

XIV ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santo Domingo, República Dominicana, 6 al 9 de noviembre de 2000)

INFORME

Lugar y fecha

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XIV Asamblea Ordinaria en la ciudad de Santo Domingo, en los días 6 y 9 de noviembre de 2000; en este importante evento participaron 202 delegados representando a 18 Estados miembros, 3 Estados observadores, 7 Organismos internacionales, 5 empresas de la industria aeronáutica y 24 compañías de aviación.

Ceremonia de apertura

2. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el señor Ministro de Turismo de República Dominicana solemnizaron el acto inaugural con su presencia. También estuvo presente el Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI, el Cap. Miguel Ramos Gaitán, Director General de Aviación Civil de Costa Rica, en su calidad de Presidente encargado de la CLAC, y el Director General de Aeronáutica Civil de República Dominicana, Dr. Aníbal Amparo García Díaz.

Secretaría y participantes

3. 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 Dominicano. 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.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Apertura de la XIV Asamblea por el Presidente de la CLAC

4. El Capitán Miguel Ramos Gaitán, Primer Vicepresidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en representación del Presidente de la CLAC, inauguró la Asamblea que se llevó a cabo en el Gran Salón del Hotel Meliá Santo Domingo, el día lunes, 6 de noviembre de 2000 a las 1600 Hs. El discurso se acompaña como **Adjunto 3**.

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión**

5. El señor Director General de Aeronáutica Civil de República Dominicana, Dr. Aníbal Amparo García Díaz, en representación del Gobierno de República Dominicana, dio la cordial bienvenida a los asistentes a la Asamblea, augurando el mayor de los éxitos en las deliberaciones. El discurso se acompaña como **Adjunto 4**.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Discurso del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite**

6. El Doctor Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, presentó su saludo a la Asamblea mediante discurso que se acompaña como **Adjunto 5**.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el
bienio 1999-2000**

CLAC/A14-NE/02

7. El Presidente de la CLAC encargado presentó el informe de actividades de la Comisión correspondiente al bienio 1999-2000 tal como se detalla en el documento que se acompaña como **Adjunto 6**.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Adopción del Orden del Día**Error! Bookmark not defined.

CLAC/A14-NE/01 Corrigendum

8. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la nota de estudio CLAC/A14-NE/01 *Corrigendum*, aprobándolo por unanimidad tal como aparece en el **Adjunto 7**.

**Cuestión 6 del
Orden del Día: Establecimiento de los órganos subordinados de la Asamblea (Comités I
y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités**

CLAC/A14-NE/03

9. El Presidente de la CLAC encargado, 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

7, 8, 9, 11, 12 16 y 17 del Orden del Día, mientras que el Comité II se encargó de tratar las cuestiones 10, 13, 14, 15, 18 y 19, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A14-NE/03. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28 y 29 fueran examinadas en las sesiones plenarias.

10. La Asamblea eligió al señor Roberto Kobeh, Jefe de la Delegación de México como Presidente del Comité I y al Dr. Augusto Fuster, Jefe de la Delegación de Paraguay como Presidente del Comité II.

Cuestión 7 del

Orden del Día: Criterios y directrices en materia de transporte aéreo

CLAC/A14-NE/04

11. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A14-NE/04 mediante la cual el Comité Ejecutivo sometió a su consideración el Proyecto de Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de transporte aéreo” que fuera aprobado por el Comité Ejecutivo en su LVI reunión (Quito, Ecuador, mayo de 2000) para reemplazar a la Resolución A12-1.

12. La Asamblea tomó nota de los antecedentes incluidos en dicha nota de estudios, los mismos que dieron lugar a la propuesta de Resolución, señalándose que, para la elaboración del citado Proyecto se contó con la colaboración del Grupo *ad hoc* encargado de revisar y actualizar las Decisiones de la CLAC, considerándose conveniente que reemplace a las siguientes Decisiones: Rec A2-3, Rec A3-1, Res A8-5, Rec A8-2, Res A10-1, Res A10-2, Rec A11-1, Rec A11-3, Res A12-1, Res A12-2 y Declaración de Principios de Rio de Janeiro sobre las medidas unilaterales con efectos extraterritoriales en materia de aviación civil internacional; por encontrarse éstas incluidas dentro la nueva Resolución.

13. Durante el debate, algunos Estados sugirieron ciertas modificaciones con el objeto de aclarar algunos términos allí expresados. Especial atención se dio al texto correspondiente a la “Nacionalidad del Transportador”, el mismo que fue modificado. Sin más comentarios, la Asamblea adoptó la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN A14-1

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Primera Asamblea Extraordinaria (México, diciembre de 1998), encargó al Comité Ejecutivo la definición de criterios para el establecimiento de una política regional en materia de transporte aerocomercial, revisando la Resolución A12-1;

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama de los Estados miembros de la CLAC la coordinación de las políticas de transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la

constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional y la seguridad aeroportuaria son temas prioritarios en cuanto al cumplimiento de sus normas.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC.

SEGURIDAD Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional y seguridad aeroportuaria

Los Estados miembros darán prioridad al fortalecimiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad aeroportuaria, para buscar un continuo cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI, pudiendo tomar en cuenta los mecanismos de carácter bilateral y multilateral que se adopten.

2. Facilitación

Los Estados miembros ratifican la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad aeroportuaria.

USUARIO

3. Derechos del usuario

Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarios y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.

COMPETITIVIDAD

4. Apertura de tráfico

- a) Los Estados miembros facilitarán, según su política, el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, intra y extra regionales a favor de los transportadores aéreos de la región en un esquema de sana competencia.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, según su política, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares.
- c) Los Estados miembros promoverán, según su política, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente.

5. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.

6. Competencia

Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.

7. Medidas unilaterales

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o a los transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.

ASPECTOS COMERCIALES

8. Servicios de escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

9. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo

hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.

10. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

11. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

Los Estados miembros consideran importante que se utilice el código de conducta de la OACI y se incluya la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

12. Asignación de turnos (SLOTS)

Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA.

13. Subsidios, impuestos y cargos al usuario

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a sus transportistas. Asimismo, reconocen que los impuestos y cargos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

INTERESES CONVERGENTES

14. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo que elabore las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos.

15. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e

institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

ASPECTOS JURÍDICOS

16. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros procurarán adoptar las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.

17. Normas ambientales

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común y una activa participación en los foros técnicos sobre esta materia, y tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener sobre la utilización del material de vuelo de los transportistas de la región.

18. Nacionalidad del transportador

La nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúa la designación y se determinará de acuerdo con su propia legislación.

19. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

20. Empleo de personal no nacional

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices

periódicamente.

Cuestión 8 del

Orden del Día: Derechos del Usuario
Tarea No. 19 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/05
CLAC/A14-NE/09

14. La Asamblea tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/A14-NE/05 mediante la cual el Comité Ejecutivo sometió a consideración el Proyecto de Recomendación sobre la “Derechos del Usuario” y su correspondiente texto de orientación “Cartilla de Derechos del Usuario del Servicio Aéreo”.

15. Durante la presentación de la nota de estudio se resaltó que este Proyecto de Recomendación constituía el resultado de la labor del Grupo *ad hoc* sobre normatividad, el cual procedió a la refundición de las Decisiones Res A4-5, Res A5-2, Res A5-4, Rec A6-4, Rec A8-7 y Rec A10-7 y que para la elaboración de este Proyecto, se había tomado en cuenta los nuevos lineamientos del Convenio de Montreal de 1999 suscrito durante la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico (Montreal, mayo de 1999), que reemplaza al anterior Convenio de Varsovia.

16. Asimismo, se puso de relieve que este importante documento permitirá a los Estados miembros disponer de una guía de orientación en materia de protección de los derechos del usuario, elemento fundamental del transporte aéreo y sería conveniente que esta nueva Recomendación se incorpore a la legislación de los Estados miembros y se divulgue a través de todos los medios posibles.

17. Luego de un interesante intercambio de ideas sobre el contenido de dicha Recomendación, se destacó la importancia de la Cartilla del Usuario y de los derechos que le asisten. Con ciertas modificaciones, la Asamblea adoptó el siguiente texto:

RECOMENDACIÓN A14-2

DERECHOS DEL USUARIOError! Bookmark not defined.

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la CLAC se encuentra la obtención de un desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que resulta necesario tutelar los derechos del usuario como principal sostén de la industria;

CONSIDERANDO que el reconocimiento de tales derechos debe ser complementado con la confección de una cartilla que los detalle convenientemente.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

Error! Bookmark not defined.

RECOMIENDA A LOS Estados miembros:

1. Adoptar el siguiente régimen de atención al pasajero cuando se le deniegue el embarque, por razones que no le son imputables, teniendo reserva confirmada:
 - a) Las líneas aéreas deberán utilizar todos los medios a su alcance para proporcionar transporte sustitutivo en el primer vuelo disponible en alguna línea regular o no regular, incluyendo conexiones con espacio confirmado cuando estas últimas sean aceptables para el pasajero. El pasajero, a su elección, podrá optar por el transporte sustitutivo o por el reembolso del importe pagado; sin perjuicio del ejercicio de los restantes derechos previstos en el párrafo 2 de la presente Recomendación.
 - b) Las líneas aéreas proporcionarán al pasajero, como mínimo, los siguientes servicios sin cargo para el mismo.
 - i) Una comunicación al punto de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario.
 - ii) Comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo.
 - iii) Alojamiento en algún hotel del aeropuerto o la ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo exceda las cuatro horas.
 - iv) Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
 - c) La línea aérea no está obligada a prestar los servicios indicados en el literal b), cuando la denegación de embarque se deba a razones imputables al pasajero o por orden de autoridad competente, de conformidad a lo establecido en el contrato de transporte.
 - d) Las líneas aéreas y las agencias de viaje estarán obligadas a colocar carteles explicativos en los puntos de emisión de boletos, reservación de espacios y en los mostradores de los aeropuertos, indicando claramente el régimen establecido o aprobado por el gobierno respectivo.
 - e) Los servicios mencionados en el párrafo b) son los mínimos a que tiene derecho un pasajero no embarcado, pudiendo la línea aérea ofrecer otros no especificados por esta Recomendación, de acuerdo con las circunstancias especiales y la condición del pasajero.
2. El régimen de atención al pasajero establecido en el numeral 1, no implica ni supone renuncia por parte del mismo al ejercicio de sus derechos, conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y a la legislación del país donde existió la denegación de embarque.

3. El campo de aplicación de estos principios resulta aplicable a todos los vuelos regulares internacionales que salen del territorio de los Estados miembros de la CLAC, cualquiera sea el país de bandera del explotador y a todos los vuelos del interior, siempre que se trate de pasajeros con documentos de transporte con conexión directa a un vuelo internacional de salida o llegada.
4. Definición de "espacio previamente confirmado":
Especificación del número de vuelo y la anotación "OK" en el lugar apropiado del billete por parte de la línea aérea o su agente autorizado. Siempre que sea posible, dicha anotación irá acompañada del número de referencia de la reserva y/o la identificación de la línea aérea o el agente que haya hecho la misma.
5. Pérdida de un vuelo de conexión:
Los servicios mínimos especificados en el párrafo 1, también deberán ser proporcionados por la línea aérea en los puntos de conexión especificados en el billete cuando se pierdan los vuelos de conexión con reserva confirmada indicados en el mismo.
6. Aceptación del transporte sustitutivo:
El pasajero podrá rechazar el transporte substitutivo a que se refiere el párrafo 1, apartado a), cuando no se le ofrezcan condiciones similares a las indicadas en el billete de pasaje.
7. En el billete de pasaje u otro lugar conveniente, se deberá indicar claramente que las cancelaciones tardías y pasajeros no presentados, pueden acarrear penalidades, incluso cancelaciones de los tramos subsiguientes.
8. Las tarifas pagadas por el usuario serán válidas dentro de los plazos y condiciones que especifique el billete.
9. Adoptar los siguientes criterios en materia de documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados:
 - a) Tipos de reembolsos:
 - i) Reembolso involuntario:
Se aplica cuando la línea aérea no pueda proporcionar los servicios dentro de las condiciones estipuladas en el documento de viaje respectivo.
 - ii) Reembolso voluntario:
Se aplica cuando las razones que invoque el pasajero para solicitar el reembolso no son atribuibles a incumplimiento del contrato de transporte por parte de la línea aérea.
 - iii) Reembolso de un billete extraviado o de otro documento de viaje procede previa prueba satisfactoria del extravío.
 - b) Los reembolsos serán efectuados por el transportista que emitió originalmente el documento de viaje o por sus agentes autorizados.

- c) Los reembolsos se harán en la moneda en que se haya pagado la tarifa o en la moneda del país en el que se realiza el reembolso.
 - d) En los casos de reembolsos involuntarios, éstos se harán en la moneda del país donde se pagó la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso, a opción del beneficiario. En ambos casos se aplicará sobre el valor de la tarifa original expresada en dólares, el tipo de cambio vigente en el momento del reembolso.
 - e) En los casos de reembolsos voluntarios y de documentos de viaje extraviados, éstos se harán en la moneda en que se pagó la tarifa, manteniendo el tipo de cambio vigente en el momento en que se adquirió el documento de viaje.
 - f) Cuando los Estados miembros consideren justificado autorizar a las líneas aéreas aplicar recargos o gastos administrativos en relación con los reembolsos, dichos recargos o gastos no se aplicarán en los casos de reembolsos involuntarios y debido a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
10. Que, en casos especiales, los pasajeros que requieren de asistencia especial, tengan derecho de embarcar, en primer término, con la debida asistencia y en lo posible disponer de un asiento de mayor comodidad dentro de la clase respectiva.
11. Que adopten la "CARTILLA" que obra en el Anexo de la presente Recomendación, como texto de orientación conteniendo información sobre los derechos de los usuarios, a efectos de su difusión por los medios que resulten pertinentes.

ANEXO

CARTILLA DE DERECHOS DEL USUARIO DEL SERVICIO AÉREO **(Texto de orientación)**

Introducción

El transporte aéreo se basa en un contrato entre el usuario (puede ser usted mismo) y el transportador aéreo aun cuando el primer contacto se haya efectuado a través de la mediación de un agente autorizado. En consecuencia, de ese contrato se derivan derechos y obligaciones para las dos partes, siendo el agente en el caso de haberlo, responsable solidariamente con el transportista. Por esta razón, es necesario conocer los derechos que le asisten, incluidos aquellos relacionados a su seguridad y cuáles los procedimientos que debe seguir para proteger sus intereses.

Los derechos del usuario del transporte aéreo son los siguientes:

- 1. Vuelos confirmados:
 - a) Si un billete de pasaje está emitido con fecha de salida confirmada y su embarque es denegado por falta de espacio, lo que en el lenguaje aerocomercial se llama "sobreventa" o bien "overbooking", o por cualquier otra razón no imputable al pasajero,

el usuario tiene derecho a ser compensado y embarcado en el primer vuelo que parta a su destino. La compensación dependerá de las normas aplicables en el lugar en que se produce la denegación de embarque.

- b) Tiene derecho a una comunicación a su lugar de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario, comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo, alojamiento en un hotel del aeropuerto o ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo sea superior a 4 horas y al transporte terrestre necesario desde y hacia el aeropuerto. Dichos derechos le corresponderán únicamente si se presenta con la antelación fijada en el aeropuerto y si además ha cumplido con el requisito de reconfirmar su reserva 72 horas antes de su embarque.
- c) Lo indicado en el punto b), son los mínimos derechos que tiene el usuario. Dependiendo de la política comercial de la empresa, podrá obtener la asignación de otros beneficios complementarios.
- d) Debe tenerse presente que aun aceptando dichos beneficios, no perderá otros derechos conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y la legislación vigente en el país en el que se produjo la sobreventa.
- e) En el caso de que, a raíz de dicha sobreventa o bien de un retraso atribuible al transportista, se pierda una conexión con otro vuelo, se aplicarán los derechos indicados en el punto b).

2. Transporte de pasajeros que requieren de asistencia especial:

En casos de pasajeros que requieren de asistencia especial, tendrán derecho a embarcar en primer término con la debida asistencia y en lo posible, disponer del asiento de mayor comodidad en su clase.

3. Equipaje que pueden transportar:

- a) Como equipaje de mano tiene derecho a llevar un maletín pequeño, un paraguas, y un abrigo o impermeable. Debe considerarse como equipaje, a los artículos, efectos y demás pertenencias personales necesarios o apropiados para vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación con el viaje.
- b) Cuando se trate de un equipaje llamado "facturado", es decir, el que va en la bodega de la aeronave, el transportista debe emitir un talón marbete, para habilitar a su reclamo en el lugar de destino.
- c) Debe tenerse presente que no se admitirán como equipaje aquellos artículos que puedan poner en peligro a la aeronave y a las personas, incluidos explosivos, gases comprimidos, materiales corrosivos, oxidantes, radio-activos o magnéticos, materiales de fácil combustión, venenosos, sustancias dañinas o irritantes y líquidos que no sean

aquellos que lleve en su equipaje de mano para utilizarlos durante el viaje.

- d) Si el pasajero lleva consigo o incluye entre su equipaje de mano, armas o municiones, éstas deberán ser presentadas al transportista para su inspección previa a la iniciación del viaje. Si el transportista las acepta, podrá exigir su entrega y custodia hasta la llegada del pasajero al edificio del aeropuerto de destino.
- e) El usuario no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, documentos comerciales, pasaportes y otros documentos de identificación o muestras, ya que el transportador aéreo no se responsabiliza por ellos.
- f) El equipaje debe estar empaquetado en maletas o contenedores similares que garanticen el transporte seguro, con un tratamiento ordinario.

4. Franquicia de equipaje:

- a) El pasajero tiene derecho al transporte gratuito del equipaje que no exceda las limitaciones que el transportista haya fijado como franquicia en peso o volumen.
- b) Si el equipaje excede del límite de franquicia en la forma que indiquen los reglamentos del transportista, se deberá abonar un recargo de conformidad con la reglamentación que aplique la línea aérea.
- c) Es posible declarar un valor por el equipaje que va a la bodega, corriendo a cargo del usuario los costos correspondientes.

5. Pérdida de equipaje e indemnizaciones:

- a) En el supuesto de pérdida o daño de su equipaje facturado, el usuario deberá informar inmediatamente este incidente al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de viaje), exigiendo de éste la entrega de un formulario en el que debe indicar el contenido y la descripción de los artículos transportados y una estimación de su valor. La ausencia de esta protesta, traerá como consecuencia la pérdida del derecho a reclamar judicialmente los daños ocasionados por tal pérdida o daño a su equipaje.
- b) En el caso del equipaje cuya custodia conserva el pasajero, la limitación de la responsabilidad del transportador alcanza la suma de 5000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local. En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1975 dichas cifras han sido expresadas en 17 y 332 Derechos Especiales de Giro (DEG), respectivamente.

En cuanto a los Estados que han ratificado y forman parte del Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, dicha limitación alcanzará en conjunto al equivalente a 1000 DEG.

Para el caso de vuelos Nacionales (cabotaje), dichas cifras estarán determinadas por la legislación local.

6. Transporte de animales:

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

7. Extravío de billete de pasaje:

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

8. Reembolsos:

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

9. Comidas a bordo:

El usuario tiene derecho a que le sirvan a bordo las comidas pactadas, cuyas condiciones de higiene y salubridad quedan a cargo del transportista.

10. Seguros del usuario:

- a) La responsabilidad del transportador por cada pasajero en el viaje internacional se limita a la suma de 125000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, o bien de 250000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, según que el Estado de destino sea signatario del Convenio de Varsovia o del Protocolo de la Haya, respectivamente.
- b) Si el viaje fuese hacia, desde o con un punto de parada convenida en los Estados Unidos

de Norteamérica, la responsabilidad del transportador por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal se establece en la suma de 75000 Dólares Estadounidenses, incluidos los honorarios y costas judiciales, salvo que en el reclamo se haya previsto el pago por separado de los honorarios y costas; en este supuesto, el límite de responsabilidad será de 58000 Dólares Estadounidenses, excluidos dichos costos.

- c) En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, la responsabilidad del transportador es ilimitada, salvo que éste pruebe que no hubo negligencia de su parte en la producción del daño o que el mismo fue causado por terceros, casos en los cuales, dicha responsabilidad no excederá la suma equivalente a 100000 DEG, en Dólares Estadounidenses o moneda local.

