del programa y su obligatoriedad.
- ◆ Somos de la opinión que las Oficinas Regionales de la OACI y las Secretarías de las Comisiones Regionales deberían crear un mecanismo para el intercambio de experiencias e información en este campo. Esto se podría hacer a través de reuniones similares a las del ALLPIRG, donde las Oficinas Regionales y las Comisiones Regionales podrían analizar los programas de evaluación de la vigilancia operacional, intercambiar experiencias y convenir en soluciones comunes a problemas futuros, bajo la supervisión del Presidente del Consejo de la OACI. Este mecanismo tendría como finalidad aprender de los actuales procedimientos de evaluación, y las líneas aéreas, usuarios y otros socios participarían en estas consultas.

## Transporte aéreo

- ◆ Los volúmenes de turismo y comercio entre las diversas regiones del mundo están aumentando rápidamente, teniendo cada región sus propias particularidades socio-económicas. Por ejemplo, el continente africano tiene relaciones históricas con Europa y más del 80% de su tráfico internacional de aviación civil y comercio se efectúa con el sub-continente europeo.
- ◆ Entre los problemas que enfrenta la aviación civil africana figura la mayor competencia dentro de una industria aeronáutica globalizada. Las líneas aéreas africanas temen que los transportistas europeos y otros transportistas occidentales las aplasten y obliguen a cerrar sus operaciones. La aviación civil africana carece del capital suficiente para reequipar las líneas aéreas y renovar la infraestructura aeronáutica.
- ◆ En vista de estos problemas y del interés que cada región tiene en participar en su industria aeronáutica, resulta necesario un intercambio de información y que los encargados de fijar las políticas tomen en cuenta estos problemas, inquietudes y desarrollos en las otras regiones.
- ◆ La experiencia que la CAFAC puede traer a este panel es que dicho intercambio es positivo y podría ayudar a las regiones involucradas a encontrar soluciones mutuamente satisfactorias a los problemas. El intercambio entre las regiones podría tomar la forma de un acuerdo formal o informal o de un memorandum de

entendimiento que establezca las bases para que las Comisiones puedan realizar sus contactos oficiales, a través de visitas recíprocas, participación en reuniones y la concertación de posiciones ante los importantes eventos mundiales de la aviación civil.

### Instrucción

- ◆ La diferencia entre países desarrollados y menos desarrollados es muy fácil de entender al referirnos a los niveles de educación e instrucción que prevalecen en los distintos países. No obstante, resulta inaceptable que, en la aviación civil, persistan diferencias entre las regiones en cuanto a niveles de competencia, especialmente, como hemos visto anteriormente, en lo referente a los efectos de la globalización y el establecimiento de un sistema ininterrumpido de navegación aérea. Por razones de seguridad de la aviación civil a nivel global, todas las regiones del mundo deberían aspirar a lograr los mismos objetivos.
- ◆ El personal aeronáutico debería recibir y tener a su disposición instrucción para poder hacer frente a la exigencia de una mayor seguridad y a los requisitos de la nueva tecnología, y, debido a las disparidades en la disponibilidad de instalaciones y tecnología, la cooperación regional en materia de instrucción ofrece muchas ventajas. Las regiones que cuentan con suficientes medios e instalaciones podrían ayudar a otras que no tienen tantos medios e instalaciones. En Africa, por ejemplo, a través de la CAFAC, tenemos un intercambio en virtud del cual los Estados africanos que tienen instalaciones de instrucción ofrecen, en forma gratuita o a un costo reducido, becas a los otros Estados africanos que no cuentan con dichas instalaciones. La CAFAC también tiene arreglos similares con algunos Estados Contratantes de la OACI fuera de Africa (por ejemplo, Singapur), ofreciendo instrucción gratuita a los Estados africanos que la necesitan. También tenemos otro ejemplo de cooperación entre Francia y la CAFAC, donde el Ministerio de Cooperación de Francia está ayudando a la CAFAC a establecer un grupo de expertos en seguridad aeronáutica. Debo reconocer aquí el papel que desempeña el programa TRAINAIR de la OACI, que es otro buen ejemplo de cooperación interregional.

### Cuestiones ambientales

- ◆ El mundo entero comparte la responsabilidad de realizar esfuerzos por proteger al planeta en que vivimos. En Africa, estamos muy conscientes de la necesidad de preservar los bosques, los ecosistemas y la calidad del aire, que es esencial para el bienestar de la humanidad.
- ◆ Por lo tanto, resulta indispensable que apoyemos todas las iniciativas mundiales para proteger el ambiente y cooperemos entre nosotros, con la OACI y con los otros

organismos de las Naciones Unidas encargados de este tema.