11. Transporte de mercadería:

- a) Si el usuario hubiese elegido el transporte aéreo para envío de mercadería, también al momento de hacerlo acordará, ya sea con el transportista o con el agente de carga, un contrato, cuya documentación recibe el nombre de carta de porte aéreo o guía aérea.
- b) Si la mercadería llegase averiada o se extraviara, deberá formular por escrito en la misma guía aérea o en carta por separado, dirigida al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de carga), una protesta inmediatamente o al más breve plazo, generalmente no sobrepasando siete días de la fecha prevista de llegada de la mercadería al lugar del destino, de lo contrario perderá el derecho a reclamar por dicho daño.
- c) En el caso de daño, avería o pérdida de la mercadería, la responsabilidad del transportista está limitada a 250 Francos Oro o su equivalente por cada kilogramo transportado, salvo que se haya efectuado una declaración de valor, en cuyo caso, dicha limitación se desplazará a favor de ésta última estimación.

En los países que han adherido al convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, la responsabilidad del transportador en los supuestos de destrucción, pérdida, avería o retraso de la mercadería, se encuentra limitada a 17 DEG por kilogramo, a menos que el expedidor haya efectuado al entregar el bulto al transportista, una declaración especial de la entrega de este en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria si hubiera lugar a ello. En tal caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe declarado, a menos que se pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino.

12. Cumplimiento de leyes:

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

13. Seguridad:

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

18. De igual manera, la Asamblea tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/A14-NE/19 sobre Derechos del Usuario presentada por IATA mediante la cual se instaba a los Estados miembros de la CLAC que, en la medida de lo posible, armonicen el proyecto de la Comisión con el marco de referencia de la IATA de servicio al cliente.

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC. Declaraciones de la CLAC. Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC. Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes

Tareas Nos. 13 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/06

19. El Comité Ejecutivo presentó a la Asamblea la nota de estudio CLAC/A14-NE/06 relacionada con el estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC, las Declaraciones de la CLAC, los métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC, y las Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes.

20. Luego de un amplio intercambio de criterios sobre el contenido de las Decisiones presentadas, y de realizar ciertas modificaciones a su contenido, la Asamblea acogió favorablemente los textos que se detallan a continuación:

RESOLUCIÓN A14-3

MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O ENMIENDA DE LAS DECISIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC en su Artículo 3 establece que: *“La CLAC es un organismo de carácter consultivo y sus Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos”*;

CONSIDERANDO que también el Estatuto en su Artículo 12, entre otras cosas, dispone que: *“Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por*

deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto”;

CONSIDERANDO de igual manera que el mismo artículo del Estatuto establece que las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los Estados representados, salvo lo que dispone el Artículo 25;

CONSIDERANDO por otro lado que el Artículo 38bis del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC al referirse a la aprobación de las Decisiones de la Asamblea, manifiesta que: *“las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por la Asamblea que no impliquen reformas al Estatuto de la CLAC y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil, podrán ser aprobadas por los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas, en el mismo acto que éstas son adoptadas”;*

CONSIDERANDO la necesidad de dejar claramente establecido el alcance de las Decisiones de la CLAC en cuanto a su finalidad y grado de jerarquía, y de disponer de métodos y procedimientos suficientemente claros sobre la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la CLAC.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE aprobar los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”, que se acompañan a la presente.

**MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA
LA ELABORACIÓN, PUESTA EN VIGENCIA, DEROGACIÓN Y/O
ENMIENDA DE LAS DECISIONES DE LA CLAC**

Introducción

1. Tomando en cuenta la experiencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en la promulgación de Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) y la necesidad de establecer un apropiado ordenamiento interpretativo sobre los citados instrumentos, el Comité Ejecutivo de la CLAC encargó al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) la revisión de la normatividad del Organismo y su actualización.

2. El GEPEJTA luego del estudio pertinente, a través de su Grupo *ad hoc*, consideró conveniente el desarrollo de métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones.

Marco Legal

3. Los Artículos 15 del Estatuto y 39 del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, señalan que le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.

4. De igual forma, el Estatuto, en sus Artículos 3 y 12 y el Artículo 38 bis del Reglamento Interno de Reuniones, establecen que las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigencia durante la misma Asamblea; por lo tanto existe suficiente amparo para promulgar el presente documento sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

Finalidad

5. Este documento tiene por objetivo precisar los conceptos de Resolución, Recomendación y Conclusión, que aparecen en el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC, así como de disponer de procedimientos a seguir para su elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda.

Definiciones

6. A efectos del trabajo que realizará la CLAC, se deberá considerar las siguientes definiciones:

6.1 **Resolución**, es la expresión formal de una decisión adoptada por la Asamblea de la CLAC, que no implica una acción individual de los Estados miembros como consecuencia de la misma y sobre el tema objeto de ésta.

- 6.2 Recomendación, es una decisión de la Asamblea de la CLAC, dirigida a sus Estados miembros que incluye acciones o procedimientos a ejecutar en forma individual. Su aprobación por parte de cada Gobierno confirmará su disposición de aplicarla dentro de los límites de la legislación nacional.
- 6.3 Conclusión, es el resultado formal de concordancia o no sobre un asunto de trabajo expresado por la Asamblea.

Procedimientos

7. Para elaborar, poner en vigencia, derogar y/o enmendar las Decisiones de la CLAC se deberá seguir el siguiente procedimiento:

7.1 Elaboración

A efectos de evitar confusiones en la numeración de las Decisiones de la CLAC, éstas serán elaboradas de la siguiente manera:

- Toda Resolución llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número impar.
- Toda Recomendación llevará el número de la Asamblea donde fue promulgada, seguido de un número par.
- En caso de las Conclusiones, la numeración será correlativa.

7.2 Resoluciones estatutarias

7.2.1 La aprobación o enmienda de las Resoluciones de carácter estatutario deberá efectuarse por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros y su notificación será depositada en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, luego de lo cual entrarán en vigor.

7.2.2 El tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor, será de cinco años. Una vez alcanzado ese tiempo y en caso de que no se haya obtenido el número mínimo de notificaciones, la Secretaría iniciaría el proceso de revocatoria, a través del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo y del Comité Ejecutivo, con miras a que la subsiguiente Asamblea tome la decisión que estime conveniente.

7.3 Resoluciones no estatutarias

- 7.3.1 Las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigor durante la misma Asamblea en que fueron discutidas. En caso de que algún Estado no esté de acuerdo con la aprobación o se abstenga, dejará constancia en el acta de la respectiva Asamblea sobre sus motivos o reservas.
- 7.3.2 No se podrá utilizar una Resolución para homenajes, los mismos que se formularán a través de una moción consensuada.
- 7.3.3 La aprobación de las Resoluciones administrativas y/o presupuestarias se acogerá a lo señalado en el punto 7.3.1 y se tornará obligatoria la inclusión de un inciso relativo al periodo de validez.
- 7.3.4 En caso de que las Decisiones traten sobre algún tema muy específico, por ejemplo las que instan a la ratificación de convenios o a cumplir con determinado objetivo, o Decisiones que traten de temas técnicos, se deberá incluir un inciso sobre el periodo de validez.

RECOMENDACIÓN A14-4

ESTADO DE APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL ESTATUTO DE LA CLAC

CONSIDERANDO que las Resoluciones A4-1, A4-3 y A12-5 emitidas por la CLAC se refieren a aspectos sustanciales sobre la funcionalidad del Organismo Regional;

CONSIDERANDO que la Resolución A13-1 modifica el Estatuto, ampliando el área geográfica de la CLAC para convertirse en Organismo Panamericano y permite la adhesión, sin restricciones geográficas, de todos los Estados del Continente Americano;

CONSIDERANDO el tiempo transcurrido desde la emisión de las Resoluciones antes citadas y que hasta la fecha no se ha alcanzado el número suficiente de aprobaciones para su entrada en vigor;

CONSIDERANDO que es conveniente para los Estados miembros contar con procedimientos que agilicen la adopción de las medidas señaladas y coadyuven al mejor aprovechamiento del foro regional.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros, que aún no lo han hecho, que ratifiquen lo antes posible las Resoluciones A4-1, A4-3, A12-5 y A13-1, y depositen los instrumentos de aprobación pertinentes en la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

RESOLUCION A14-5

DECLARACIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que tanto el Estatuto como el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, en varios de sus artículos, hacen referencia a las Conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones como instrumentos de decisiones adoptadas por la Asamblea;

CONSIDERANDO que ni en el Estatuto ni en el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC se hace referencia específica a las Declaraciones;

CONSIDERANDO que, no obstante lo señalado, la Asamblea de la CLAC ha promulgado varias Declaraciones;

CONSIDERANDO la necesidad de definir las referidas Declaraciones.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Definir a la “Declaración” como una manifestación de la CLAC ante determinado asunto, que no implique necesidad alguna de aprobación o de acción individual por parte de los Estados miembros.
2. Esclarecer que, en consecuencia, las Declaraciones no deben integrar el conjunto de Decisiones de la CLAC, debiendo únicamente constar como Anexo al Compendio de Decisiones, exclusivamente para fines informativos.
3. Establecer que las Declaraciones no recibirán codificación normativa (CON, RES o REC) y como parte de su título deberá constar la ciudad donde fue promulgada y la fecha respectiva.
4. Mantener el texto de la Declaración de México, retitulándose como: DECLARACIÓN DE MÉXICO - 14 de diciembre de 1998.

RESOLUCION A14-7

DECISIONES DE LA ASAMBLEA DECLARADAS NO VIGENTES

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su LIV Reunión, resolvió encargar al Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, la revisión y actualización de las Decisiones de la CLAC;

CONSIDERANDO que el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, durante el desarrollo de la tarea encomendada, observó la necesidad de constituir un Grupo *ad hoc* bajo la coordinación de la Secretaría;

CONSIDERANDO las propuestas del Grupo *ad hoc* aprobadas por el Comité Ejecutivo;

CONSIDERANDO que esta Decisión no afectará ningún derecho, obligación o responsabilidad adquiridos.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Declarar no vigente las siguientes Decisiones de la CLAC:

- 1 Res A1-1 Aprobación del Estatuto de la CLAC y pago de contribuciones
- 2 Rec A1-1 Estadísticas de transporte aéreo
- 3 Rec A1-2 Planificación del transporte aéreo
- 4 Rec A1-3 Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo
- 5 Rec A1-5 Arreglos de cooperación entre las líneas aéreas
- 6 Rec A1-8 Adhesión a los convenios internacionales de Derecho Aéreo
- 7 Rec A2-2 Cumplimiento de las tarifas en los servicios aéreos internacionales dentro de la región
- 8 Rec A2-3 Los acuerdos de transporte aéreo y los permisos de operación
- 9 Rec A2-4 Eliminación de gravámenes
- 10 Rec A2-5 Libre tránsito de personas y circulación de moneda
- 11 Rec A2-6 Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC en los campos de la economía del transporte aéreo y el derecho aéreo
- 12 Res A3-1 Enmiendas al Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC
- 13 Res A3-2 Fijación y cumplimiento de las tarifas
- 14 Res A3-3 Derechos de sobrevuelo y de parada técnica
- 15 Rec A3-1 Reajuste de la capacidad en épocas de gran demanda
- 16 Rec A3-4 Impuestos o derechos de aduana sobre los documentos de las empresas aéreas
- 17 Rec A3-6 Impuestos sobre los billetes de pasajes y otros impuestos o derechos conexos con los viajes al exterior

- 18 Rec A3-7 Derechos consulares u otros derechos en relación con la entrada o salida de las aeronaves
- 19 Rec A3-8 Revisión del Convenio de Roma
- 20 Rec A3-10 Adiestramiento de personal aeronáutico
- 21 Rec A3-12 Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros
- 22 Res A4-2 Enmienda al Reglamento Interno de la CLAC
- 23 Res A4-4 Enmienda al Reglamento Interno de la CLAC
- 24 Res A4-5 Régimen de atención al pasajero en casos de sobre-venta
- 25 Res A4-7 Reglamentación de la capacidad de los servicios internacionales de transporte aéreo
- 26 Rec A4-1 Reglamentación de la Resolución A3-2 sobre tarifas
- 27 Rec A4-4 Reducción de las distancias de vuelo en la región
- 28 Rec A4-6 Facilitación del transporte aéreo
- 29 Rec A4-7 Comités nacionales y aeroportuarios de facilitación
- 30 Rec A4-8 Desplazamiento de personas físicamente incapacitadas en los aeropuertos
- 31 Rec A4-9 Coordinación entre las medidas de seguridad y de facilitación en los aeropuertos
- 32 Rec A4-10 Perfeccionamiento de la capacidad de los Estados miembros de la CLAC relativas a la seguridad
- 33 Rec A4-11 Ratificación y adhesión a los convenios internacionales relativos a la seguridad de la aviación civil
- 34 Rec A4-12 Proyectos regionales de cooperación técnica PNUD/OACI
- 35 Rec A4-13 Resoluciones y Recomendaciones refundidas y no vigentes al 5 de diciembre de 1980
- 36 Res A5-1 Resoluciones y Recomendaciones de la Asamblea declaradas no vigentes
- 37 Res A5-2 Precisiones respecto a las normas contenidas en la Resolución A4-5: Régimen de atención al pasajero en los casos de sobre-venta

- 38 Res A5-4 Condiciones del contrato de transporte aéreo (pasajeros)
- 39 Res A5-5 Complementaria de la Resolución A3-2 sobre tarifas
- 40 Res A5-6 Pronta aprobación de las tarifas
- 41 Rec A5-1 Medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI
- 42 Rec A5-2 Adhesión a los Protocolos de Montreal y conversión del Franco Oro
- 43 Rec A5-3 Infracciones tarifarias
- 44 Res A6-1 Aprobación de las decisiones adoptadas por las Asambleas de la CLAC
- 45 Res A6-4 Medidas unilaterales que afectan el transporte aéreo internacional
- 46 Res A6-6 Intralineabilidad e interlineabilidad en la aplicación de las tarifas
- 47 Res A6-10 Recopilación de datos sobre costos e ingresos de explotación de las líneas aéreas latinoamericanas
- 48 Res A6-11 Pronta ratificación del Protocolo de enmienda al Convenio de Chicago Artículo 3° bis
- 49 Rec A6-1 Principio de doble aprobación de las tarifas
- 50 Rec A6-4 Compensaciones por retrasos en los vuelos y en la entrega del equipaje
- 51 Res A7-3 Restricciones sobre el ruido de aeronaves
- 52 Rec A7-4 Impuesto sobre los billetes de pasajes y otros impuestos o derechos conexos con los viajes al exterior
- 53 Res A8-3 Restricciones sobre ruido de aeronaves
- 54 Res A8-4 Facilitación del transporte de carga aérea
- 55 Res A8-5 Política sobre relaciones intergubernamentales con organismos internacionales de intercambio de servicios
- 56 Rec A8-2 Otorgamiento de los derechos de tráfico de quinta libertad
- 57 Rec A8-4 Complementaria de la Recomendación A5-2 adhesión a los Protocolos de Montreal 3 y 4
- 58 Rec A8-5 Ratificación ordenamiento penal de la aviación civil internacional

- 59 Rec A8-7 Complementaria de las Resoluciones A4-5 y A5-4 relativas al régimen de sobre-venta o exceso de reservas en el transporte aéreo
- 60 Rec A8-8 Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo
- 61 Res A9-1 Resoluciones o vigentes de la Asamblea
- 62 Res A9-2 Automatización del Programa de Estadísticas de Origen y Destino
- 63 Res A9-3 Cumplimiento de Estados miembros de sus obligaciones financieras con el organismo regional
- 64 Res A9-4 Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros
- 65 Rec A9-1 Nuevos cursos de acción sobre aprovechamiento de centros de instrucción y personal docente de la Región
- 66 Rec A9-2 Estado de aprobación de las enmiendas al Estatuto de la CLAC (Res A4-1 y Res A4-3)
- 67 Res A10-1 Mecanismo de negociación regional
- 68 Res A10-2 Acciones políticas tendientes a la flexibilización del transporte aéreo
- 69 Res A10-3 Conveniencia de ratificación del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de su detección
- 70 Res A10-5 Interpretación del Artículo 3 del Estatuto de la CLAC
- 71 Res A10-6 Ratificación de las medidas adoptadas en las Asambleas de la CLAC
- 72 Res A10-7 Resoluciones y Recomendaciones no vigentes de la Asamblea
- 73 Res A10-8 Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros correspondiente al bienio 1993-1994
- 74 Res A10-9 Pronta ratificación de los Protocolos de Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículos 50 a) y 56
- 75 Res A10-10 Futura evolución del transporte aéreo y su reglamentación.
- 76 Rec A10-1 Participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control del medio ambiente
- 77 Rec A10-7 Cartilla sobre los derechos del usuario del transporte aéreo

- 78 Rec A10-8 Activación del programa de facilitación para el desplazamiento de personas de edad avanzada y de las físicamente incapacitadas en los aeropuertos
- 79 Rec A10-10 Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros
- 80 Con A10-1 Sobre eventuales fórmulas internacionales de penalización del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores y elementos químicos esenciales utilizando como medio para dichos fines a la aviación general
- 81 Con A10-2 Política de aproximación con países anglo y franco parlantes del Caribe
- 82 Res A11-1 Marco de referencia del grupo especial de trabajo sobre tráfico ilícito de drogas por vía aérea - GETIDA
- 83 Res A11-3 Prorrates de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros
- 84 Rec A11-1 Guía de criterios sobre la aplicación de sistemas electrónicos de registro y/o aprobación tarifaria
- 85 Rec A11-3 Orientaciones a los Estados miembros sobre ciertos elementos del transporte aéreo
- 86 Con A11-1 Declaración de principios de Montevideo
- 87 Res A12-1 Sobre criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo
- 88 Res A12-2 Política de relaciones intergubernamentales con la Organización Mundial de Comercio (OMC)
- 89 Res A12-3 Adopción de medidas restrictivas sobre el ruido y emanaciones de gas y de los programas de protección al medio ambiente
- 90 Res A12-4 Seguridad operacional en la Región Latinoamericana
- 91 Res A12-6 Incorporación de otros Estados de América a la CLAC
- 92 Res A12-7 Observancia de normas internacionales de la OACI en materia de sobrevuelo
- 93 Res A12-8 Enmienda de las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A8-8 referentes a impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo
- 94 Res A12-12 El Sistema Estadístico de la CLAC y su proyección a futuro
- 93 Res A12-8 Enmienda de las Recomendaciones A3-4, A3-7 y A8-8 referentes a

impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo

- 94 Res A12-12 El Sistema Estadístico de la CLAC y su proyección a futuro
- 95 Res A12-13 Cumplimiento de la Recomendación A-66 de la 11 Reunión Departamental de Facilitación de la OACI sobre el Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo
- 96 Res A12-14 Prorrato de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros
- 97 Res A13-2 Prorrato de los gastos directos de la CLAC. Escalas de porcentajes de contribución 1999-2000
- 98 Res AEX/1 Declaración de México
- 99 Declaración de principios de Río de Janeiro sobre las medidas unilaterales con efectos extraterritoriales en materia de aviación civil internacional

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Adhesión al Acuerdo para la implantación y seguimiento del sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional. Proyecto de Recomendación.

Tarea No. 10 del Comité Ejecutivo

CLAC/A14-NE/07

21. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A14-NE/07 referente al Acuerdo para la implantación y seguimiento del sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional; tomó nota de los antecedentes presentados por el Comité Ejecutivo que dieron lugar al Proyecto de Recomendación que promueve la adhesión al mencionado Acuerdo por parte de los Estados miembros de la CLAC que no son parte del Sistema, y procedió a la discusión del texto del Proyecto. Por su parte, los delegados de Bolivia, Cuba y la FAA de los Estados Unidos manifestaron que estaban próximos a adherirse al Sistema.