- ◆ Deberíamos asegurarnos que el tema sea incluido en la agenda de todos los foros donde se reúnan nuestras Comisiones, de manera que podamos intercambiar información y experiencias al respecto.

### **Conclusión**

Desde mediados del presente siglo, la aviación ha logrado avances importantes que han convertido al planeta en una aldea global. Hoy en día, tenemos la mirada puesta en el espacio, donde las naciones están cooperando en la construcción de la primera estación conjunta en el espacio exterior. Es el símbolo de la época.

Nuestro mundo es interdependiente, y nosotros, como habitantes terrestres, debemos reflexionar seriamente sobre la manera como hacemos las cosas, el proceso que utilizamos para hacerlas y las estructuras o marcos que establecemos. Como personas encargadas de formular políticas, debemos conducir a la aviación civil sobre la base de la cooperación, a fin de tener éxito en nuestros proyectos y misiones regionales e internacionales. Agradezco a la CLAC por haber tenido la previsión de organizar este Panel, que pone énfasis en la cooperación interregional en los albores del siglo XXI.

Gracias a todos por su amable atención.

## Síntesis de la Exposición del Dr. Mario Folchi en el Panel sobre "Modernización del Sistema de Varsovia"

Agradezco de manera muy especial a la CLAC, el honor de haber sido invitado a participar de este Panel organizado conjuntamente con otros actos, para celebrar sus primeros 25 años de existencia. Y lo agradezco doblemente: en primer término por la invitación en sí misma y el reconocimiento que ella supone institucionalmente en el ámbito aeroturístico para ALADA y para mi persona; en segundo lugar, por la significación que el tratamiento del tema "Modernización del Sistema de Varsovia" tiene en esta fecha, lo que bien puede ser calificada de histórica, ya que la comunidad aeronáutica internacional se encuentra a pocos meses, casi podría decirse en la vísperas, de celebrar la Conferencia Diplomática que - esperemos - modernizará, precisamente, el sistema jurídico establecido por el Convenio de Varsovia hace 70 años, sobre el contrato del transporte aéreo y la responsabilidad del transportador.

He tenido el privilegio de participar como jurista de esta región en el reducido Grupo de Estudio que designó la Secretaría General de la OACI para colaborar con la Organización en el proceso de modernizar el sistema del venerable Convenio de Varsovia el que, como se sabe, se reunió siempre con la eficaz coordinación del Departamento Legal de la OACI. Y también en este caso tuvo para mí ese privilegio una doble vertiente: mi incorporación al Grupo de Estudio como único latinoamericano y la experiencia de trabajo con eminentes colegas representantes de todas las regiones y sistemas jurídicos del mundo, en lo que bien podría llamarse el ejercicio permanente del Derecho Aeronáutico Comparado.

Pocas veces me resultó tan útil mi experiencia de 25 años como profesor de esta materia - "Derecho Aeronáutico Comparado"- en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial de la Fuerza Aérea Argentina como en las reuniones del Grupo de Estudios mencionado, porque en ellas se evidenció de manera clara la necesidad de lograr los puntos de equilibrio imprescindibles para que un futuro convenio internacional sobre el tema tuviere éxito, por encima de los criterios legales imperantes en cada uno de esos diversos sistemas jurídicos. Especialmente, respecto del derecho romano-germánico y del derecho anglosajón en lo que se refiere a América Latina.

El Comité Jurídico de la OACI, el Grupo de Estudio de la Secretaría y el Grupo Especial de la misma Organización produjeron ciertos resultados, en conjunto, que se concretan en el texto de un Proyecto de Convenio Internacional que, seguramente, será la base de los debates de la Conferencia Diplomática de mayo próximo. Es sin duda, un texto que refleja el logro de muchos puntos de equilibrio, pero también de muchos interrogantes que están abiertos a la discusión.

El principal de esos interrogantes es si este texto resulta ser un "sistema", como lo es el conjunto de Varsovia - La Haya - Guadalajara, y el interrogante no es menor, porque precisamente esa cualidad de ser un "sistema" le dio a este última vigencia durante siete décadas. Y además no es menor, porque cada vez que se intentó modificarlo en su esencia orgánica y sistemática, se fracasó.

Como toda obra humana, este texto es susceptible de ser mejorado y en mi opinión, podría serlo precisamente en dos aspectos: hacer de él en definitiva un "sistema" y resolver la vieja cuestión de los límites indemnizatorios en la responsabilidad del transportador. Con esto dejo expresado mi opinión de que la superposición de dos formas de responsabilidad - una de base objetiva y la otra de base subjetiva - y de dos especies de montos indemnizatorios - uno limitado y otro ilimitado - no nos permite sostener que estamos ante un "sistema" jurídico coherente y armónico. Podrá ser una solución económica, pero no una solución jurídica.