22. Luego de un amplio intercambio de ideas sobre el contenido de la Recomendación, entre las cuales se destacó la importancia del Sistema para la vigilancia de la seguridad operacional y las modificaciones a los documentos del mismo, la Asamblea decidió adoptar el texto que se presenta a continuación:

RECOMENDACIÓN A14-6

**ADHESIÓN AL ACUERDO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL
PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

CONSIDERANDO que el 32 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A32-11, relativa al establecimiento de un Programa Universal de Auditoría de la

Vigilancia de la Seguridad Operacional, el cual fue puesto en práctica a partir del 1 de enero de 1999;

CONSIDERANDO que la CLAC, en la búsqueda de un elevado patrón de seguridad operacional para la región, firmó con la OACI en octubre de 1998, en Montreal, un Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento del sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional;

CONSIDERANDO que para la adopción de las acciones para el establecimiento de ese Sistema fue firmado el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, por seis Estados miembros de la CLAC, en diciembre de 1998, en Ciudad de México;

CONSIDERANDO que para el mejor funcionamiento del Sistema, es necesario contar con el mayor número de participantes;

CONSIDERANDO lo que consta en el Artículo Octavo del Acuerdo para la implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional sobre las adhesiones al mismo.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Exhortar a los Estados miembros de la CLAC que aún no lo han hecho, que promuevan a la brevedad posible, su adhesión al sistema regional de la vigilancia de la seguridad operacional.
2. Encargar al Presidente de la CLAC que se dirija a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe, no pertenecientes a la CLAC, para invitarlos a adherirse al referido Acuerdo y, por tal motivo, hacerles llegar copia de la documentación pertinente.

Cuestión 11 del

Orden del Día: Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos
Tarea No. 18 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/08

23. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A14-NE/08 referente a la pronta ratificación de diversos convenios y protocolos, específicamente los siguientes: Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988); Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos (Montreal, 1991); Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999); Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3 bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; Protocolo de Montreal (1978) para la Modificación del Convenio de Roma (1952).

24. Sin más comentarios, decidió adoptar el texto que se presenta a continuación:

RECOMENDACIÓN A14-8

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que las Resoluciones A21-9, A22-16 y A23-21 de la OACI instan a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya, 1970) y al Convenio para la Represión contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal, 1971) y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);

CONSIDERANDO que la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo (Montreal, 1 de marzo de 1991) aprobó el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos;

CONSIDERANDO que el nuevo Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, reemplaza al vigente Sistema de Varsovia;

CONSIDERANDO la decisión del 25º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (Montreal, 10 de mayo de 1984) de enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para incluir un nuevo Artículo 3 bis;

CONSIDERANDO que durante el 27º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A27-2, por la que se aprobó la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que en el 28º Periodo se adoptó la Resolución A28-1, la misma que aprobó enmienda del Artículo 50 a);

CONSIDERANDO que en la Conferencia Diplomática celebrada en Montreal el 23 de setiembre de 1978 se aprobó el Protocolo de Montreal que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (Convenio de Roma);

CONSIDERANDO que es altamente deseable lograr una total participación de los Estados miembros en los Convenios y Protocolos de derecho aéreo a fin de aprovechar en el mayor grado posible las ventajas que se derivan de la unificación de las normas internacionales que incorporan los citados Convenios y Protocolos.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que aún no son parte de los convenios y protocolos que se señalan a continuación que, tan pronto como les sea posible, adopten las medidas necesarias para su ratificación:

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);
2. Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos (Montreal, 1991);
3. Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Protocolo de Montreal (1978) para la Modificación del Convenio de Roma (1952).

**Cuestión 12 del
Orden del Día:**

Medidas de facilitación en aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial. Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo. Facilitación del transporte aéreo
Tareas Nos. 6 del Comité Ejecutivo y 6 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/09

25. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A14-NE/09 que se refería a materias de facilitación de transporte aéreo, específicamente: Pasajeros que requieren de asistencia especial, impuestos y que gravan al transporte aéreo y cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI.
26. Sin mayores comentarios, acogió favorablemente los siguientes textos:

RECOMENDACIÓN A14-10

MEDIDAS DE FACILITACIÓN EN LOS AEROPUERTOS EN BENEFICIO DE PASAJEROS QUE REQUIEREN DE ASISTENCIA ESPECIAL

CONSIDERANDO las restricciones a que normalmente están sujetos aquellos pasajeros que requieren de asistencia especial;

CONSIDERANDO que a dichos pasajeros se les debe otorgar las máximas facilidades tendientes a minimizar dichas restricciones durante la permanencia y el desplazamiento en los aeropuertos.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Instruir a sus administraciones aeroportuarias para que, en coordinación con los operadores, examinen las facilidades existentes para la permanencia y el desplazamiento de pasajeros que requieren de asistencia especial, a fin de determinar las medidas tendientes a permitirles, además de una confortable permanencia, las máximas facilidades para el desplazamiento en los terminales de aeropuertos y durante las operaciones de embarque y desembarque.
2. Disponer que, en la planificación de la construcción de nuevos terminales de pasajeros o en la transformación de los existentes, se tenga en cuenta la necesidad de otorgar las máximas facilidades para proveer los servicios necesarios en beneficio de los pasajeros que requieran de asistencia especial.

RECOMENDACIÓN A14-12

IMPUESTOS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Capítulo 4) recomienda que los Estados Contratantes deberían hacer arreglos para la admisión libre de derechos de aduana de los documentos de las empresas de transporte aéreo, y disponer su rápido despacho;

CONSIDERANDO que el mismo Anexo 9, en su Capítulo 2, establece como norma que *"no se exigirán visados, ni se cobrarán derechos de visado ni de otra clase, en relación con el uso de los documentos requeridos para la entrada o salida de las aeronaves"*;

CONSIDERANDO que la aplicación de impuestos sobre los billetes de pasaje u otros derechos o gravámenes sobre los viajes al exterior repercuten de una manera totalmente negativa en el desarrollo y expansión de los viajes internacionales por vía aérea dentro y fuera de la región;

CONSIDERANDO que los viajes al exterior, sobre todo los que se realizan dentro de la región, debieran estar al alcance del mayor número de personas.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Abstenerse de imponer derechos de aduana a la importación de los documentos de las líneas aéreas y hacer esfuerzos para poner en práctica el método recomendado en el Capítulo 4 del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, permitiendo la admisión libre de derechos de aduana de los documentos de las líneas aéreas tales como cartas de porte aéreo, billetes de pasaje, órdenes de servicios diversos, horarios, documentos relativos al peso y al centraje de las aeronaves, etc. y disponiendo su rápido despacho.

2. No imponer derechos consulares o de otro tipo, o exigir formalidades consulares a la entrada o salida de las aeronaves, de acuerdo con la norma contenida en el Capítulo 2 del Anexo 9 al Convenio.
3. Hacer esfuerzos para eliminar o reducir toda forma de imposición sobre la venta de billetes o sobre los viajes al exterior y toda otra medida de tal naturaleza que afecte el desarrollo y expansión de los viajes internacionales dentro de la Región.

RECOMENDACIÓN A14-14

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, dispone que la Comisión deberá alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias para lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo dentro de la región;

CONSIDERANDO que en el Capítulo 8 del Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la OACI recomienda que *"cada Estado Contratante establecerá un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo"* y que al establecerlo deberá usar el Plan Modelo que aparece en el Apéndice 11 a dicho Anexo;

CONSIDERANDO que el transporte de carga es un valioso instrumento para el desarrollo de los Estados de la región y para el adecuado intercambio de productos hacia, desde y dentro de ella, en la medida en que se logre reducir, cada vez más, los trámites y formalidades administrativas;

CONSIDERANDO que en el Capítulo 3 del Anexo 9, la OACI insta los Estados Contratantes a promulgar disposiciones de seguridad para el despacho de pasajeros *"de tal manera que se conserve la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo"*.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Implementar las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, relativos a la facilitación, compatibilizando con ellas sus legislaciones internas.
2. Utilizar el "Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo" de la OACI, como elemento primordial para facilitar el flujo de pasajeros, cargas y correo.
3. Coordinar con las entidades gubernamentales competentes la adopción de medidas que posibiliten la simplificación de procedimientos y documentación administrativa en los aeropuertos.

4. Asegurar que las medidas de seguridad aeroportuaria se ejecuten preservando la ventaja de la celeridad inherente al transporte aéreo.

Cuestión 13 del

**Orden del Día: Capacitación profesional del personal de la administración de aviación civil. Proyecto de Recomendación
Tarea No. 10 de la Secretaría**

CLAC/A14-NE/10

27. Al examinar la nota de estudio CLAC/A14-NE/10 relativa a la formación y perfeccionamiento profesional del personal que trabaja en las administraciones de aviación civil de los Estados de la CLAC, la Asamblea tomó conocimiento de las entidades que han colaborado en este campo con la Comisión, principalmente impartiendo cursos y otorgando de becas, así como del Proyecto de Recomendación sobre la materia.

28. Durante el debate los delegados de Brasil, Cuba y ALADA manifestaron su interés en seguir colaborando con la CLAC en el desarrollo de esta actividad, a través de sus respectivos centros y/o programas de instrucción. Por su parte, el delegado de la OACI se refirió a la estrecha coordinación que debe existir entre la CLAC y las oficinas regionales de esa Organización en la difusión de los cursos dirigidos a los Estados de la región y solicitó reflejar esta sugerencia en el texto de la Recomendación.

29. La Asamblea acogió favorablemente la solicitud de la OACI y luego de introducir los cambios al texto original que incluían algunas modificaciones de forma, adoptó el siguiente texto de Recomendación:

RECOMENDACIÓN A14-16

CAPACITACIÓN PROFESIONAL DEL PERSONAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL

CONSIDERANDO que la formación y el perfeccionamiento profesional del personal que trabaja en la administración destinada a la aviación civil deben ser objetivos permanentes de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que es un hecho evidente que el entrenamiento del personal aeronáutico a estándares internacionales es un prerrequisito para que la aviación civil en la región continúe su desarrollo de manera segura y ordenada, en cumplimiento de las responsabilidades de cada Estado;

CONSIDERANDO que algunos Estados miembros no disponen de medios propios para promover dicha capacitación profesional, debiendo así recurrir a centros de instrucción en el exterior;

CONSIDERANDO que en la región ya se dispone de centros de instrucción aeronáutica de reconocida competencia a nivel técnico, superior y gerencial, con el objetivo de preparar, programar y dictar cursos para fortalecer la gestión de las actividades de aviación civil.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Asegurar, en su planificación, una elevada prioridad a las actividades de formación, perfeccionamiento y actualización, a niveles técnico y gerencial del personal seleccionado para trabajar en la administración destinada a la aviación civil.
2. Prever en sus presupuestos, cuando no cuenten con centros locales de instrucción, recursos financieros suficientes para atender las necesidades de capacitación en el exterior y, en caso que no puedan asegurar la disponibilidad de dichos recursos, recurrir a fuentes de ayuda bilateral o multilateral.
3. Enviar los programas de cursos a la Secretaría de la CLAC con la debida antelación para que, en coordinación con las oficinas regionales de la OACI, esta información se circule entre los demás Estados miembros.

Cuestión 14 del

Orden del Día: Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros. Proyecto de Recomendación.
Tarea No. 5 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/11

30. Para la discusión de este asunto de la Agenda, la Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A14-NE/11 sobre la recaudación de derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros y pasó revista al Proyecto de Recomendación que se proponía en la misma.

31. Durante el debate, se observó la necesidad de modificar el texto de la Recomendación, ya que algunos Estados no podrían incorporarla a su normatividad por presentar dificultades de carácter práctico y jurídico ocasionadas por los procesos de privatización de sus aeropuertos.

32. Luego de introducir algunas modificaciones, la Asamblea decidió adoptar el texto de Recomendación que se presenta a continuación:

RECOMENDACIÓN A14-18

DERECHOS DE AEROPUERTO POR SERVICIOS A LOS PASAJEROS

CONSIDERANDO que el sistema directo de recaudación de derechos a los pasajeros en los aeropuertos internacionales causa incomodidades a los mismos;

CONSIDERANDO la Recomendación A-52, adoptada en la Undécima Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (Montreal, abril de 1995);

CONSIDERANDO que el de pago dichos derechos, en el momento de confirmar las reservas, se hace cada vez más difícil, ya que la mayoría de las líneas aéreas están utilizando sistemas computarizados de reservas que permiten efectuar telefónicamente la confirmación de espacios;

CONSIDERANDO que sería deseable disponer de un sistema que elimine la recaudación directa a los pasajeros de los derechos de aeropuerto por servicios recibidos;

CONSIDERANDO que, sin perjuicio de seguir estudiando el sistema más apropiado para alcanzar dicho objetivo, se hace necesario que los Estados de la región adopten procedimientos simplificados para el pago de estos derechos.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

1. RECOMIENDA a los Estados miembros la aplicación, cuando sea posible, de los siguientes procedimientos relacionados con el pago de derechos por servicios a los pasajeros:
 - a) Las líneas aéreas percibirán estos derechos en el momento en que los pasajeros compren sus billetes o cuando se presenten a confirmar sus reservas. Cuando la aplicación de este método no sea posible, las líneas aéreas percibirán dichos derechos en el momento del embarque en el mismo mostrador de despacho.
 - b) La rendición de cuentas por parte de las líneas aéreas a las Administraciones de Aeropuertos, en relación con el pago de estos derechos, podrá hacerse en base al número de pasajeros embarcados que figuran en la Declaración General o en cualquier otro documento que exija el aeropuerto.
 - c) Las Administraciones de Aeropuertos tendrán en cuenta las repercusiones de orden administrativo que este método de recaudación pueda tener en las líneas aéreas y, llegado el caso, tratarán de encontrar fórmulas equitativas de compensación para resarcir los gastos adicionales incurridos por la aplicación de este método.
2. ENCARGA al Comité Ejecutivo que siga estudiando el sistema más apropiado que permita eliminar la recaudación directa a los pasajeros, de los derechos por servicios recibidos, teniendo en cuenta las serias congestiones que se observan en los aeropuertos de la región.

Cuestión 15 del Orden del Día:

Medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM. Proyecto de Recomendación Tareas Nos. 4 del Comité Ejecutivo y 11 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/12

33. En relación con la nota de estudio CLAC/A14-NE/12 presentada por el Comité Ejecutivo sobre las medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, la Asamblea tomó conocimiento del apoyo que la CLAC ha venido brindando a las actividades de la OACI en este campo y analizó el Proyecto de Recomendación presentado a su consideración en la nota de estudio.

34. Luego de introducir algunas modificaciones de forma, adoptó la siguiente Recomendación:

RECOMENDACIÓN A14-20

MEDIDAS PARA CONTRIBUIR A LA ACTUALIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA CAR/SAM

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece los fines y objetivos de la OACI a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto al transporte aéreo seguro, regular y económico;

CONSIDERANDO que en virtud del Artículo 28 del Convenio antes mencionado, los Estados contratantes se comprometen a proveer las instalaciones y servicios necesarios a fin de facilitar la navegación aérea internacional;

CONSIDERANDO que es de suma importancia el logro de los fines y objetivos antes mencionados y que la OACI ha elaborado un nuevo Plan Regional de Navegación Aérea para las Regiones CAR/SAM;

CONSIDERANDO que es compromiso de los Estados miembros tomar las medidas apropiadas para la ejecución oportuna y coordinada de las partes que les corresponden del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

1. RECOMIENDA a los Estados miembros:

- a) Comprometer sus esfuerzos para lograr la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, así como participar y prestar su cooperación en el desarrollo de las medidas que se convengan para mejorar su implementación.
- b) Cooperar con las Oficinas Regionales de la OACI, informando con suficiente anticipación sobre los cambios en las operaciones aéreas que requieran la introducción de enmiendas al Plan Regional.

2. ENCARGA al Comité Ejecutivo:

- a) Mantenerse convenientemente informado sobre el estado de implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM y, llegado el caso, adoptar, en coordinación

con la OACI, las medidas necesarias para lograr la más pronta implementación de las partes pendientes de ejecución.

- b) Informar a la Asamblea sobre el desarrollo de la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.

Cuestión 16 del

Orden del Día: Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros de la CLAC. Nuevo Sistema Estadístico de la CLAC. Página web del Organismo Regional
Tarea No. 2 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/13

35. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A14-NE/13 referente al Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros de la CLAC, a su sistema estadístico y al próximo lanzamiento de la página *web* del Organismo Regional.

36. Con respecto al Proyecto de Recomendación sobre el Mejoramiento de la Comunicación de la Secretaría y los Estados miembros, no se presentaron comentarios; y, en lo referente al Proyecto de Resolución sobre el sistema estadístico de la CLAC, la Asamblea acordó la introducción de un párrafo en la parte resolutive que garantice a los Estados el acceso a toda la base de datos por vía electrónica.

37. Sin más comentarios ni modificaciones, se adoptaron los textos que se detallan a continuación:

RECOMENDACIÓN A14-22

**MEJORAMIENTO DE LA COMUNICACIÓN
ENTRE LA SECRETARÍA Y LOS ESTADOS MIEMBROS**

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

CONSIDERANDO que tanto la Secretaría como los Estados afrontan dificultades en el normal flujo de la información que se requiere para el cumplimiento de sus funciones;

CONSIDERANDO que la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros debe fluir de manera eficiente, oportuna y económica;

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología y los nuevos medios de comunicación pueden contribuir a mejorar la interrelación entre los Estados miembros y la Secretaría;

CONSIDERANDO que las reuniones de los órganos constitutivos de la CLAC se han convertido en importantes foros de coordinación de los Estados miembros y de armonización de políticas de otros organismos internacionales subregionales.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros y a la Secretaría que, conforme sea pertinente, adopten las siguientes medidas:

1. Garantizar que las labores de registro, control y trámite de la correspondencia, se realicen oportuna y eficientemente.
2. Establecer mecanismos de control que garanticen el suministro de información a los usuarios en forma oportuna.
3. Adoptar procedimientos de recepción y distribución de correspondencia que aseguren una pronta y efectiva acción, por parte de las áreas involucradas.
4. Verificar que los presupuestos de las instituciones incluyan partidas suficientes para atender los gastos de correspondencia y los emolumentos relacionados con la participación de sus funcionarios en las reuniones programadas por el Organismo Regional.
5. Realizar todo el esfuerzo posible para lograr una pronta interconexión entre las Administraciones de Aviación Civil y la Secretaría, a través de los medios electrónicos disponibles en la actualidad.
6. Cumplir, en la medida de lo posible, con el cronograma de actividades que se detalla a continuación, relacionadas con las reuniones de la Comisión.

Cronograma de actividades relacionadas con las reuniones de la CLAC

Nº	Actividad	Encargado	Fecha límite antes / después de la reunión
1	Confirmación de la sede de la reunión, envío de requerimientos y solicitud de información general al Estado anfitrión	Secretaría	60 días antes
2	Preparación del Orden del Día Provisional	Secretaría	50 días antes
3	Envío de la información general a la Secretaría	Estado anfitrión	50 días antes
4	Convocatoria a la reunión	Secretaría	45 días antes
5	Solicitud de información a los Estados para la preparación de notas de estudio	Secretaría	45 días antes
6	Preparación de notas de estudio	Secretaría	20 días antes
7	Recepción de notas de estudio y/o información	Estados miembros	20 días antes

8	Envío de notas de estudio (vía correo electrónico y/o correo postal)	Secretaría	15 días antes
9	Confirmación de participación en la reunión	Estados miembros	5 días antes
10	Envío de lista de participantes al Estado anfitrión	Secretaría	5 días antes
11	Celebración de la reunión	Estado anfitrión Secretaría	-
12	Preparación y circulación del resumen y conclusiones de la reunión	Secretaría	15 días después
13	Revisión y encaminamiento de las tareas originadas en la reunión	Secretaría	15 días después
14	Cumplimiento de las tareas encomendadas a la Secretaría / Comité Ejecutivo / Estados	Secretaría Comité Ejecutivo Estados miembros	30 días después
15	Envío del informe a los Estados miembros (vía correo postal) (*)	Secretaría	45 días después

(*) En el caso del informe del GEPEJTA, éste se incluye dentro de las notas de estudio que se discutirán en la reunión del Comité Ejecutivo que se celebra a continuación.