Si se logran mejorar estos dos importantes aspectos del sistema, quizá el éxito del futuro convenio esté asegurado. Y en este orden de ideas, el pensamiento jurídico de América Latina podría ser un factor esencial para ese éxito. ¿De que manera?. Promoviendo, sencillamente, la supresión de la responsabilidad limitada. Quizá con sólo esto, nuestra región pueda liderar un criterio jurídico que no solo sea exitoso por su "ratificabilidad", sino también para que tengamos un sistema armónico y coherente.

A esta altura deseo señalar la importancia del resultado del Seminario que, sobre este tema, realizó ALADA en Lima los días 12 y 13 de noviembre último, con el patrocinio de la Dirección General de Transporte Aéreo del Perú, en el que participaron 77 especialistas. Las Conclusiones del Seminario se acompañan a esta presentación. Como surge de su lectura, la supresión de la limitación de la responsabilidad del transportador fue ampliamente aceptada por juristas de 9 países de la región y de España, que fueron los representados en el Seminario. Me permito adelantar que todavía una vez más ALADA se ocupará de este tema - como lo viene haciendo en forma permanente desde hace 4 años en sus Jornadas - antes de la Conferencia Diplomática, cuando celebre sus XXIII as. Jornadas en Santo Domingo, República Dominicana, del 12 al 16 de abril de 1999.

La responsabilidad ilimitada debería integrar el futuro sistema, en lo esencial, con una responsabilidad de base subjetiva. Para ello, es una buena sugerencia la del Coloquio de Mar del Plata de ALADA (30-31 de octubre 1998), en cuanto a modificar el artículo 20 del Proyecto del Grupo Especial de OACI del siguiente modo:

*"Art. 20.- La responsabilidad del transportista prevista en el párrafo 1 del artículo 16 será integral por cada pasajero, salvo que pruebe que:*

*a) el transportista y sus dependientes habían adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño; o*

*b) les fue imposible, a unos y a otros adoptar dichas medidas; o*

*c) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otro acto perjudicial o una omisión de un tercero".*

El trabajo constante de ALADA sobre este asunto ha forjado estas Conclusiones del Seminario de Lima, que en mi opinión resultan una excelente base de trabajo para que todos los Estados Latinoamericanos puedan trabajar de aquí hasta la Conferencia Diplomática, en aras de una posición común que pueda ser sostenida exitosamente en la misma. Estimo que no sería aventurado pronosticar la adhesión de muchos otros países importantes para suprimir la responsabilidad limitada que, como sabemos, ha sido uno de los principales factores de la llamada "Crisis del Sistema de Varsovia". Si así fuere, no me cabe duda que tendríamos un Varsovia Modernizado, porque en síntesis y con otros aspectos que contribuirían a la modernización previstos en el Proyecto de OACI, tendríamos en definitiva, Varsovia con responsabilidad ilimitada.

Si estas reflexiones y el resultado del trabajo de ALADA en este tema contribuyen a lograr una posición uniforme de los Estados de nuestra región, nuestros esfuerzos no habrán sido solo un éxito doctrinario y no tengo dudas, entonces de que esta Asamblea Extraordinaria de la CLAC será doblemente histórica: por la celebración de sus primeros 25 años y por ser el punto de partida de un criterio jurídico común en el tema más importante y actual que, en el ámbito legal, debe resolver en el futuro muy próximo la comunidad aeronáutica internacional.

**RESOLUCIÓN A EX/1/1 – DECLARACIÓN DE MÉXICO**

**CONSIDERANDO** la Declaración de México, promulgada el 14 de diciembre de 1998, en ocasión de la celebración de los 25 años de creación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, los Estados miembros;

**RESUELVEN**

ENCARGAR al Comité Ejecutivo que defina criterios para el establecimiento de una Política Regional en materia de transporte aerocomercial en este nuevo contexto, revisando la Resolución A12-1 “Sobre criterios y directrices en materia de Política de transporte aéreo - Criterios para el establecimiento de una política de transporte aéreo comercial.”

## DECLARACIÓN DE MÉXICO

Teniendo en cuenta el trabajo que ha desarrollado la CLAC en sus 25 años de existencia, contribuyendo al desarrollo de la aviación civil regional.

Reconociendo que los cambios producidos en la aviación civil mundial, han creado un nuevo escenario para el transporte aéreo internacional, con elementos tales como desregulación, liberalización, globalización, privatización, nueva tecnología y desarrollo de las comunicaciones, produciendo una mayor interrelación e interdependencia entre los mercados.