RESOLUCIÓN A14-9

NUEVO SISTEMA ESTADÍSTICO DE LA CLAC

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, literal c), establece que *“Para el cumplimiento de sus fines, la Comisión desarrollará todas las funciones necesarias, y en particular: Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de los formularios de la OACI y el suministro de otra información estadística que se decida recopilar sobre una base regional”*;

CONSIDERANDO que la XII Asamblea Ordinaria de la CLAC resolvió encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría que, con la colaboración de los Estados miembros, estudien la posibilidad de usar un sistema que permita el intercambio electrónico de información;

CONSIDERANDO que, para tal efecto, la Autoridad Aeronáutica Civil de Chile resolvió colaborar con la Secretaría de la CLAC en el desarrollo del nuevo Sistema Estadístico de la Comisión;

CONSIDERANDO que es necesario ampliar la cobertura del actual Programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC y optimizar el análisis de los datos mediante el uso y aplicación de nuevo sistema;

CONSIDERANDO la importancia que representa para los Estados miembros disponer de un "Sistema Estadístico" con suficiente cobertura regional, interactivo, sencillo y de fácil manejo;

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología en el campo de las telecomunicaciones ofrece medios electrónicos expeditos;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados de la región dispone de sistemas estadísticos que permiten interconectarse con la Secretaría de la CLAC.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Implementar el nuevo Sistema Estadístico de la CLAC, a partir del 1 de enero de 2001; siempre y cuando, a esa fecha, se haya incorporado al nuevo Sistema la rutina que permita que los datos se trasladen de los sistemas de cada Estado al Sistema de la CLAC, solamente utilizando recursos informáticos.
2. Encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría que, dentro de sus respectivos programas de trabajo, incorporen una tarea relacionada a la implementación del Sistema Estadístico.
3. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros que envíen, a la Secretaría de la CLAC, la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 30 días posteriores al vencimiento del período anterior.

4. Invitar a las líneas aéreas que operan en la región y a los organismos que las agrupan (IATA y AITAL) a colaborar para alcanzar los objetivos del Sistema.
5. Encargar a la Secretaría la publicación de los resultados estadísticos a través de los medios que estime pertinente, incluso su página *web*.
6. Garantizar a los Estados miembros el acceso a toda la base de datos por vía electrónica.
7. Encargar al Comité Ejecutivo que, sobre la base de sus métodos y procedimientos, disponga la creación de un Grupo *ad hoc* que continúe con la ampliación del Sistema para incorporar información relativa al número de movimientos, utilización de la capacidad, y demás índices de interés para la región.

**Cuestión 17 del
Orden del Día:**

Mecanismos para el cobro oportuno de derechos por la utilización de los servicios de sobrevuelo

Tareas Nos. 2 del Comité Ejecutivo y 4 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/14

38. La Asamblea tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/A14-NE/14 referente a los mecanismos para el cobro oportuno de derechos por la utilización de los servicios de sobrevuelo y el Proyecto de Recomendación sobre el mismo tema.

39. Luego de su revisión y a instancias de Brasil, la Asamblea acordó incluir el término “ATS” al hacer referencia a los servicios de sobrevuelo. Sin más comentarios ni modificaciones, adoptó el texto de Recomendación que se detalla a continuación:

RECOMENDACIÓN A14-24

MECANISMOS PARA EL COBRO OPORTUNO DE LOS DERECHOS POR LA UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS ATS DE SOBREVUELO

CONSIDERANDO que corresponde a los Estados buscar mecanismos que permitan una recaudación oportuna de derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo, tal como lo ha declarado el Consejo de la OACI (Documento 9082/5);

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región mantienen cartera morosa con saldos considerables, debido a la carencia de mecanismos eficaces de cobro;

CONSIDERANDO que el problema de la morosidad viene afectando desde hace mucho tiempo a varias Autoridades Aeronáuticas de la región, al sentirse imposibilitadas de cobrar cuantiosas sumas de dinero, por los servicios ATS prestados a algunos operadores;

CONSIDERANDO la necesidad de cooperación que debe existir entre los Estados miembros, a fin de facilitar el cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Establecer sistemas simples y ágiles para la facturación y cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.
2. Adoptar, a discreción de cada Estado, un mecanismo de pago previo para los explotadores de aeronaves que no tienen domicilio en el Estado sobrevolado, mediante un sistema que le permita al explotador de la aeronave practicar por sí mismo, la liquidación del derecho por la utilización del servicio ATS de sobrevuelo en forma rápida y sencilla, destinando una cuenta bancaria internacional específica para la recepción de los pagos.
3. Solicitar, a discreción de cada Estado, garantías que respalden los créditos respectivos, si un Estado no aplicase un mecanismo de pago previo.
4. Cooperar, en la medida de sus posibilidades, para que los otros Estados miembros cobren oportunamente los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

Cuestión 18 del

Orden del Día: Presupuesto de la CLAC para el bienio 2001-2002. (Sesión a puerta cerrada)

Tarea No. 8 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/15

40. La Asamblea examinó la nota de estudio CLAC/A14-NE/15, que contenía el proyecto de presupuesto para el período 2001-2002, el cual había sido acogido por el Comité Ejecutivo, para su presentación a la XIV Asamblea. De igual manera, observó que dicho proyecto de presupuesto había sido elaborado tomando como base las experiencias de períodos anteriores, manteniendo una política de control estricto de los gastos e implementando medidas que ayudan a disminuir los costos.

41. Durante el debate, algunos delegados formularon preguntas referentes a las partidas incluidas en el proyecto de presupuesto, las mismas que fueron absueltas por la Secretaría. Acto seguido, la Asamblea aprobó el Presupuesto de Gastos Directos de la CLAC para el período 2001-2002, tal como aparece en el **Adjunto 8** a este Informe.

Cuestión 19 del

Orden del Día: Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras. Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2000. Escalas de porcentajes de cuota de contribución 2001-2002. (Sesión a puerta cerrada) Proyecto de Resolución
Tarea No. 9 de la Secretaría

CLAC/A14-NE/16

42. La discusión de este asunto de la Agenda fue tratada en dos partes; en la primera, la Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A14-NE/16 y el Proyecto de Resolución correspondientes al prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y al cumplimiento de sus obligaciones financieras.

43. La Asamblea tomó conocimiento de que para la elaboración de la Resolución, se habían refundido las Resoluciones A9-3, A9-4, A10-8, A11-3, A12-14 y A13-2 y sin mayores comentarios procedió a aprobar el texto tal como se detalla a continuación:

RESOLUCIÓN A14-11

**PRORRATEO DE LOS GASTOS DIRECTOS DE LA CLAC
ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y
CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES FINANCIERAS**

CONSIDERANDO la necesidad de establecer principios básicos para la fijación de escalas de porcentajes de contribución para el prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros;

CONSIDERANDO que el Artículo 29 del Estatuto de la CLAC estipula que para el prorrateo de los gastos directos se utilice como base las escalas de cuotas de la OACI para el ejercicio al que corresponden dichos gastos;

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su trigésima reunión, reconoció que en las escalas debe primar la equidad distributiva que se encuentra implícita en la metodología del cálculo de las cuotas de la OACI;

CONSIDERANDO que la metodología de cálculo de las cuotas de la OACI se basa en la medida de que cada Estado hace a la aviación civil;

CONSIDERANDO que para asegurar la marcha del Organismo Regional es necesario que los Estados cumplan con sus obligaciones financieras oportunamente.

LA XIV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Determinar la escala de porcentaje de contribución para el prorrateo de los gastos de la Comisión bajo los siguientes principios:
 - a) Fijar el porcentaje máximo de contribución en 25% y el mínimo en 1.8%, respecto del total de los gastos directos de la CLAC.
 - b) Los Estados miembros no comprendidos en los márgenes de este rango continuarán pagando sus cuotas en forma proporcional al porcentaje con que contribuyen al presupuesto de la OACI.
 - c) La escala de porcentaje de contribución aprobada no se ajustará para incluir las contribuciones de nuevos Estados miembros que ingresen al Organismo Regional durante el intervalo que transcurre entre dos Asambleas. Se ubicará a los nuevos Estados dentro de la escala de contribuciones con el porcentaje que les corresponda pagar, y las cuotas de estos nuevos Estados se recibirán además de la escala del 100%.
2. Que a partir de la adopción de la presente Resolución, el aumento en el porcentaje de contribución de un Estado comparado con el del año anterior no podrá exceder el 10% del mismo y su diferencia será distribuida entre los Estados miembros restantes, aplicando los mismos principios.
3. Encargar al Comité Ejecutivo que, una vez que se disponga de las escalas de cuotas que apruebe la Asamblea de la OACI, adopte las escalas de porcentajes de contribución de los Estados miembros de la CLAC para el período correspondiente. Para tal efecto, la Secretaría preparará las tablas pertinentes sobre la base de los principios establecidos en el numeral 1 de la presente Resolución y el Artículo 29 del Estatuto de la CLAC.
4. Instar a los Estados miembros a que cancelen sus compromisos financieros pendientes con la Comisión y reconozcan la necesidad de pagar sus cuotas al inicio del año correspondiente.
5. Encomendar al Comité Ejecutivo que, por los medios que juzgue más conveniente a través de la Secretaría, celebre arreglos con los Estados miembros que aún tienen pendientes de pago cuotas y/o saldos acumulados de períodos anteriores, debiendo poner a su vez en conocimiento de la próxima Asamblea los arreglos y acuerdos concertados.
6. Que la Secretaría de la CLAC siga preparando, en forma regular, estados trimestrales del pago de las contribuciones, para su distribución entre los Estados miembros, indicando las cuotas adeudadas y los saldos pendientes de pago.

44. En lo referente a la segunda parte de este Asunto, la Asamblea tomó conocimiento del estado de pago de las contribuciones del período 1992-2000 y de las fórmulas de pago que se podría aplicar para que los Estados cumplan con el pago de contribuciones atrasadas.

45. La Asamblea fue informada que la OACI todavía no disponía de las escalas de contribución correspondientes al período 2002-2004, razón por la cual sólo se presentaba la escala

correspondiente al año 2001, debiéndose encargar el Comité Ejecutivo establecer la correspondiente al año 2002 cuando se disponga de la información.

46. Sin más comentarios, aprobó las escalas que aparecen en el **Adjunto 9** a este Informe.

Cuestión 20 del

Orden del Día: Programa de trabajo de la CLAC para el período del 1 de enero de 2001 al 31 de diciembre de 2002. Proyecto del Programa de Reuniones

CLAC/A14-NE/17

47. La Asamblea analizó la nota de estudio CLAC/A14-NE/17 presentada por el Comité Ejecutivo, a la que se adjuntaba el Proyecto de Programa de Trabajo de la CLAC para el bienio 2001-2002 y el Programa de Reuniones para el mismo período.

48. Durante el debate, los delegados de Brasil y Argentina presentaron algunas consideraciones que apuntaban a reordenar el Programa para actualizarlo y racionalizarlo, de tal forma que el Comité Ejecutivo concentre sus esfuerzos en actividades esenciales y se profundice el análisis de temas relevantes brindándoles la prioridad que merecen.

49. La Secretaría por su parte, recordó que la Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil, celebrada el día anterior, había promulgado algunas conclusiones en las que se planteaban algunas tareas que debían realizarse en el seno de la CLAC con el apoyo de las líneas aéreas, razón por la cual sugirió que en la reformulación y ordenamiento de tareas también se tome en cuenta las conclusiones señaladas.

50. En ese orden de ideas, la Asamblea encargó a la Secretaría que reordene y armonice el Programa de Trabajo, tomando en cuenta las sugerencias de Brasil, Argentina y las conclusiones de la Cumbre, para que por la vía más rápida, se someta a consideración de los miembros del Comité Ejecutivo, órgano al que la Asamblea indilgó la aprobación.

Cuestión 21 del

Orden del Día: Otros asuntos

CLAC/A14-NI/02

51. Dentro de este punto del Orden del Día, la Asamblea tomó conocimiento de la nota informativa CLAC/A14-NI/02 sobre el Simposio conmemorativo de los 40 años de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

52. Seguidamente, el Presidente de la CLAC hizo la entrega de dos placas: La primera al Sr. Juan Pablo Langlois, en reconocimiento a su brillante trabajo desarrollado como Presidente de la Comisión durante el bienio 1999-2000, la misma que fue recibida por el Sr. Mario Ávila Lobos, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, por anuencia del homenajeado que se encontraba atravesando un problema de salud; y la segunda fue entregada al Sr. Paulo Imre Hegedus, en

agradecimiento al apoyo prestado a la CLAC mientras se desempeñó como Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, tomando en cuenta su próximo retiro.

53. Por otro lado, el delegado de Jamaica solicitó la aclaración de dos temas: La inclusión de otros Estados del Continente Americano y la utilización del idioma inglés en los documentos y en las reuniones de la CLAC.

54. Sobre este particular, la Secretaría aclaró que la XIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago, Chile, julio de 1998) aprobó la Resolución A13-1, mediante la cual se ampliaba el marco geográfico de la CLAC para convertirse en un Organismo Panamericano pero que dicha Resolución a la fecha sólo había sido ratificada únicamente por dos Estados miembros y se requería un mínimo de catorce ratificaciones. Respecto a los idiomas utilizados en la Organización, manifestó que el Estatuto en su Artículo 26 estipula como idiomas de trabajo el español, inglés y portugués, pero que por limitaciones presupuestarias se utilizaba únicamente el español como idioma de trabajo y sólo en las sesiones de trabajo de las Asambleas se disponía de interpretación simultánea, costo asumido por el Estado sede.

55. En ese sentido, la Asamblea, considerando la dificultad de cubrir la incorporación de otros idiomas al trabajo total de la Comisión, encargó a la Secretaría, solicitar a los Estados sedes de las próximas Asambleas la interpretación simultánea para español, portugués e inglés.

Cuestión 22 del

Orden del Día: Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil

(ver Cuestión 25 del Orden del Día)

Cuestión 23 del Error! Bookmark not defined.

Orden del Día: Examen del Informe del Comité I

CLAC/A14-NE/20

56. El Presidente del Comité I, Sr. Roberto Kobeh, Jefe de la delegación de México, presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el mismo que fue aprobado por la Asamblea, previo algunas modificaciones de forma sugeridas por Bolivia y Uruguay respecto a la Resolución A14-1 sobre "Criterios y directrices en materia de transporte aéreo".

Cuestión 24 del

Orden del Día: Examen del Informe del Comité II

CLAC/A14-NE/21

57. El Presidente del Comité II, Sr. Augusto Fuster, Jefe de la Delegación de Paraguay, presentó el informe de las cuestiones examinadas en las sesiones de trabajo de dicho Comité, el

mismo que fue aprobado por unanimidad.

**Cuestión 25 del
Orden del Día:**

Examen de los resultados de la Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil

58. El Presidente de la CLAC presentó las conclusiones de la Primera Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil, que tuvo lugar en la misma sede de la Asamblea, el 8 de noviembre de 2000 y que fuera copatrocinada por la IATA, AITAL y la CLAC, tal como se detalla a continuación:

- Trabajar conjuntamente para que el servicio a los usuarios sea el objetivo principal y permanente de las autoridades y líneas aéreas.
- Trabajar conjuntamente para estudiar la posibilidad de implementar una política intrarregional más flexible, armonizando las diferentes tendencias.
- Buscar alternativas para eliminar restricciones de propiedad a capitales intrarregionales.
- Procurar la mayor transparencia posible en el establecimiento de derechos de aterrizaje y servicios a la navegación aérea.
- Propugnar acuerdos entre las líneas aéreas de la región que permitan la disminución de costos a través de la adquisición conjunta de aeronaves, partes y piezas de avión; así como el mantenimiento, consumo de combustible, etc.
- Propugnar que los Estados se alineen en un solo sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional para mantener de manera sostenida los niveles de seguridad establecidos por la OACI.
- Coadyuvar en el desarrollo de una política regional en materia de medio ambiente.
- Trabajar conjuntamente para procurar la eliminación de impuestos y demás cargos fiscales que afectan al transporte aéreo.
- Trabajar conjuntamente para mejorar la infraestructura aeronáutica y aplicar costos reales a los servicios que se brindan, tomando en cuenta las recomendaciones y directrices de la OACI.
- Tomar las medidas necesarias para impulsar la constitución de empresas binacionales y multinacionales dentro de la región.

- Impulsar la capacitación del personal que presta sus servicios en las administraciones de aviación civil y en las líneas aéreas, para preservar los niveles más altos de rendimiento.
- Solicitar a la CLAC que incluya en su Programa de Trabajo los temas arriba señalados y que se permita la participación de expertos de las líneas aéreas en los grupos en que se discutan estos temas.
- Solicitar a la CLAC que el Comité Ejecutivo vaya evaluando el avance de estas tareas, con el apoyo de IATA y AITAL; y que, en el marco de la próxima Asamblea, se pueda llevar a cabo un nuevo encuentro entre autoridades y líneas aéreas.

59. Sin mayores comentarios, la Asamblea aprobó las conclusiones antes señaladas y encargó al Comité Ejecutivo y a la Secretaría que las incluyan en el Programa de Trabajo, tal como se acordó al analizar la cuestión 20 del Orden del Día.

Cuestión 26 del Orden del Día: Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria

CLAC/A14-ACTA/I

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

Cuestión 27 del Orden del Día: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC

61. 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, la Asamblea, por unanimidad y aclamación, eligió el nuevo Comité Ejecutivo para el período 2001-2002, quedando constituido de la siguiente manera:

Presidente	República Dominicana
Primer Vicepresidente	Paraguay
Segundo Vicepresidente	Brasil
Tercer Vicepresidente	México
Cuarto Vicepresidente	Bolivia

Cuestión 28 del

Orden del Día: Lugar y fecha de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC

62. El Jefe de la Delegación de Paraguay ofreció su país como sede para la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se llevaría a efecto durante el cuarto trimestre de 2002, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones.

Cuestión 29 del

Orden del Día: Clausura de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC

63. El Secretario de la CLAC agradeció la colaboración recibida durante el período 1999-2000 por parte de los expertos de los Estados y Organismos observadores que conformaron los grupos de trabajo, así como el apoyo logístico recibido de las autoridades aeronáuticas en cada uno de los eventos que se desarrollaron. Agradeció además al personal de la Secretaría a su cargo, así como al Estado anfitrión, en la persona del Director General de Aeronáutica Civil de República Dominicana. Para terminar, agradeció al Comité Ejecutivo anterior y especialmente a los Presidentes que tuvo la CLAC durante el período 1999-2000, i.e. General de Aviación Marcos Meirelles Guizman, y Arquitecto Juan Pablo Langlois Vicuña, por el importante apoyo brindado a la Secretaría.

64. Por su parte, el Dr. Aníbal Amparo García Díaz, Director General de Aeronáutica Civil de República Dominicana, al asumir la Presidencia de la CLAC, expresó su agradecimiento por la confianza otorgada y comprometió a los nuevos miembros del Comité Ejecutivo a apoyar su gestión para alcanzar los objetivos planteados. Finalmente, declaró clausurada la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC.