Considerando que rumbo al siglo XXI, este Organismo Regional entiende que su labor debe ser desarrollada en coordinación con otras regiones, pues en este emergente entorno es necesario unir fuerzas, bajo un esquema de cooperación interregional en materia de transporte aéreo, sin apartarse del marco general que ofrece la OACI.

En vista que en la Resolución A13-1 sobre la “ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, este Organismo Regional propugna el panamericanismo, como un medio que fortalecerá el papel que debe jugar el transporte aéreo regional en los próximos años.

Los Estados Miembros que conforman la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, reunidos en esta I Asamblea Extraordinaria de la CLAC, en ocasión de la celebración de los 25 años de su creación,

### **DECLARAN**

Renovar su compromiso de seguir trabajando a favor de la aviación civil regional e internacional dentro de su nueva conformación panamericana.

La voluntad de reafirmar como ingredientes esenciales de su política regional, la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil entre los Estados miembros, mediante el desarrollo de todas las funciones necesarias y en particular aquellas establecidas en su Estatuto.

El deseo de mantener, fortalecer, profundizar y estrechar los lazos con los Organismos Regionales de Aviación Civil y otras Asociaciones e Instituciones relacionadas con el transporte aéreo, a fin de armonizar y coordinar las actividades propias del sector, con los objetivos y planes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La necesidad de establecer mecanismos que contribuyan a desarrollar la integración regional e interregional del transporte aéreo.

Su afán de promover la colaboración entre los Estados miembros y el acercamiento con otros Organismos e Instituciones de otras regiones, que tengan relación con el transporte aéreo, a fin de mejorar la calidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.



## **RELACIÓN DE PERSONAS QUE RECIBIRÁN UN RECONOCIMIENTO POR SU CONTRIBUCIÓN CON ESTE ORGANISMO REGIONAL**

### **GESTORES DE LA CLAC**

Assad Kotaite, quien se desempeñaba como Secretario General de la OACI cuando se gestó la creación de la CLAC

Walter Binaghi, quien se desempeñaba como Presidente del Consejo de la OACI cuando se gestó la creación de la CLAC

Edgar Pol, quien se desempeñaba como Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI cuando se creó la CLAC

Diego Pardo Tovar, quien se desempeñó como Secretario de la Reunión de Constitución del Organismo Regional y contribuyó a la elaboración del Estatuto

### **PRESIDENTES**

Sr. José Rodríguez Torres de México, quien se desempeñó como el Primer Presidente de la CLAC en el periodo 1973 - 1974

Sr. José María Klix de Argentina, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1975 -1976

Recibirá el reconocimiento en su nombre el Doctor Manuel Gamboa, Director Nacional de Transporte Aéreo comercial de Argentina

Sr. Enrique Blas Desimoni de Argentina, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1975 -1976

Recibirá el reconocimiento en su nombre el señor Dante Besaccia de Argentina

Sr. Pedro R. Rivero de Uruguay , quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1977 -1978

Jorge Rojas Carrasco de Chile, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1979 -1980

Recibirá el reconocimiento en su nombre el señor José Manuel Sánchez,  
Subdirector de Proyectos y Desarrollo Organizacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile

Alvaro Uribe Velez de Colombia, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1981 -1982

Recibirá el reconocimiento en su nombre el señor Ernesto Huertas Escallón,  
Director General de la Aeronáutica Civil de Colombia

Juan Guillermo Penagos de Colombia, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1981-1982

Recibirá el reconocimiento en su nombre el señor Ernesto Huertas Escallón,  
Director General de la Aeronáutica Civil de Colombia

Mariano Márquez Oropeza de Venezuela, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1983 -1984

Fernando Graterol Calles de Venezuela, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1983 -1984

Recibirá el reconocimiento en su nombre el señor Angel Machado Almeida,  
Director General Sectorial de Transporte Aéreo de Venezuela

Ruy Messias de Mendonça de Brasil, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1985 -1986

Luis Arroyo Jaime del Perú, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1987 -1988

Carlos Viquez Jara de Costa Rica, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1989 -1990

Alvaro Escalante Montealegre de Costa Rica, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1989 -1990

Alberto Alegría de Argentina, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1991 -1992

Recibirá el reconocimiento en su nombre el señor Raul Federici, Jefe del Departamento OACI del Comando de Regiones Aéreas de Argentina

Renato Cláudio Costa Pereira de Brasil, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante los periodos 1993- 1994 y 1995 - 1996