LISTA DE PARTICIPANTES

AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLACSEC

ARGENTINA

Horacio Armando Orefice
Comandante de Regiones Aéreas
Dirección: Av. Pedro Zanni 250, Buenos Aires
Tel: (5411) 4317-6133
Fax: (5411) 4317-6018
e-mail: horefice@faa.mil.ar

Angela Marina Donato
Subsecretaria de Transporte Aerocomercial
Dirección: Ministerio de Economía C/Hipólito Irigoyen 250 Piso 12, Buenos Aires
Tel: (5411) 4349-7205
Fax: (5411) 4349-7206
e-mail: marinadonato@mecon.gov.ar

Tomás Rodolfo Manzanares
Jefe del Departamento OACI
Dirección: Edificio Cóndor , Comodoro Pedro Zanni 250, Ofic. 185 Verde, Buenos Aires
Tel: (5411) 4317-6411
Fax: (5411) 4317-6411
e-mail: dtoaci@faa.mil.ar / asetec@faa.mil.ar

Anibal Claisse
Asesor, Subsecretaría de Transporte Aerocomercial
Dirección: Hipólito Irigoyen 250 oficina 1211, Buenos Aires
Tel: (5411) 4349-7234
Fax: (5411) 4812-7132
e-mail: aoclaisse@usa.net

Dante Besaccia
Dirección: Av. Leandro Alem 1134- 4° piso, Buenos Aires, CP1001
Tel: (54-11) 4130-3723
Fax: (54-11) 4130-3990
e-mail: dbesacci@aerolineas.com.ar

Horacio Knobel
Director Legislación y Acuerdos
Subsecretaría de Transporte Aerocomercial
Dirección: Hipólito Irigoyen 250 Piso 12 Ofi. 1235, Buenos Aires
Tel: (5411) 4349-7306
Fax: (5411) 4349-7206
e-mail : hknobe@mecon.gov.ar

Heriberto Rozzi
Director de Tránsito Aéreo
Dirección: Av. Pedro Zanni 250 # 178v (1104) Cap. Federal
Tel: (5411) 4317-6307
Fax: (5411) 4317-6307
e-mail : hitraer@faa.mil.ar

BOLIVIA

Orlando Montoya Koster
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. Mariscal Sta. Cruz 1278
Tel: (591) 2 374 142
Fax: (591) 811 5519
e-mail: dgacbol@ceibo.entelnet.bo

Juan Urrutia Plaza
Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales
Dirección: 7172 La Paz Bolivia
Tel: (591) 2 374 142
Fax: (591) 811 5519
e-mail: dgacair@caoba.entelnet.bo

BRASIL

Venancio Grossi
Director General de Aviación Civil (DAC) y Presidente de la CERNAI
Dirección: Rua Santa Luzia # 651/6° Rio de Janeiro (RJ) Brazil 20030-040
Tel: (5521) 814 6701
Fax: (5521) 544 6335
e-mail: dgac@dac.gov.br

Mayron dos Santos Pereira
Asesor del Director General de Aviación Civil (DAC)
Dirección: Rua Santa Luzia 651, Rio de Janeiro (RJ)
Tel: (5521) 814 6702
Fax: (5521) 544 6335
e-mail: dgac@dac.gov.br

Carlos A. de Carvalho Fagundes
Jefe del Subdepartamento (SPL) de Planeamiento
Dirección: Av. Santa Luzia 651 7°, Rio de Janeiro
Tel: (5521) 814 703
Fax: (5521) 544 6621
e-mail: chspl@dac.gov.br

Virginio Loureiro
Asesor Especial del Presidente
Dirección: Jardim Armacao. Centro de Convenciones de Bahía, Salvador, Bahía
Tel: (5571) 370 8690
Fax: (5571) 370 8697
e-mail: imd@bahiatursa.ba.gov.br

Carlos Leopoldo Gonç alves de Oliveira
Segundo Secretario
Representante Ministerio de Relaciones Exteriores
Tel: (5561) 411 6374
Fax: (5561) 223 4758
e-mail: carleopoldo@hotmail.com / cleopoldo@mre.gov.br

Sergio Drummond da Fonseca
Asesor de Transporte Aéreo CERNAI
Dirección: Av. Marechal Camara 233, 12° andar, Rio de Janeiro CEP20020-080
Tel: (5521) 240 6322 / 240 6147
Fax: (5521) 240 6022
e-mail: ata2.cermai@maery.gov.br

Allemander Jesús Pereira Filho
Asesor de la Dirección de Aviación Civil
Dirección: Rua Santa Luzia 651 6° andar, Rio de Janeiro 20030-040
Tel: (5521) 814 6701 / 814 6731
Fax: (5521) 544 6335
e-mail: dgac@dac.gov.br

Luiz Adonis Batista Pinheiro
Asistente de la CERNAI
Dirección: Av. Mal Camara 233 12° andar Rio de Janeiro
Tel: (5521) 240 6322 / 6147
Fax: (5521) 240 6022
e-mail: cernai@maerj.gov.br

Maria Regina Oliveira de Queiroz
Asesora del Presidente de la CERNAI
Dirección: Mal Camara 233 12° Andar Rio de Janeiro
Tel: (5521) 240 6147
Fax: (5521) 240 6022
e-mail: apc.cernai@maerj.gov.br

Alex Castaldi Romera
Asesor Ministro de Defensa / Gerente de Proyecto
Dirección: Explanada dos Ministerios Bloque Q
Tel: (5561) 312 4224
Fax: (5561) 312 4233
e-mail: alexr @defesa.gov.br

Sergio Joao Galhardo
Observador VARIG
Dirección: Av. Silvio de Noronha, 365 Bl. A, Rio de Janeiro
Tel: (5521) 3814 5270
Fax: (5521) 3814 5908
e-mail: sergio.galhar1.@varig.com.br

Alfredo Rodrigues Braga Malmeströ m
Asesor de la Dirección General de Aviación Civil (DAC)
Dirección : Rua Santa Luzia O. 651 / 5° andar, Rio de Janeiro, Cep 20.030-040
Tel: (5521) 3814 6701 / 3814 6731
e-mail : dgac@dac.gov.br

Afonso Henriquez Carvalho Medeiros
Gerente de Planeamiento de Lineas
Dirección: Rua Domingos Ferreira No. 102 / 1202, Copacabana, Rio de Janeiro (RJ)
Tel: (5511) 532 3270
Fax: (5511) 241 3654
e-mail: afonso.medeiros@vasp.com.br

Aloísio Marques da Cunha
OACI / Delegado de Brazil
Dirección: 999 University Street Room 1460, Montreal Quebec
Tel: (514) 954 8257
Fax: (514) 954 5777
e-mail: brasicao1@icao.int

COLOMBIA

Ernesto Huertas Escallón
Director General Aeronáutica Civil
Dirección: Aeropuerto Eldorado, Oficina 401
Tel: 413 9894
Fax: 413 5024

Héctor Rios
Jefe Transporte Aéreo
Dirección: Aeropuerto Eldorado, Oficina 403
Tel: 413 9938
Fax: 413 5260
e-mail: hrios@aerocivil.gov.co

CHILE

Mario Avila
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección: Miguel Claro 1314, Santiago, Chile
Tel/Fax: 205 2092
e-mail: dirdgac@dgac.cl

Guillermo Novoa
Secretario General Subrogante de la Junta de Aeronautica Civil
Dirección: Amunátegui 139-7, Santiago
Tel: 698 6945
Fax: 698 3148
e-mail: gnovoa@mtt.cl

Juan Pablo Hargous Larrain
Fiscal de la Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección: Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: 204 3355
Fax: 410 7488
e-mail: fiscalia@dgac.cl

Eduardo Alvarado C.
Jefe Depto. Técnico Económico, Junta de Aeronáutica Civil
Dirección: Amunátegui 139, Piso 7, Santiago de Chile
Tel: 673 1020
Fax: 698 3148
e-mail: ealvarado@mtt.cl

Lorenzo Sepúlveda Biget
Subdirector Planes DGAC
Dirección: Miguel Claro 1314, Santiago, Chile
Tel: 410 7510
e-mail: sqplan@dgac.cl

Luis Alberto Zepeda
Asesor DGAC
Dirección: Miguel Claro 1314, Santiago, Chile
Tel: 410 7509
e-mail: luisalberto.zepeda@correoweb.com

David Guzmán
Director Aeropuertos, Miembro Junta de Aeronáutica de Chile
Dirección: Nonande 59 piso 11, Santiago de Chile
Tel: 843 1077 / 745 3392 / 696 4787
Fax: 745 3392
e-mail: dguzman@mop.cl

Rene Izquierdo
Director Adjunto Exterior
Dirección: Américo Vespucio 501, Santiago de Chile
Tel: (562) 565 2824
Fax: (562) 565 2817
e-mail: rizquier@lanchile.cl

COSTA RICA

Miguel Ramos
Director General de Aviación Civil y
Presidente de la CLAC encargado
Tel: (506) 290 0090
Fax: (506) 231 2107
e-mail: dgacdc@racsa.co.cr

Ricardo Madrigal Salazar
Vicepresidente del Consejo Técnico
Dirección: P.O. 5799-1000
Tel: (506) 231 3280
Fax: (506) 280 2340
e-mail: ricardi@racsa.co.cr

Ernesto Gutierrez
Asesor del Ministro de Transporte
Dirección: 1531-1000
Tel: (506) 231 6064
Fax: (506) 231 0843

CUBA

Rogelio Acevedo González
Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil (IACC)
Dirección: calle 23 # 65, Vedado, Ciudad de la Habana
Tel: 551 144
Fax: 308 022
e-mail: pre@iacc.avianet.cu

Argimiro Ojeda
Vicepresidente del IACC
Dirección: calle 23 # 64 Eq P. Vedado, Ciudad de la Habana
Tel: 561 145
Fax: 334 450
e-mail: vx@iacc.avianet.cu

Víctor Manuel González Calero
Director de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales, IACC
Dirección: 203 B-1 No. 44 Habana del Este
Tel: 551 123

Isabel del Carmen León Riquelme
Directora Jurídica del IACC
Dirección:
Tel: 551 131
e-mail: isabel.leon@iacc.avianet.cu

Juan Alberto Pérez Aguilar
Funcionario IACC
Dirección: Calle 23, Ciudad de la Habana, Cuba
Tel: 551 111

Raul Contreras Torres
IACC, Vicepresidente ECA
Dirección: Calle 23 # 64 Pe Infanta
Tel/Fax: 333 216
e-mail: raul.contreras@cubana.avianet.cu

Eugenio Portales Pardo
IACC, Vicepresidente ECA
Dirección: calle 23 # 64 E/P Infanta
Tel: 55-1039
Fax: 33-3323
e-mail: eugenio.portales@cubana.avianet.cu

Mayda Molina Martínez
Representante de Cuba en el Consejo de la OACI
Dirección: Calle 23 # 64, Vedado, Ciudad de la Habana
Tel: (514) 954 6139 Montreal
Fax: (514) 954 4458 Montreal
e-mail: mmolina@colba.net

ECUADOR

César Naranjo Anda
Director General de Aviación Civil
Dirección: Buenos Aires 149 y Av. 10 de agosto, Quito
Tel: 552 687
e-mail: cana57@hotmail.com

Carlos Saenz Merizalde
Asesor de Política Aeronáutica DGAC
Dirección: Buenos Aires 149 y Av. 10 de agosto, Quito
Tel: (5932) 552 687
Fax: (5932) 563 995
e-mail: dacsis@ramt.com

Fanny Soto Ortiz
Jefa del Dpto. de Estudios Económicos y Facilitación DGAC
Dirección: Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de agosto, Quito
Tel: (5932) 552 987
Fax: (5932) 563 995
e-mail: fanny_soto@hotmail.com

Sandra Reyes Cordero
Asistente de Política Aeronáutica DGAC
Dirección: Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de agosto, Quito
Tel: (5932) 552 687
Fax: (5932) 563 995
e-mail: dacsis@ramt.com

GUATEMALA

Rolando Soza Mauricio
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección: Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13, Ciudad de Guatemala
Tel: 332 0162
Fax: 331 4840

Manuel Polanco
Consultor/Asesor, DGAC
Dirección: Aeropuerto La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala
Tel: (502) 331 0260

JAMAICA

Torrance D.G. Lewis
Director General de Aviación Civil
Dirección: 4 Winchester RD KGN 10, Kingston
Tel: (876) 920 2250
Fax: 876 920-0194
e-mail: jcivav@cwjamaica.com

MÉXICO

Roberto Kobeh González
Representante Permanente de México ante OACI
Dirección: 999 University Suit 1440 Montreal , PQ, Canada H3C 5C9
Tel: (514) 954 8284
Fax: (514) 954 5838
e-mail: rkobeh @ icao.int

Dionisio Méndez Mayora
Experto Técnico de la Misión Permanente de México ante el Consejo de la OACI
Dirección: 999 University Suit 1440, Montreal, PQ, Canada H3C 5J9
Tel: (514) 954 8284
Fax: (514) 954 5888
e-mail: dmendez @ icao.int

NICARAGUA

Rubén Buitrago Solorzano
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección: Ministerio de Transporte e Infraestructura, frente Estadio Nacional, Managua
Tel: 222 7337
Fax: 222 7516
e-mail: dgacmct@tmx.com.ni

PANAMÁ

Humberto E. Chavarria
Subdirector General Técnico DAC
Tel: (507) 315 0217
Fax: (507) 315 0395
e-mail: tta@aeronautica.gob.pa

Abraham Barcenás
Subdirector General DAC
Dirección: Edif. Albroom 805
Tel: (507) 315 0256
Fax: (507) 315 0169
e-mail: tta@aeronautica.gob.pa

Enrique Herrera
Director de Transporte Aereo DAC
Dirección: Albroom Edif. 805
Tel: (507) 315 0243 315 0168
Fax: (507) 315 0395
e-mail: tta@aeronautica.gob.pa

Germinal Sarasqueta
Jefe Misión OACI
Dirección: Apdo. 7501 Panama 5
Tel: (507) 315 0605
Fax: (507) 315 0698
e-mail: gsarasqueta@pananet.com

Diego Hurtado
Asesor Técnico Transporte Aéreo DAC
Dirección: Albrook 805
Tel: (507) 315 0812 315 0243
Fax: (507) 315 0395
e-mail: diegoh200@hotmail.com

Ricardo García de Paredes
Representante en el Consejo de la OACI
Dirección: 999 University Street 12:35 Montreal PQ Canada
Tel: (514) 954 8086
e-mail: rgdp@colba.net

Eustacio Fábrega
Observador
Dirección: P.O. Box 8080 Panama 7
Tel: (507) 226-8298
e-mail: fabrega@cwpanama.net

PARAGUAY

Augusto Fúster Colunga
Presidente del Consejo de Administración DINAC
Dirección: Av. Mcal. López y 22 de setiembre MDN 2° piso, Asunción
Tel: (595 21) 203 615
Fax: (595 21) 213 611
e-mail: staai@dinac.gov.py

Ceferino Farías Servín
Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales
Dirección: Av. Mcal. López y 22 de setiembre MDN 3° piso, Asunción
Tel: (595 21) 213 365
Fax: (595 21) 213 365
e-mail: staai@dinac.gov.py

Luis R. Acosta Martínez
Secretario General
Dirección: Mcal. López y Vice-Presidente Sánchez, Asunción
Tel/Fax: (595 21) 212 530
e-mail: presiden@dinac.gov.py

Arnaldo Ramon Costa
Observador, Gerente de Relaciones con la Industria
Dirección: Hangar TAM /ARPA, Luque, Paraguay
Tel: 645 500
Fax: 645 408
e-mail: price@tam.com.py

PERÚ

Paola Mantilla de las Casas
Directora de Asesoría Legal
Dirección: Av. 28 de julio # 800, Lima
Tel: (511) 423 4259 / 433 7800-1181
Fax: (511) 423 4259
e-mail: pmantilla@mtc.gob.pe

Eduardo Flores Del Castillo
Director Asesoría de Política Aérea
Dirección: Av. 28 de julio 800, 3° piso, Lima
Tel: (511) 433 1610
Fax: (511) 433 2388
e-mail: eflores@mtc.gob.pe

Raúl Rivera Maravi
Director de Asuntos Aéreos del Ministerio de RREE
Dirección: Ucayali 361, Lima
e-mail: rrivera@rree.gob.pe

REPÚBLICA DOMINICANA

Aníbal Amparo García Díaz
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado, Edif. Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616
e-mail: aeronaut.civil@codetel.net.do

Claudia Troncoso
Subdirectora de Aeronáutica Civil / Jefe de Proyecto MSA/DOM/97/801
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado, Edif. Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8325
Fax: (809) 221 2825
e-mail: aeronaut.civil@codetel.net.do

Ricardo Bodden
Sub-Director General Técnico de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado, Edif. Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Leonte Bernard
Asistente Técnico del Director General de Aeronáutica Civil
Dirección: C/ Luis F.Thomen # 107, Santo Domingo
Telf: (809) 221 7909 ext.201
Fax: (809) 221 8616
e-mail: aeronaut.civil@codetel.net.do

Bernarda Franco Candelario
Sub-Consultora Jurídica
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado Ofic.Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909 ext 220
Fax: (809) 221 8616

Olga Yasilis Herasme Luciano
Encargada de Asuntos Internacionales
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Ofic. Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909 ext. 309
Fax: (809) 221 8616

Franklyn Reyes Rossó
Asesor Jurídico del Proyecto MSA/DOM/97/801
Dirección: Jose Desiderio Valverde # 102, esq. Santiago, Gazcue, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8325 est. 4325
Fax: (809) 221 2825

Carlos Carmenini
Experto OPAS AIR, DGAC
Dirección: Calle Jose Desiderio Valverde # 102 esq. Santiago 2do. Piso, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8325
Fax: (809) 221 2826
e-mail: aeronautcivil@codetel.net.do

Jaime Brugueras
Experto OPAS AIR, DGAC
Dirección: Calle Jose Desiderio Valverde # 102 esq. Santiago. 2do. Piso, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8325
Fax: (809) 221 2825
e-mail: aeronautcivil@codetel.net.do

Fernando Junco
Experto OPAS OPS
Dirección: Calle Jose Desiderio Valverde # 102 esq. Santiago 2do. Piso, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8325
Fax: (809) 221 2825
e-mail: aeronautcivil@codetel.net.do

Marcelo Turdera
Experto OPAS OPS, DGAC
Dirección: Calle Jose Desiderio Valverde # 102, esq. Santiago 2do. Piso, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8325
Fax: (809) 221 2825
e-mail: aeronautcivil@codetel.net.do

Juan Esteban Mateo
Gerente Financiero
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado, Edif. Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

César Ernesto Rojas Tabar
Auditor Interno
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado, Edif. Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Silvino Ramírez
Encargado del Departamento de Aeronavegabilidad
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado, Edif. Gubernamentales Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7305
Fax: (809) 221 8616

Roberto Acevedo B.
Gerente Facilitación
Dirección: Av. Núñez de Caceres esq. Gustavo Mejia Ricart Apto. C-44, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909 ext. 302
Fax: (809) 221 8616

Carlos Ramon Alcántara S.
Encargado del Departamento de Regulaciones Aeronáuticas, AILA
Dirección: 4ta. # 1, Ralma, Santo Domingo
Tel: (809) 549 1310
Fax: (809) 549 0158
e-mail: ais.rep.dom@codetel.net.do

Santo Tomás Concepción
Encargado de la Sección de Tránsito Aéreo, DGAC
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 549 1310/1294/0241
Fax: (809) 549 0158/0283

José Pérez y Pérez
Encargado Oficina de Procedimientos Tránsito Aéreo, DGAC
Dirección: Departamento Regulaciones Aeronáuticas, Aerop. Las Américas, Santo Domingo
Tel: (809) 549 0402
Fax: (809) 549 0283
e-mail: ais.rep.dom@codetel.net.do

Luis A. Madera
Encargado del Departamento de Licencias, DGAC
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909 Ext. 252
Fax: (809) 221 8616

Gerardo Polanco
Médico Aeronáutico
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909 Ext. 232
Fax: (809) 221 8616

Ignacio de los Santos Mullix
Sup. Cta. Radar
Dirección: Calle Puerto Rico # 104, Ens. Ozama
Tel: (809) 549 0160 549 0365
Fax: (809) 596 4132
e-mail: ais.rep.dom@codetel.net.do

Eddy Francisco Tineo
Encargado de Operaciones
Dirección: Av. México esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909 Ext. 283
Fax: (809) 221 8616

Manuel Méndez
Supervisor General DGAC
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado, Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909 Ext. 217
Fax: (809) 221 8616

Raymond Domínguez
Secretario de la Junta Aeronáutica
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8327
Fax: (809) 221 5431

Emanuel Calderón
Inspector de Operaciones
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Manuel Joga
Departamento de Operaciones
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Victor Manzano
Inspector de Operaciones
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Francisco Garrido Frias
Inspector de Operaciones
Dirección: Presidente Vasquez # 228, Ens. Alma Rosa
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Juan L. Castellanos
Inspector Operativo
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Diego Mena
Inspector Operativo
Dirección: Av. México Esq. Dr. Delgado Edif. Gubernamentales, Bloque A, Santo Domingo
Tel: (809) 221 7909
Fax: (809) 221 8616

Luisa María Ruiz Leo
Enc. Sección Sobrecargos y Azafatas, DGAC
Dirección: Calle Furey Pichardo Condominio, Apto 102-A, Bella Vista, Santo Domingo
Tel: (809) 532 9291
Fax: (809) 221 8616
e-mail: luisamariaruiz@hotmail.com

URUGUAY

Félix Tornoni
Director General de Aviación, DINACIA
Dirección: Yi 1444 2do. piso, Montevideo

María Angélica González
Asesor en Transporte Aéreo del Ministerio Transporte y Obras Públicas
Dirección: Rincón 575 Piso 5, Montevideo
Tel: (5982) 916 5459
Fax: (5982) 916 3122
e-mail: dntaero@adinet.com.uy

Sergio Pérez Lauro
Director de Transporte Aéreo Comercial de la DGAC
Dirección: Yi 1444, Montevideo
Tel: (5982) 900 5652
Fax: (5982) 900 5652

César Borucki
Representante de Uruguay ante el Consejo de la OACI
Dirección: DINACIA, Uruguay
Tel: (514) 954 6388
Fax: (514) 954 5708
e-mail: urudel@icao.int

Jaime Pache Soto
Consul del Uruguay
Dirección: 18 de julio 1206, Montevideo, Uruguay
Tel: (5982) 902 0618
Fax: (5982) 902 2172
e-mail: pachesoto@hotmail.com

VENEZUELA

Saúl Fuenmayor Díaz
Director de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. Lecuna Parque Central Torre Este piso 32 DGTA/DAC, Caracas
Tel: (582) 5092211 / 2223
Fax: (582) 509 2490
e-mail: normaprove@hotmail.com

Carlos E. Rios Scharbaay
Embajador
Dirección: Torre MRE, piso 10, Carmelitas, Caracas 1010
Tel: (582) 860 9283
Fax: (582) 862 5162

OBSERVADORES

ESTADOS DE LA REGIÓN NO MIEMBROS DE LA CLAC

Estados Unidos

Joaquín Archilla
Director Intl. de Área LATAM/CAR
Dirección: 8600 NW 36th St., Suite 501, Miami Fl 33166
Tel: (305) 716 3300 Ext 14
Fax: (305) 716 3309
e-mail: archie.archilla@faa.gov

Santiago García
Representante FAA Senior
Dirección: 8600 NW 36 St., Suite 501, Miami FL 33166
Tel: (305) 716 3300 Ext 15
Fax: (305) 716 3308
e-mail: santiago.garcia@faa.gov

Rubén Quiñones
Representante FAA Senior para el Caribe, Centro América y México
Dirección: 8600 NW 36th St., Miami FL 33029
Tel: (305) 716 3300 Ext. 11
Fax: (305) 716 3309
e-mail: ruben.d.quinonez@faa.gov

Haiti

Arnold Franck
Director de Oficina Nacional de la Aviación Civil
Dirección: P.O. Box 1346 Route de L' aeroport, Port-Au-Prince
Tel: (509) 246 0647/250 2042/250 2046
Fax: (509) 246 0998/246 0175
e-mail: arnoldfrank@hotmail.com

Daniel Guerrier
Coordinador AVSEC de la OFNAC
Dirección: Aviation Civile P.O Box 1346 Route de l' aeroport, PAP Haiti WI
Tel: (509) 246 0052 / 246 0647 / 262 9415/9416
Fax: (509) 246 0998 / 246 0175

AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS DE OTRAS REGIONES REPRESENTADOS ANTE EL CONSEJO DE LA OACI

España

Enrique Sanmarti Aulet
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección: Paseo de la Castellana 67, 28071 Madrid
Tel: (34 91) 597 5353
Fax: (34 91) 597 5357
e-mail: esanmarti@mfom.ej

Juan Bujia
Asesor DGAC
Dirección: Paseo de la Castellana 87, Madrid
Tel: (3491) 587 3507
Fax: (3491) 587 3091
e-mail: jmbujia@iberia.es

Luis Adrover
Representante España en el Consejo de la OACI
Dirección: 999 University 5t # 14.50 Montreal PQ H3C 5J9 Canada
Tel: (514) 954 8307
Fax: (514) 954 5755
e-mail: adroven@icao.int

ORGANISMOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

OACI

Assad Kotaite
Presidente del Consejo
Dirección: 999 University St., Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Tel: (514) 954 6077
Fax: (514) 954 8011

Renato Cláudio Costa Pereira
Secretario General
Dirección: 999 University Street Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Tel: (514) 954 8041
Fax: (954) 954 6077

Abelardo Sánchez
Director de Cooperación Técnica
Dirección: 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada
Tel: (514) 954 8065
e-mail: asanchez@icao.int

Paulo Imre Hegedus
Director Regional SAM
Dirección: Apartado Postal 4127, Lima 100, Perú
Tel: (511) 575 1476 / 575 1477
Fax: (511) 575 1479
e-mail: mail@lima.icao.int

Raymond Ybarra
Director Regional NACC
Dirección: Av. Presidente Masaryk # 29, 3er piso, Col. Chapultepec Morales, 11570, México, D.F.
Tel: (525) 250 3211
Fax: (525) 203 2757
e-mail: icao_nacc@mexico.icao.int

Alfredo Díaz López
Coordinador Internacional OACI Proyecto MSA/DOM/97/801
Dirección: Calle Desiderio Valverde # 102, esq. Santiago, Santo Domingo
Tel: (809) 221 8325
Fax: (809) 221 2885
e-mail: aeronaut.civil@codetel.net.do

Luis Alfonso Fonseca R.
Experto Regional de Transporte Aereo, Oficina Regional OACI NACC
Dirección: Av. Presidente Mazaryk No. 29 3er piso, ZP 11570, México, D.F.
Tel: (525) 250 3211
Fax: (525) 203 2757
e-mail: afonseca@mexico.icao.int

COCESNA/ACSA

Jorge Vargas
Director
Dirección: P.O Box 57-4003, Costa Rica
Tel: (506) 443 8968
Fax: (506) 443 8968
e-mail: acsadir@sol.racsa.co.cr

Comisión Africana de Aviación Civil – CAFAC

Shettima Abba-Gana
Presidente de Comisión Africana de Aviación Civil
Tel: (221) 839 7373
Fax: (221) 823 2661

Comunidad Andina

Alfredo del Castillo Ibarra
Consultor, Secretaría General de la Comunidad Andina
Dirección: Av. Paseo de la Republica # 3895, Lima 27, Perú
Tel: (511) 411 1400/1454
Fax: (511) 221 3229
e-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

ORGANISMOS INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ALADA

Mario O. Folchi
Presidente
Dirección: Arroyo 950-6°-A, 1007, Buenos Aires, Argentina
Tel/Fax: 4327-0611
e-mail: folchi@alada.org

Jose Valdez
Miembro Plenario ALADA (Seccional República Dominicana)
Dirección: Av. Rómulo Betancourt 1410, 3er piso, Bella Vista, Santo Domingo, República Dominicana
Tel: 532 583-84

Francia Migdalia Adames Díaz
Consejera Seccion Nacional (República Dominicana)
Dirección: Av. Abraham Lincoln # 847, 3er piso, Ensanche Piantini, Sto. Domingo, República Dominicana
Tel: (809) 566 6143
Fax: (809) 542 1504
e-mail: francia.adames@internet.net.do

María Mercedes Gonzalo Garachana
Miembro Plenario ALADA (Seccional República Dominicana)
Dirección: Pte. Irigoyen # 21B, Zona Universitaria, Santo Domingo, República Dominicana
Tel: (809) 534 9294
e-mail: mmgonzalo@hotmail.com

Lucy Madeline Pérez Alfau
Seccional Nacional ALADA (República Dominicana)
Tel: (809) 530 8218
e-mail: lucyalfau@yahoo.es

Quisqueya Calderon
Miembro Plenario ALADA
Tel: (809) 412 8559
e-mail: quisquey@tricom.net

AITAL

Ernesto Vásquez Rocha
Director Ejecutivo
Dirección: Av. Eldorado 93-30, Bogotá, Colombia
Tel: (571) 413 9387
Fax: (571) 413 8477
e-mail: evasquez@latino.net.com

Francisco Machler
Asesor
Dirección: Av. Eldorado # 93-30, Bogotá, Colombia
Tel: (571) 295 7972
Fax: (571) 413 9178
e-mail: francisco.machler@aital.org

Eduardo Dueri
Director Seguridad
Dirección: Av. 26 # 93-30, Bogotá, Colombia
Tel: (571) 295 7972
Fax: (571) 413 9178
e-mail: ecosco@latino.net.co / eduardo.dueri@aital.org

Helena Lombana
Secretaria
Dirección: Av. Eldorado 93-30, Bogotá, Colombia
Tel: (571) 295 7972
Fax: (571) 413 9178
e-mail: helena.lombana@aital.org

IATA

Pierre J. Jeannot
Director General
Tel: (4122) 7992900
Fax: (4211) 7992680
e-mail: jeannotp@iata.org

Patricio Sepúlveda C.
Director Regional Latinoamérica
Dirección: Av. 11 de setiembre 2155, Torre "A" oficina 903, Santiago, Chile
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 242 6783
e-mail: sepulvedap@iata.org

Ricardo J. Heighes Thiessen
A. Director, Aviación Civil y América Latina, ATDI

Al Castan
Director - Operaciones & Infraestructura América Latina / Caribe
Dirección: 5200 Blue Lagoon Dr. # 690, Miami FL 33156 U.S A.
Tel: (1305) 266 7552
Fax (1305) 266 7718
e-mail: castana@iata.org

William Gaillard
Director, Corporate Communications
Dirección: CP 416, 33 route de l' Aeroport, 1215 Geneve 15 Aéroport Suisse
Tel: (4122) 799 2960
Fax: (4122) 799 2641
e-mail: gaillardw@iata.org

Julián de la Cámara
Director
Dirección: P. O. Box 416, 1215 Ginebra 15, Suiza
Tel: (4122) 799 2746
Fax: (4122) 799 2689
e-mail: delacamarj@iata.org

Rodrigo Durán
Subdirector Regional
Dirección: Av. 11 de setiembre 2155, Torre "A" oficina 903, Santiago, Chile
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 232 4687
e-mail: duranr@iata.org

Barry Kramble
Manager Business Services
Dirección: P. O. 800 Montreal, PQ Canada
Tel: (514) 874 0202
e-mail: krambleb@iata.org

Roberto Rodríguez
Project Manager Argentina
Dirección: Aeropuerto Ezeiza Espigón B – 1er piso, Buenos Aires, Argentina
Tel: (5411) 5480 4601
Fax: (5411) 5480 4600
e-mail: rodriguezr@iata.org

Berta Rodríguez
Assistant Director Corporate Sales
Dirección: 5200 Blue Lagoon, Suite 690, Miami FL 33134 U. S. A.
Tel: (1305) 264 7772 ext. 343
e-mail: rodriguezbr@iata.org

Pablo Andrés Rivas
Economista
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 232 4687

Maria del Carmen Objio
Representante en República Dominicana
Tel: (809) 562 4282
Fax: (809) 540 6166
e-mail: objiom@iata.org

Mariana Beltrán
Asistente IATA Argentina
Dirección: Aeropuerto Ezeiza Espigón B – 1er piso, Buenos Aires, Argentina
Tel: (5411) 5480 4601
Fax: (5411) 5480 4600
e-mail: beltranm@iata.org

OIP

José Luis Toribio Montón
Secretario de Organización
Dirección: C/ General Diaz Porlier 69-4º, Madrid 28001, España
Tel: (35) 9130-96750
Fax: (35) 9160-178308
e-mail: oip@sepla.es

INDUSTRIA AERONÁUTICA

Airbus Industrie

Wolfgang Didszuhn
Vice-Presidente Product Integrity
Dirección: 31170 Blagnac BP 31- France
Tel: (335) 6193 3028
e-mail: wolfgang.didszuhn@airbus.fr

Rafael Alonso
Vice-Presidente
Dirección: P.O. Box 33, 31707 Blagnac, Francia
Tel: (335) 6193 3193
Fax: (335) 6193 4965
e-mail: rafael.alonso@airbus.fr

Gustavo García Miranda
Director Marketing
Dirección: Blagnac, Francia
Tel: (335) 6193 2788

Andreas Kohn
Gerente Internacional de Cooperación de Aeronavegabilidad
Dirección: 31707 Blagnac 1 Rond Point , Maurice Bellonte, Francia
Tel: (335) 6193 4335
Fax: (335) 6193 4271
e-mail: andreas.kohn@airbus.fr

AVMAN

Marc Cavaliere
Vicepresidente
Aviation Management, Inc.
Dirección : 1600 NM 42nd Aven. # 301, Miami, Florida USA 33126
Tel: (305) 876-9339
Fax: (305) 876-9325
e-mail: marc@avman.com

EMBRAER

Sergio Kuczynski
Gerente de Mercado
Dirección: Av. Brig. Faria Lima 2170, Sao Jose dos Campos-SP, Brasil
Tel: (5512) 345-2349
Fax: (5512) 321-2394
e-mail: kuczynski@embraer.com.br

Eduardo Tirapelle
Gerente Regional Ventas
Dirección: 1224-740 Sao José dos Campos, SP, Brasil
Tel. (5512) 345 1538
Fax (5512) 321 2394
e-mail: eduardo.tirapelle@embraer.com.br

Mario Sergio S. Zappa
Gerente de Ventas
Dirección: Av. Brig. Faria Lima 2170, Sao Jose dos Campos, Sao Paulo, CEP 12227-901, Brasil
Tel: (5512) 345 1537
Fax: (5512) 321 2394
e-mail: mzappa@embraer.com.br

Erika Spoljaric
Analista de Mercados
Dirección: Analva 177 Sao Jose dos Campos, Sao Paulo, Brasil
Tel. (5521) 345-3948
Fax: (5521) 345-3099
e-mail: spoljaric@embraer.com.br

ORACLE DO BRASIL

Moisés Gallis
Tel: (5511) 5189-1229
e-mail: moises.gallis@oracle.com

Ribeiro & Rodríguez Consulting

Ivan R. Santos
Director
Dirección: Av. Marechal Câmara 160 s/104 Rio de Janeiro, Brazil
Tel: (5521) 533-3183
e-mail: ivan@r-r.com.br

LÍNEAS AÉREAS DE LOS ESTADOS LATINOAMERICANOS

ACES

Juan Emilio Posada E.
Presidente
Tel: (574) 360-2237
Fax: (574) 2556630
e-mail: jposada@aces.com.co

Miguel Montoya
Vicepresidente Ingeniería, Presidente Comité Técnico-AITAL
Dirección: Cra. 70 # 1-120, Medellín, Colombia
Tel: (574) 342 2890
Fax: (574) 341 6292
e-mail: mmontoya@acescolombia.com.co

Pedro A. Copello
Dirección: Santo Domingo, República Dominicana
Tel: (809) 541 5151
Fax: (809) 541 7876

Aerolíneas Dominicanas S.A.

María Teresa Velásquez
Gerente General
Dirección: Calle Restauración esq. España Apartado 202, Santiago, República Dominicana
Tel: (809) 247-4012
Fax: (809) 582-1674
e-mail: dominair@codetel.net.do

Aeropostal Alas de Venezuela

Judith Parada
Vice-Presidente Legal y Gubernamental
Dirección: Torre Polar Oeste piso 23 Plaza Venezuela, Caracas, Venezuela
Tel: (582) 708 6129/30 Fax: (582) 793 1361
e-mail: judith.parada@aerpostal.com

Aerovías de México

Francisco Contreras
Director General
Tel: (525) 1334490 Fax: (525) 1334611
e-mail: fcontreras@aeromexico.com.mx

Air Century S. A.

Tobias Genao Baez
Asesor Legal
Dirección: Aeropuerto Internacional de Herrera, Santo Domingo, República Dominicana
Tel: 567-6778

American Airlines

Luis Ortiz
Senior Analyst
Dirección: P.O. Box 619617 MD817 DFW Airport, TX 75261
Tel: (817) 967 5282
Fax: (817) 967 5030
e-mail: luis.ortiz@aa.com

AVENSA / SERVIVENSA

Rafael Martínez M.
Asesor a la Presidencia
Dirección: AVENSA PH Torre Humboldt, Caracas, Venezuela
Tel: (582) 355 2838
Fax: (582) 355 1707

CARIBAIR, S.A.

Fausto Huerta Deñó
Observador
Dirección: Aeropuerto de Herrera, Santo Domingo, República Dominicana
Tel: 542 6688

Compañía ICARO S.A.

Guido Saltos Martínez
Presidente
Dirección: Palora 124 y Amazonas, Quito, Ecuador
Tel: (5932) 439 868
Fax: (5932) 439 867
e-mail: icaro@icaro-air.com

Esteban Saltos
Sub-Gerente General
Dirección: Palora # 124 y Amazonas, Quito, Ecuador
Tel: (5932) 439 868
Fax: (5932) 439 867
e-mail: esaltos@icaro-air.com

COPA

Pedro Heilbron
Presidente Ejecutivo
Tel: (507) 227 4551
Fax: (507) 227 1952

Moisés Veliz A.
Vicepresidente
Dirección: Ave. Justo Arosemena y calle 39, Panamá
Tel: (507) 227 0236
Fax: (507) 227 1952

Grupo TACA

Federico Bloch
Presidente
Tel: (503) 298 6707
Fax: (503) 298 3834
e-mail: fbloch@grupotaca.com

Fidel Chavez
Vicepresidente Legal
Tel: (503) 290 3388 / 267 8888
Fax: (503) 264 4274
e-mail: fchavez@grupotaca.com

LACSA

María Esther Fernández de Pou
Asesora Legal
Dirección: c/El Recodo # 2 edific. Monte Mirador, tercera planta, Santo Domingo, Rep. Dominicana
Tel: (809) 535 9511 Ext. 230
Fax: (809) 535 6649
e-mail: mfernandez@rvhb.com

LAN Chile

Enrique Cueto
Presidente

LLOYD Aéreo Boliviano

Jose Chalén
Director
Dirección: Vallejos 4710 Buenos Aires, Argentina
Tel: (5411) 4502-4775 / 4312-5099
Fax: (5411) 4311-4375

Mexicana de Aviación

Rogelio Rodríguez Gardoño
Gerente Asuntos de la Industria
Dirección: Xola 535 piso 29, Colonia del Valle, México D.F. 03100
Tel: (525) 448 3279
Fax: (525) 523 2266
e-mail: intgers@mexicana.com.mx

Martha Sánchez
Gerente Asuntos Jurídicos
Dirección: Xola 535 Piso 29, Colonia del Valle, México D.F.
Tel: (525) 448 3078
Fax: (525) 523 2266
e-mail: geajuridicos@mexicana.com.mx

Open Skies

Roy Breslawski
Director Marketing and Sales
Dirección: 6322 South 3000 East, Salt Lake City, UT 84121 USA
Tel: (1 801) 947 7882
Fax: (1 801) 947 7811
e-mail: rbreslawski@openskies.com

Greg Estep
Observador
Dirección: 6322 South 3000 East, Suite 150, Salt Lake City, UT 84092 USA
Tel: (1 801) 947 7898
Fax: (1 801) 947 7805
e-mail: gestep@openskies.com

PLUNA S. A.

Nery A. Trois
Presidente
Tel: (5982) 604 2255
Fax: (5982) 604 2260
e-mail: ntrois@pluna.com.uy

Gonzalo Yelpe
Asesor Jurídico y de Política Aeronáutica
Dirección: Puntas de Santiago 1604, Montevideo, Uruguay
Tel: (598 2) 604 2255
Fax: (598 2) 604 2260
e-mail: jurídica@pluna.com.uy

TACA Perú

Julio Ferrados Plata
Director Legal
Dirección: Av. Cmdte. Espinar 331, Miraflores, Lima, Perú
Fax: (511) 225 0176

TAINO Airlines S.A.