Eustacio Fábrega de Panamá, quien se desempeñó como Presidente de la CLAC durante el periodo 1997 -1998

Marcos Meirelles Guizman de Chile, actual Presidente de la CLAC para el periodo 1999 - 2000

### **SECRETARIOS Y SECRETARIOS ADJUNTOS**

Indalecio Máximo Ferrari, Primer Secretario de la CLAC (1973 – 1986)

Enrique Pérez Castro, Secretario Adjunto de la CLAC (1974 – 1991)

Angela Marina Donato, Secretaria de la CLAC (1987 – 1994)

Recibirá el reconocimiento el señor Raúl Federici, Jefe del Departamento OACI del Comando de Regiones Aéreas de Argentina.

Marcos Ospina Yépez, actual Secretario de la CLAC (1994 a la fecha)

Alfonso Fonseca., actual Secretario adjunto de la CLAC (1992 a la fecha)

### **ORGANISMOS E INSTITUCIONES**

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Recibirá el reconocimiento el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI

Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI.

Recibirá el reconocimiento el Sr. Paulo I. Hegedus, Director Regional de la Oficina Sudamericana

Oficina Regional para Norteamérica Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI.

Recibirá el reconocimiento el Sr. Raymond Ybarra, Director Regional de la Oficina Norteamérica, Centro América y Caribe

Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.  
Recibirá el reconocimiento la señora Luisa Solchaga, Directora de Organismos Regionales Especializados de la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos

Dirección General de Aeronáutica Civil de México, Subsecretaría de Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
Recibirá el reconocimiento el Ing. Juan Antonio Bargés Mestres, Director General de Aeronáutica Civil de México

### **ASOCIACIONES**

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO LATINOAMERICANO – AITAL  
Recibirá el reconocimiento el Dr. Ernesto Vasquez Rocha, Director Ejecutivo de AITAL

ASOCIACIÓN LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL –ALADA  
Recibirá el reconocimiento el Dr. Mario Folchi, Presidente de ALADA

ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - IATA  
Recibirá el reconocimiento el señor Rodrigo Durán, Subdirector Regional de IATA para América Latina

### **LÍNEAS AÉREAS**

AEROLÍNEAS CENTRALES DE COLOMBIA  
AEROPERU  
AEROVIAS DE COLOMBIA AVIANCA  
Recibirá el reconocimiento el Dr. Ernesto Vasquez Rocha, Director Ejecutivo de AITAL

AEROLÍNEAS ARGENTINAS  
Recibirá el reconocimiento el Sr. Gustavo Donisa, Subgerente de Política Aéreas de Aerolíneas Argentinas

AEROMÉXICO  
Recibirá el reconocimiento el Lic. Salvador Retana Rozano, Gerente de la Industria de Aeroméxico

SERVICIOS AVENSA S.A./SERVIVENSA

Recibirá el reconocimiento el Lic. Eduardo Ruiz Sotomayor, Gerente General de SERVIVENSA en México

COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACIÓN - COPA

Recibirá el reconocimiento el señor Moisés Véliz, Vice-Presidente de COPA

CUBANA DE AVIACIÓN

Recibirá el reconocimiento el señor Elio Mora Despainge, Gerente General de CUBANA DE AVIACION en Mexico y Miembro de la Junta de Directores

ECUATORIANA DE AVIACIÓN

Recibirá el reconocimiento el señor José Luis Bruzzone, Presidente de ECUATORIANA DE AVIACION

LA LÍNEA AÉREA DE COSTA RICA - LACSA

Recibirá el reconocimiento el señor Mario Vásquez Mendoza, Gerente de Ventas de LACSA en México

LAN CHILE

Recibirá el reconocimiento el señor Boris Hirmas Rubio, Presidente Adjunto del Directorio de LAN CHILE

LLOYD AÉREO BOLIVIANO

Recibirá el reconocimiento el Sr. Oswaldo Perez, Asesor de Seguridad de Vuelo de la Compañía Ecuatoriana de Aviación

MEXICANA DE AVIACIÓN

Recibirá el reconocimiento el Lic. Javier Chrislieb Morales, Director Jurídico de la Compañía Mexicana de Aviación

SOCIEDAD ECUATORIANA DE TRANSPORTE AÉREO - SAETA

Recibirá el reconocimiento la Sra. Maria Teresa Cartagena de SAETA

TRANSPORTES AÉREOS DEL MERCOSUR- TAM

Recibirá el reconocimiento el Dr. Candido Mendez, Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales de la DINAC, Paraguay

VARIG S.A.

Recibirá el reconocimiento el señor Renato Rocha, Gerente General de VARIG en México