René R. Guillón Soles
Administrador
Dirección: Gustavo Mejía Ricalt 93.1ª , Sto. Domingo, República Dominicana
Tel: (809) 563 1230/1231
Fax: (809) 565 7511
José Andrés Holguín Vásquez
Delegado
Tel: (809) 563 1231
Fax: (809) 710 8638
e-mail: jaholguin@yahoo.com

TAM - MERCOSUR

Rolim Amaro
Presidente
Tel: (5511) 55828814

Miguel Candia
Presidente TAM MERCOSUR
Dirección: Aeropuerto Silvio Pettirossi Asunción Paraguay
Tel: (595 21) 646 000
Fax: (595 21) 645 400
e-mail: presidencia@tam.com

Luiz Falco Pires Correa
Vicepresidente
Dirección: Av. Jurandir 856, Sao Paulo, Brasil
Tel: (5511) 5582 8822
e-mail: falco@tam.com.br

Arnaldo Costa
Gerente Asuntos Internacionales
Tel: (59521) 645800
Fax: (59521) 645408
e-mail: psicinig@tam.com

Rubel Thomas
Director Comercial Internacional
Dirección: Rua Indiana 413, 204562-000 San Paulo, Brasil
Tel: (5511) 5582 8686/882
Fax: (5511) 5071 1080
e-mail: rubelthoma@tam.com.br

Pedro Carvalho
Gerente de Relaciones Internacionales
Dirección: Av. Jurandir, 856 Hangar 7 Aeroporto – San Paulo SP, Brasil
Tel: (5511) 5582 9451
Fax: (5511) 5071 1080
e-mail: pedro.carcvalho@tam.com.br

Humberto Rodriguez Filho
Asistente Vicepresidencia
Tel: (5521) 533 3183
Fax: (5521) 533 3185
e-mail: humberto@r-r.com.br

TRANSBRASIL S/A Linhas Aereas

Sérgio Domínquez Pinto
Analista Líneas/Transbrasil
Dirección:
Tel: (5511) 532 4947
Fax: (5511) 532 4923

United Airlines

Horacio Marquez
Gerente Asuntos Internacionales
Dirección: 1200 E. Algonquin Rd. Elk Grove IL 60007
Tel: (847) 700 3957
Fax: (847) 700 5931
e-mail: oracio.marquez@ual.com

Nicole A. Brown
Manager User Charges
Dirección: 1200 Algonquin Rd. Elk Grove IL USA 6007
Tel: (847) 700 3770
Fax: (847) 700 4850
e-mail: nicole.brown@ual.com

United Parcel Service

Gary Jacobs
International Aviation Manager
Dirección: 911 Grade Ln. Building 2 Louisville Ky 40213
Tel: (502) 359 7079
Fax: (502) 359 1989
e-mail: airlgrj@air.ups.com

VARIG

Ozires Silva
Presidente
Dirección: R. Silvio de Noronha 365, Rio de Janeiro RJ, Brasil
Tel: (5521) 3814-5210
Fax: (5521) 3814-5703
e-mail: ozires.silva@varig.com.br

Roberto Macedo
Vicepresidente
Dirección: Av. Silvio Noronha 365, sala 308, Rio de Janeiro, Brazil
Tel: (5521) 3814 5310
e-mail: roberto.macedo@varig.com.br

Paulo Barbirato
Gerente General, Asuntos con la Industria
Dirección: Av. Silvio de Noronha 365/391, Rio de Janeiro RJ 20021-010 Brasil
Tel: (5521) 3814 5608 Fax: (5521) 3814 5720
e-mail: paulo.barbirato@varig.com.br

Clelio Garzella Glingani
Auditor Financiero Contable
Dirección: Praca Cmte. Lineu Gomes s/n Aeroporto de Congonhas CEP 04626-020, Sao Paulo
Tel: (5511) 5091 2303
Fax: (5511) 5561 2467
e-mail: clelio.garzella@varig.com.br

DOCUMENTOS EXAMINADOS POR LA ASAMBLEA

Orden Día	No. de Nota	Asunto	Medida a adoptar	Tarea No.	Presentada por
4	CLAC/A14-NE/02	Informe del Presidente sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 1999-2000.	Tomar nota	-	Presidente de la CLAC
5	CLAC/A14-NE/01 CLAC/A14-NI/01	Orden del Día Provisional. Relación preliminar de notas de estudio	Adopción del Orden del Día	-	Comité Ejecutivo
6	CLAC/A14-NE/03	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
7	CLAC/A14-NE/04	Criterios y directrices en materia de transporte aéreo.	Adopción Proyecto Resolución	15.3 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
8	CLAC/A14-NE/05	Derechos del Usuario.	Adopción Proyecto Recomendación	19 Secretaría	Comité Ejecutivo
9	CLAC/A14-NE/06	Estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC. Declaraciones de la CLAC. Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC. Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes.	Adopción Proyectos Resoluciones y Recomendación	13 Comité Ejecutivo 17 Secretaría	Comité Ejecutivo
10	CLAC/A14-NE/07	Adhesión al Acuerdo para la implantación y seguimiento del sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional.	Adopción Proyecto Recomendación	10 Comité Ejecutivo	Comité Ejecutivo
11	CLAC/A14-NE/08	Pronta ratificación de diversos Convenios y Protocolos.	Adopción Proyecto Recomendación	18 Secretaría	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A14-NE/09	Medidas de facilitación en aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial. Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo. Facilitación del transporte aéreo.	Adopción Proyectos Recomendaciones	6 Comité Ejecutivo 6 Secretaría	Comité Ejecutivo
13	CLAC/A14-NE/10	Capacitación profesional del personal de la administración de aviación civil.	Adopción Proyecto Recomendación	10 Secretaría	Comité Ejecutivo
14	CLAC/A14-NE/11	Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros.	Adopción Proyecto Recomendación	5 Secretaría	Comité Ejecutivo
15	CLAC/A14-NE/12	Medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.	Adopción Proyecto Recomendación	4 Comité Ejecutivo 11 Secretaría	Comité Ejecutivo
16	CLAC/A14-NE/13	Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros de la CLAC. Nuevo sistema estadístico de la CLAC. Página web del Organismo Regional	Adopción Proyecto Recomendación y Resolución	2 Secretaría	Comité Ejecutivo

Orden Día	No. de Nota	Asunto	Medida a adoptar	Tarea No.	Presentada por
17	CLAC/A14-NE/14	Mecanismos para el cobro oportuno de derechos por la utilización de los servicios de sobrevuelo.	Adopción Proyecto Recomendación	2 Comité Ejecutivo 4 Secretaría	Comité Ejecutivo
18	CLAC/A14-NE/15 RESTRINGIDA	Presupuesto de la CLAC para el bienio 2001-2002 <i>SESION A PUERTA CERRADA.</i>	Aprobación del Presupuesto 2001-2002	8 Secretaría	Comité Ejecutivo
19	CLAC/A14-NE/16 RESTRINGIDA CLAC/A14-NE/18 RESTRINGIDA	Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras. Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2000. Escalas de porcentajes de cuotas de contribución 2001-2002. <i>SESIÓN A PUERTA CERRADA.</i>	Adopción Proyecto Resolución	9 Secretaría	Comité Ejecutivo
20	CLAC/A14-NE/17	Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2001 al 31 de diciembre del 2002. Proyecto del Programa de Reuniones.	Aprobación Programa Trabajo y Reuniones CLAC 2001-2002	-	Comité Ejecutivo
23	CLAC/A14-NE/20	Examen del Informe del Comité I	Revisión y aprobación		Presidente Comité I
24	CLAC/A14-NE/21	Examen del Informe del Comité II	Revisión y aprobación		Presidente Comité II

**Discurso del Cap. Miguel Ramos Gaitán, Primer Vicepresidente
de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en el acto de apertura
de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC**

Señor Assad Kotaite, Presidente de la OACI.
Señores Directores de Aviación Civil de los Estados de Latinoamérica.
Señores Delegados y Observadores
Señores y señoras

Es para mí un gran privilegio, estar en este bello país caribeño con motivo de la celebración de la XIV ASAMBLEA de la COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL. Hago propicio este momento para agradecer en nombre de la CLAC y en el mío propio al Gobierno de la República Dominicana y a las Autoridades de Aviación Civil que han hecho posible que este importante evento se realice bajo el mejor clima del Caribe.

Esta Asamblea nos dará la oportunidad no solamente de desarrollar una extensa Agenda para la culminación de una serie de actividades que fueron planeadas para el bienio 1999-2000, sino también, nos dará la oportunidad de disfrutar de las bellezas que nos ofrece este precioso país, tan apetecido por el turismo internacional.

Me complace profundamente contar el día de hoy con la presencia de tan distinguidas personalidades gubernamentales de la República Dominicana, las que sin lugar a dudas engalanan este magno evento.

Nos honra con su presencia en este auditorio, el excelentísimo señor presidente de la OACI, señor Assad Kotaite, quien con su asesoramiento producto de su vasta experiencia e incomparable trayectoria en el campo de la aviación internacional, brindará sin duda un valioso aporte a las deliberaciones en beneficio de los resultados de esta Asamblea.

Deseo expresar mi gratitud por la presencia de tan distinguidos representantes de los países que conforman la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, así como de los señores observadores de países amigos y de los organismos Internacionales.

Contar con la participación de los representantes de las más grandes aerolíneas de Latinoamérica, contribuirá a un debate más rico en ideas y soluciones a la problemática que a partir de hoy analizaremos y en la cual se encuentran inmersos.

Al concluir las labores planificadas para el presente bienio, debo resaltar el enorme trabajo que ha significado para los participantes en las diversas reuniones de Grupos de Expertos en asuntos Económicos, Políticos y Jurídicos del transporte aéreo, así como a través de las reuniones del Comité Ejecutivo. Su arduo trabajo, el aporte intelectual, su experiencia, conocimiento y sacrificio, serán durante estos días compensados con ese sentimiento del deber cumplido y

reconocidos además por quienes hoy nos encontramos celebrando esta **decimocuarta Asamblea de la CLAC**. Ese trabajo quedará plasmado en la historia de este organismo, al adoptarse una serie de conclusiones y recomendaciones que servirán de guía a los Estados miembros en su trabajo cotidiano contando con una herramienta práctica que se refiere a temas medulares que inciden de diversas formas en los servicios del transporte aéreo dentro y fuera de la Región.

En los veintisiete años de trabajo de la CLAC, este foro ha sido el nicho donde se han gestado posiciones serias, consensuales del pensamiento latinoamericano, que han servido de posición sólida ante problemas específicos que han afectado los servicios de transporte aéreo y que se han discutido en el seno de la OACI.

Es una labor de todos los países, promover cada día con mayor fuerza, la participación pro - activa en reuniones como la que hoy nos encontramos, así como en las diversas reuniones de los grupos de trabajo, de expertos y en las del Comité Ejecutivo, ya que este tipo de encuentros es la cuna para un intercambio serio de opiniones, puntos de vista y posiciones que persiguen soluciones globales a problemas específicos del área.

También deseo resaltar en este momento la ardua labor desplegada por la Secretaría de la CLAC, bajo la dirección del apreciado señor Marco Ospina, que brinda a esta organización todo su mejor esfuerzo y dedicación, para que los resultados sean más que lo que todos esperamos. Debemos reconocer que la Secretaría con un reducido presupuesto, ha logrado una ágil y eficiente labor, dando seguimiento a los asuntos planificados para cada bienio, preparando las tareas que se le asignan y colaborando con el mantenimiento de una base de datos de legislación aeronáutica de toda la región, así como datos estadísticos que se convierten en una importante herramienta de trabajo para los países en diversos estudios e informes requeridos.

El bienio que hoy concluye con esta Asamblea, fue testigo del trabajo ordenado y coordinado que llevaron a cabo una serie de funcionarios y expertos de los países de Latinoamérica, que concluyeron con una suerte de conclusiones y recomendaciones que tendremos la oportunidad de revisar durante el desarrollo de la presente Asamblea, trabajo que no hubiera sido posible concluir sin la valiosa ayuda brindada por los grupos *ad hoc* que fueron establecidos para tan importantes cometidos.

La COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL, ha jugado un papel muy relevante de colaborador con los organismos de turismo y de comercio de la región, brindando soporte y orientación en los procesos de integración de diversas zonas comunes dentro de la región de Latinoamérica tales como EL PACTO ANDINO, el MERCOSUR y la ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE entre otros.

La presente Asamblea se verá engalanada con la realización de la “Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil” evento que dará inicio el día miércoles. En este se conjugarán dos perspectivas o enfoques de los aspectos fundamentales que ocupan a la aviación. Por un lado, la perspectiva netamente de gobierno, frente a la reacción del sector privado, representado por las aerolíneas. Dentro de la temática a desarrollar se encuentra el de determinar la visión del transporte aéreo de Latinoamérica y su entorno regulatorio. La infraestructura aeronáutica, es un tema que por mucho tiempo, ocupará la atención de los que laboramos en esta actividad. Otro tema de la

Agenda, que ocupará una importancia medular en la Cumbre ya que preocupa a una gran parte de los países de la región, es el de la SEGURIDAD OPERACIONAL. No se dejará de lado el tema de la tecnología, la cual tiene hoy día una posición fundamental como herramienta de trabajo en las actividades de la aviación.

Se espera que la Cumbre de la Aviación, proporcione una síntesis sobre los puntos de interés común y las divergencias entre las autoridades aeronáuticas y las aerolíneas, respecto a los temas abordados, que brinde elementos claros para dirigir las acciones futuras. Con este evento se espera dar un mayor dinamismo a este tipo de encuentro en beneficio de los que participamos en ello.

En la Asamblea que hoy se inicia, las materias que figuran en el Orden del Día, revisten de una enorme importancia ya que se refieren a aspectos básicos para el desarrollo de la aviación especialmente dentro del contexto Latinoamericano.

Entre las Resoluciones y Recomendaciones que serán puestas a la consideración de la Asamblea, debo destacar el esfuerzo realizado por el Grupo *ad hoc* que efectuó la revisión de las decisiones de la CLAC, a efecto de lograr una actualización de ese cuerpo de Resoluciones y Recomendaciones con miras a proveer de una herramienta de vigencia actual que sirva de guía para las dependencias de la Aviación Civil en su trabajo cotidiano.

También se ha preparado un documento guía que contiene una serie de criterios y directrices en materia de transporte aéreo, el cual junto con un Proyecto de Recomendación que se refiere a las medidas de facilitación en aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren asistencia especial y otras medidas relativas a la facilitación del transporte aéreo, servirán de soporte a los Estados en el mejoramiento del tema de la facilitación en concordancia con los preceptos expuestos por la OACI.

Los temas relacionados con los derechos impuestos a los usuarios del transporte aéreo y que se refieren al uso de los servicios aeroportuarios, fue debidamente examinado durante el trabajo del presente bienio.

La labor de la CLAC ha enfocado su trabajo al tema de la seguridad operacional, efectuando para ello un proyecto de recomendación en el que se invita a los Estados que aún no lo han hecho, a que se adhieran al “Acuerdo para la implementación y seguimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de Seguridad Operacional”. Esta recomendación es de suma importancia, ya que a través de la participación decidida de los Estados en el Organismo que velará por el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional, podremos lograr una re - categorización de aquellos países que aún no cumplen con este tema.

Hoy día en que los países dependen cada vez más de la industria del turismo, la autoridades aeronáuticas debemos velar porque la aviación además de ordenada, garantice la seguridad de los pasajeros, ya que solo con esto lograremos la confianza de los usuarios de los servicios del transporte aéreo.

En el tema de los servicios de tránsito aéreo se han establecido una serie de medidas que contribuirán a la actualización e implementación del “Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM”.

Los anteriores proyectos de resolución y recomendación entre otros que han sido incorporados en la Agenda de la presente Asamblea, deben servir de guía para el desarrollo futuro de las actividades de la CLAC en Latinoamérica.

No me queda más que agradecer nuevamente a las autoridades de la República Dominicana en nombre de la COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL por la calurosa bienvenida que nos han brindado en este estupendo país y hacer votos para que los resultados de la presente Asamblea, sean un éxito, como es característico de esta Organización.

MUCHAS GRACIAS Y MUY BUEN DIA.

**Discurso de bienvenida del Director General de Aeronáutica Civil
de República Dominicana a los Asistentes a la XIV Asamblea
de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

HONORABLES SEÑORES:

Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Sr. Miguel Ramos, Primer Vicepresidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Sr. Marco Ospina, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Sr. Charles Manatt, Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica y acompañantes

Sr. Antonio de Oliveira Santos Fontoura, Embajador de Brasil

Srs. Joaquín Archilla, Santiago García y Rubén Quiñónez; Representantes de la Administración Federal de Aviación (FAA)

Srs. Representantes de los Organismos:

Organización Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

Organización Internacional de Pilotos (OIP)

Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL)

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)

Industria Aeronáutica (AIRBUS, BOEING, LOOKHEED Y EMBREAR)

Representantes de Líneas Regionales y Extraregionales

Miembros de la Delegación Dominicana:

Capitán Piloto Ricardo Boddén, Subdirector General Técnico de Aeronáutica Civil

Doctora Claudia Troncoso, Subdirectora General y Jefa Misión OACI, DGAC.

Señoras y Señores, Amigos y Amigas:

Los Secretarios de Estados, Directores Generales y otros funcionarios del Gobierno Dominicano y de la Comunidad Aeronáutica Nacional integrada por la:

Asociación Nacional de Pilotos, Representada aquí por su Presidente Capitán Piloto Amin Canahan
Las Líneas aéreas Nacionales o Internacionales que operan en el país
Propietarios de Naves Aéreas
Señor Alex Santana, Director Ejecutivo de Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI (AERODOM)
Dirección Aeroportuaria
Aeroclubes
Junta Directiva de Aeronáutica Civil y demás funcionarios de esta Institución,
Representantes de la Prensa escrita, radial y televisiva.

La presencia de tan distinguidos Organismos y Personalidades en esta XIV Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) motiva la genuina hospitalidad de los Dominicanos para expresarles la más ferviente bienvenida, no sólo como expresión protocolar, sino como una sincera manifestación de que pueden sentirse como en sus respectivas casas y una reafirmación del compromiso de solidaridad, coparticipación y honestidad, para que este Organismo Especial en materia de Aviación Civil consolide cada vez más su función entre otras, de apoyar, y propiciar el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica en el marco de un sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

**LA OCASION ES PROPICIA PARA EXPONER CON LA VENIA DE
USTEDES ALGUNAS INFORMACIONES SOBRE LA CREACIÓN,
EVOLUCION Y PERSPECTIVAS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN
REPÚBLICA DOMINICANA**

CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

La Aviación Civil en la República Dominicana fue creada mediante la ley No.1915, promulgada el 28 de Enero de 1949, la cual reglamentó la Navegación Aérea Civil en el territorio Nacional, creando el negocio de Aviación, dependiente de la Secretaria de Estado de la Marina de Guerra, la cual sería adscrita de la Comisión de Aeronáutica hoy la Junta de Aeronáutica Civil. Posteriormente, y como consecuencia de la visita de la misión técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en seguimiento de una recomendación emanada de la 11 Conferencia de Navegación Aérea de la Región del Caribe, celebrada en la Habana, Cuba, en Abril de 1950, la cual emitió una serie de recomendaciones, entre las cuales figuraba la creación de una Dirección General de Aviación Civil, fue modificada la ley 1915 y mediante la ley 4119, promulgada el 22 de Abril de 1955, es creada la Dirección General de Aviación Civil como organismo especializado y técnico dependiente de la Secretaria de Estado de las Fuerzas Armadas.

Finalmente, el 4 de Noviembre de 1969, el Congreso Nacional dicta la ley No .505 la cual en su Capitulo 11, determina que la Junta de Aeronáutica Civil tendrá a su cargo la Política Superior de Aviación Civil en el país instituyendo, así mismo, que la Dirección General de Aeronáutica Civil será un Organismo Especializado y Técnico dependiente del Poder Ejecutivo.

En 1988 se firmó un Acuerdo de trabajo con la Administración Federal de Aviación (FAA), pero la falta de Gerencia, Voluntad Política y Optimización de los recursos Técnicos impidió alcanzar el fortalecimiento de la Seguridad Operacional y por el contrario fuimos declarados en Categoría III en el año 1993.

Para garantizar la eficiencia de los Servicios Aeronáuticos, la República Dominicana suscribió, en fecha 30 de Mayo de 1997, un acuerdo de cooperación técnica con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), encaminado a establecer una autoridad Aeronáutica Moderna y de Fortalecimiento de la Capacidad Operativa y Normativa de la autoridad recalificando las condiciones para la ejecución de los programas de cumplimiento de la vigilancia de la Seguridad Operacional.

La falta de una buena Gerencia y Coordinación entre las anteriores Direcciones, la Junta Directiva de Aeronáutica Civil y la Dirección del Proyecto más vicios Administrativos de este equipo impidieron que las conquistas alcanzadas estén en proporción al tiempo transcurrido y a los recursos invertidos. Con la nueva Jefa de la Misión del Proyecto y Subdirectora General en la persona de la Doctora Claudia Troncoso, incluyendo la participación conjunta de la Subdirección General Técnica en la persona del Capitán Piloto Ricardo Bodden, los equipos Técnicos, la Junta Directiva de Aeronáutica Civil con mayoría de representación de los Pilotos Dominicanos y la fiscalización sistemática de la Dirección General aplicando el Diagnóstico y el Plan de acción de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las recomendaciones de la Administración Federal de Aviación (FAA), dicho proyecto ha sido reorientado con mejores perspectivas de alcanzar la Categoría I.

AEROPUERTOS INTERNACIONALES / ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO

La República Dominicana cuenta al presente con seis (6) Aeropuertos Abiertos para Operaciones Internacionales, siendo los principales, el Aeropuerto Internacional de las Américas (AILA), el Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón de Puerto Plata y el Aeropuerto Internacional de Punta Cana, por realizarse en estos la mayoría de las operaciones Internacionales Comerciales, procedentes de Europa, Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y Sudamérica, con un movimiento de tráfico de pasajeros que aumenta anualmente, como indican las estadísticas publicadas, las cuales señalan que en el año 1999 el tráfico de usuarios transportados por las líneas Aéreas fue de 5.9 millones de pasajeros, o sea, 684-895 pasajeros más que lo registrado en el año 1998.

De los pasajeros movilizados en año 1989, el 67.3% corresponde a pasajeros en vuelos regulares y el 32.97% corresponde a los Charters. El principal destino de los vuelos lo constituyó el Aeropuerto Internacional de las Américas con un 60.29% de vuelos regulares y 9.65% de los vuelos Charters, segmento dominado por el Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón de Puerto Plata con un 47.60% seguido por el Aeropuerto Internacional de Punta Cana con un 42.63%. El 0.16% restante de las Operaciones Charters Internacionales fueron realizadas por los demás Aeropuertos Internacionales del país, (Portillo, Arroyo Barril, Barahona, Cibao, Herrera), actualmente están en proceso de construcción tres (3) Aeropuertos (Licey, un segundo en La Romana, La Isabela - Higüero).

El comportamiento del año 1999 permitió confirmar que el dinamismo del mercado es soportado por los flujos vinculados al desarrollo del turismo en los últimos años, lo que ha estabilizado

rutas no tradicionales a un nivel que ha determinado la creación de vuelos regulares que atienden la demanda de asientos de tipo netamente turístico receptivo, como es el caso de tráfico procedente de Alemania, Francia, Holanda, Italia, Argentina, Chile y otros. En el 1999 la cantidad de vuelos comerciales fue de 51,515 operaciones que significaron 5,250 vuelos más que en el año 1998.

En los que se refiere al presente año 2000, durante los primeros diez (10) meses computados, se han transportado en nuestros Aeropuertos Internacionales 5,700,185 pasajeros (Regulares y Charters), con incremento hasta ahora, respecto al pasado año (1999) del 17%, y realizadas 47,502 operaciones aéreas, con un incremento respecto a 1999 de 18%.

CONVENIOS BILATERALES DE TRANSPORTE AEREO Y MEMORANDO Y ACTAS DE ENTENDIMIENTOS SUSCRITOS

A la fecha la República Dominicana ha suscrito 16 convenios Bilaterales de Transporte Aéreo con países del Sur y Centroamérica, el Caribe y Europa, así como los Estados Unidos de América, Canadá y México además haber firmado 16 memoranda y Actas de Entendimiento al nivel de Autoridades Aeronáuticas con diferentes países. Con respecto al firmado con Estados Unidos de Norteamérica en 1999 sobre Cielos Abiertos, la Junta Directiva de Aeronáutica Civil ha planteado al Senado de la República aplazar la aprobación o rechazo del mismo, a fin de que una Comisión Negociadora de ambos Estados reorienten el contenido del mismo, con criterios de equidad, reciprocidad o proporcionalidad, además es elemental que la firma e implementación de un Acuerdo de esta naturaleza debe producirse cuando la República Dominicana haya alcanzado la Categoría I.

CONTROL DE TRÁNSITO AEREO

Al día de hoy la República Dominicana está provista de un moderno Sistema de Control de Tráfico Aéreo el cual cuenta con 4 VOR-DUE, 1 VOR, 6 NDB Y 1 ILS, apoyado en un sistema radar primario y secundario (4 unidades radar) de última tecnología, así como un efectivo servicio de información aeronáutica que provee la información de NOTAM a todas las aeronaves que operan sus vuelos en los diferentes aeropuertos en el país.

PRIMEROS PASOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPUBLICA DOMINICANA

Por último, y por considerarlo de interés histórico en cuanto a los primeros pasos de la Aviación Civil en la república Dominicana, me permito reseñar los siguientes:

- Es en los alrededores de la ciudad de San Pedro de Macorís, ciudad de grandes beisbolistas, situada a unos 70 km. al Este de Santo Domingo, donde se construye el primer aeropuerto y en cuyo río amerizaron los primeros anfibios que surcaron los cielos quisqueyanos. Luego se iniciaron los vuelos en la ciudad de Santo Domingo en el Aeropuerto Miraflores y es febrero del año 1944 fue inaugurado el Aeropuerto General Andrews, el cual operó hasta el año 1959 en que fue inaugurado el Aeropuerto Internacional de las Américas (AILA), localizado a 27 kilómetros al Este de la Ciudad de Santo Domingo.

- En el año 1944 la República Dominicana participó en la Conferencia y Firma del Convenio de Chicago, el cual fue ratificado por el Congreso Nacional al año siguiente.
- En el 1944 surge Dominicana de Aviación, la cual inició sus operaciones el 4 de Julio de ese mismo año, con tres (3) aviones trimotores Ford, adquiridos a la empresa Cubana de Aviación. Posteriormente, en 1954, Dominicana de Aviación inició vuelos Internacionales regulares hacia San Juan - Puerto Rico, Curazao, Caracas y Miami en aviones C-46 Y CD-6, operando años después en equipos Jet hacia New York en itinerarios fijos y hacia Europa en vuelos charters.

PERSPECTIVAS DE LA AVIACIÓN CIVIL

Como Director General de Aeronáutica Civil veo un futuro promisorio para la República Dominicana, tanto en el aspecto técnico y operacional, el cual transitamos de la mano con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Administración Federal de Aviación (FAA), como en el desarrollo del transporte aéreo, como lo demuestran las estadísticas computadas durante los últimos 15 años, en que hemos podido disfrutar de un notable incremento, en especial en el tráfico de pasajeros relacionado con el turismo, originados estos desde varios países de Europa, los Estados Unidos de América, Canadá y de Sudamérica.

Igualmente, en nuestro interés de garantizar un desarrollo ordenado de transporte aéreo, el Gobierno Dominicano dictó, en febrero de este año (2000), por recomendación de esta Dirección General de Aeronáutica Civil, nuevas regulaciones Aeronáuticas, lo cual unido a la modernización proyectada del Centro de Control de Área, que ofrece servicios de Control de Tránsito Aéreo en la Federación Internacional de Reguladores (FIR) Santo Domingo, y a la implementación ya realizada de procedimientos de aproximación y rutas normalizadas de salidas basadas en GPS en cinco de los Aeropuertos Internacionales del país, en la incorporación de la red NMVA, nos brinda la confianza de contar con los instrumentos necesarios para preservar el desarrollo sostenido del transporte aéreo y la satisfacción de brindar unos servicios rápidos, seguros y ordenados sobre el espacio aéreo de Nuestra responsabilidad.

Al concluir la presente exposición invitamos a todas las Personalidades, Organizaciones, Instituciones y Naciones presentes y ausentes vinculadas a la Aviación Civil a la reflexión en el sentido de que así como la navegación aérea vence las barreras de los Océanos y espacios aéreos nos separan Geográficamente, de igual modo debemos conjugar todas las expresiones necesarias para superar los intereses económicos ilícitos, la falta de solidaridad y honestidad que comprimen contra los derechos de todos.

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

(Santo Domingo, 6 - 9 de noviembre de 2000)

Es para mí un privilegio y un placer dirigirme a ustedes en la inauguración de la XIV Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Deseo hacerles llegar los saludos y mejores deseos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Santo Domingo, la primera capital de "los nuevos territorios" descubiertos por Cristóbal Colón tiene una historia impresionante y un futuro prometedor. El Secretario General de la OACI y yo deseamos expresar nuestro agradecimiento al Gobierno de la República Dominicana por haberse ofrecido como anfitrión de la Asamblea de la CLAC y agradecer profundamente a Su Excelencia el Presidente de la República y al pueblo de la República Dominicana, por la cordial bienvenida y cálida hospitalidad con que se ha acogido a todos nosotros.

Una vez más, nos reunimos en un clima de desarrollo económico favorable. Por séptimo año consecutivo la industria mundial del transporte aéreo registró ganancias de explotación pese a que se vio afectada negativamente por el aumento en los precios del combustible de aviación y la disminución en el rendimiento. La OACI prevé que el tráfico total regular de pasajeros, en términos de pasajeros-kilómetros realizados, aumentará a un ritmo anual del 4,5% durante el período de 1999 a 2010, no obstante las líneas aéreas basadas en América Latina el Caribe sobrepasaron ligeramente la tasa media mundial registrando un aumento del 5%.

Es primordial que la comunidad aeronáutica tome las medidas necesarias para adaptarse a este continuo crecimiento, por ejemplo mediante la planificación e implantación de una mejor infraestructura de navegación aérea. Las regiones del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM), en las que muchos programas innovadores ya han sido implantados o se encuentran en etapa de planificación, constituyen un buen modelo para el resto del mundo. El excelente espíritu de cooperación que prevalece se hizo patente en la Tercera Reunión regional de navegación aérea Caribe/Sudamérica, en la que se lograron considerables adelantos.

Ahora es necesario que adoptemos ese mismo espíritu de cooperación al nivel mundial. Nuestra meta debería ser clara y los sistemas CNS/ATM deben implantarse de manera coherente basándose en requisitos claramente establecidos. Por intermedio de los procesos de la OACI, necesitamos implantar un plan mundial de navegación aérea y un sistema mundial integrado de gestión del tránsito aéreo que constituirán la clave para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil. El logro de este objetivo requiere que nos concentremos en la elaboración de requisitos y procedimientos operacionales para maximizar nuestro uso de la tecnología. Puedo asegurarles que estamos aprovechando al máximo los logros alcanzados por nuestros asociados de la CLAC que, como siempre, continúan brindando su valioso aporte para contribuir a nuestros esfuerzos.

Una de las condiciones para lograr un crecimiento óptimo es asegurar la continua disponibilidad de las radiofrecuencias asignadas para uso de la aviación. Al dirigirme a la sesión plenaria en ocasión de la apertura de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UITCMR2000) celebrada en Estambul el pasado mes de mayo, recalqué que si la disponibilidad del espectro de frecuencias requerido por la aviación civil resultara comprometida al compartirse con otros usuarios no aeronáuticos, la seguridad, eficacia y crecimiento del transporte aéreo se verían amenazados. Si bien el resultado de la Conferencia fue favorable para la aviación civil, la atribución de radiofrecuencias continúa siendo una cuestión de crucial importancia. Por consiguiente, la OACI está elaborando una estrategia para lograr proteger el espectro de frecuencia asignado a la aviación civil a largo plazo. Esta estrategia guiará la elaboración de la postura de la OACI ante la próxima Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT, cuya celebración está prevista en 2003. Será necesario contar con el continuo apoyo de los Estados miembros de la CLAC a fin de repetir el resultado satisfactorio que se obtuvo en la última Conferencia.

América Latina y las regiones CAR/SAM fueron las primeras en incorporar textos de orientación general sobre planificación regional de la instrucción en su publicación de navegación aérea regional. Esta medida representó un adelanto importante. El Grupo Regional de Planificación y Ejecución Caribe y Sudamérica (GREPECAS) ha sido también el primer grupo de planificación regional que ha establecido un órgano contribuyente dedicado al desarrollo de los recursos humanos y a la planificación de la instrucción.

La OACI continúa concediendo un alto grado de prioridad a las actividades relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional. Se ha logrado un notable progreso desde que se implantó, con carácter obligatorio, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. Al 30 de octubre de] presente año, 116 Estados habían sido objeto de auditorías, y confío en que para fines de 2001 habremos alcanzado nuestra meta de auditar a los 185 Estados contratantes. El Memorando de acuerdo (MOU) firmado entre la CLAC y la OACI relativo a la cooperación mutua en asuntos relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional está funcionando satisfactoriamente y los auditores de los Estados miembros de la CLAC han estado participando activamente en las auditorías de la OACI basadas en el MOU, lo cual ha redundado en mutuo beneficio. Un próximo paso será la implantación completa del Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional para las Américas, cuya preparación se inició en 1999 con la primera reunión de la Junta General convocada por el Presidente de la CLAC. Me complace afirmar que estamos sumamente satisfechos con la ejecución del citado MOU. La recientemente creada Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) es otra herramienta para mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación civil. Es importante coordinar todas las actividades de vigilancia de la seguridad operacional con la OACI.

Con miras al futuro, la Comisión de Aeronavegación y el Consejo están considerando la expansión del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional para que abarque los servicios de tránsito aéreo (Anexo 1 1), aeródromos (Anexo 14) y prevención e investigación de accidentes (Anexo 13). El próximo año se presentarán a la Asamblea de la OACI las propuestas correspondientes.

Otro asunto de gran prioridad es la seguridad de la aviación. El desarrollo de la capacidad de instrucción en seguridad de la aviación al nivel nacional es de especial importancia. Por consiguiente, me complace observar los constantes progresos que están haciendo los centros regionales de instrucción establecidos en Puerto España (Trinidad y Tabago) y en Quito (Ecuador).

En el pasado, los Estados de la CLAC manifestaron ciertas inquietudes con respecto a la propuesta "Enmienda Hatch" en los Estados Unidos. En junio, el Secretario de Transporte de los Estados Unidos visitó la OACI y me informó oficiosamente acerca de una carta que había dirigido al Presidente del Comité de asuntos jurídicos del Senado de los Estados Unidos en la que indicaba que la finalidad fundamental de la Enmienda Hatch de la ley sobre antiterrorismo y la pena de muerte de los Estados Unidos de 1996 se había alcanzado y por consiguiente no tenía la Intención a proceder con el establecimiento de una norma relativa a las disposiciones de seguridad que los Estados Unidos tenía que aplicar a los transportistas aéreos extranjeros. En otros términos, el Departamento de Transporte y la Administración Federal de Aviación no deberían tomar otras medidas para implantar los programas de seguridad basándose en una interpretación literal del término "medidas idénticas". La implantación literal de medidas idénticas resultaría innecesaria, restrictiva, onerosa, y en algunos casos importantes, perjudicial para los programas de seguridad.

La próxima reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/5) de la OACI, se celebrará en Montreal, del 8 al 17 de enero de 2001. Entre los temas que se debatirán figuran el problema del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves.

Con respecto al ruido, el examen se centrará en la elaboración de una nueva norma más rigurosa en cuanto al ruido que la norma vigente comprendida en el Capítulo 3 del Anexo 16; la planificación de terrenos, y las posibles restricciones operativas respecto a las aeronaves más ruidosas del Capítulo 3.

Con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves, se espera que el CAEP explore las opciones de políticas para limitar o reducir los ases de invernadero provenientes de la aviación civil. Los principales aspectos de la labor en curso comprenden la tecnología y normas la utilización de medidas operacionales para reducir el grado de quemado del combustible y por ende las emisiones; y la posibilidad de recurrir a opciones de mercado tales como las imposiciones de derechos, impuestos y compraventa de derechos de contaminación por emisiones.

Después de la reunión CAEP/5, el Consejo examinará los resultados, que posteriormente se informarán a la Asamblea a fines de 2001. Reconozco los esfuerzos desplegados por los Estados miembros de la CLAC a fin de participar más activamente en las cuestiones relacionadas con el medio ambiente y la aviación. Dado que estos temas son complejos y desafiantes, desearía instarles, a medida que se acerca la fecha de la CAEP/5 y posteriormente de la Asamblea, que exploren, junto con las demás regiones del mundo, los puntos comunes a partir de los cuales podamos aspirar a lograr un consenso mundial.

La OACI agradece el apoyo que la CLAC ha proporcionado con la adopción, y más recientemente, con el proceso de ratificación del *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* hecho en Montreal en 1999.

Este Convenio ha sido firmado por 65 Estados y por una organización regional de integración económica, la Comunidad Europea. Ha sido ratificado por cuatro Estados, Belice, Emiratos Árabes Unidos, Japón y la ex República Yugoslava de Macedonia. Se requieren 30 ratificaciones para que entre en vigor. Agradezco a la Asociación Latinoamericana de Derechos Aeronáutico y Espacial (ALADA) por la conclusión que adoptó durante la celebración de su 40° Aniversario en Buenos Aires el mes pasado a efectos de promover la ratificación de este Convenio. Tengo la esperanza de que la CLAC continuará fomentando activamente la ratificación entre sus Estados miembros, a fin de que procedan a ratificar este importante instrumento lo antes posible.

La privatización de aeropuertos y de los servicios de navegación aérea se está llevando a cabo en varias regiones de la OACI en un esfuerzo por mejorar la eficiencia, minimizar las inversiones y permitir que los recursos del Estado se utilicen para otros fines. Un número importante de aeropuertos en Centroamérica y Sudamérica ha sido privatizado o está en proceso de serlo y es muy probable que esta tendencia continuará. Si bien la OACI no tiene una postura referente a la privatización, alentamos la autonomía en el suministro de servicios aeroportuarios y de navegación aérea debido al grado de eficiencia y otros beneficios demostrados. Sin embargo, en todos los casos alentamos firmemente la separación del aspecto operacional del nominativo, siendo el segundo responsabilidad de los gobiernos. Como signatarios *del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, los Estados continúan siendo responsables de asegurar la seguridad y protección de las actividades de aviación civil en sus respectivos territorios.

Para ayudar a los Estados, la OACI publicará próximamente un estudio sobre la privatización de los aeropuertos y servicios de navegación aérea. Este estudio está basado en la experiencia de Estados en todo el mundo, incluyendo los Estados de la CLAC que han estado a la vanguardia en el desarrollo de nuevos e innovadores métodos para implantar la privatización en el suministro de infraestructuras aeronáuticas.

La privatización y otros temas han sido objeto de amplia consideración en junio de este año por parte de la *Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea* (ANSCConf 2000). El éxito de la Conferencia se debió en gran medida a la calidad de los aportes preparados con antelación y a las excelentes intervenciones. A este respecto, deseo reconocer con agradecimiento el valioso aporte de los Estados de la CLAC. El Consejo de la OACI revisará próximamente las políticas de la Organización sobre imposición de derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea basándose en las recomendaciones formuladas por la Conferencia.

En respuesta a los desafíos que representan la competencia y la mundialización, las líneas aéreas en todo el mundo han continuado concertando alianzas mediante diversos arreglos de cooperación, tales como la comparación de códigos. Gracias a estas alianzas los transportistas han combinado su red de rutas para cubrir la mayor parte del mundo. Las líneas aéreas en Sudamérica han participado activamente en esta empresa.

Estas novedades siembran inquietud respecto a las posibilidades de supervivencia de las líneas aéreas de pequeña y mediana envergadura. Algunos han respondido desarrollando un segmento particular del mercado, o compitiendo como líneas aéreas de bajo costo, punto a punto, o concertando sus propias alianzas. Si bien es evidente que estas alianzas son ventajosas, no obstante pueden tener repercusiones respecto al acceso a los mercados, la competencia y la protección del consumidor. Por consiguiente es importante que los gobiernos sigan de cerca esta evolución a fin de determinar si requieren tomar medidas para asegurar una competencia leal, y determinar cuándo y bajo qué condiciones se deben aprobar las alianzas y los arreglos de compartición de códigos.

Se está examinando el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) de la Organización Mundial del Comercio. El Consejo sobre comercio de servicios está examinando el Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del AGCS. Deseo alentarlos firmemente a que aseguran la participación de expertos aeronáuticos en esta labor. Aunque el AGCS juega un importante papel, la creciente convergencia de asuntos económicos, de seguridad, de protección y del medio ambiente justifican que la reglamentación de estos aspectos cruciales permanezca en el marco de la aviación civil.

Agradezco enormemente a los miembros de la CLAC su cooperación con el Programa de cooperación técnica de la OACI. Los proyectos de los Estados de la CLAC representan aproximadamente el 70% de este Programa. El proyecto que se está ejecutando aquí, en la República Dominicana, merece especial mención debido al alcance de sus objetivos y a los recursos invertidos, los cuales han sido totalmente financiados por el Estado. Los recursos humanos son elementos clave para la seguridad, regularidad y eficiencia del transporte aéreo. Espero contar con un fuerte apoyo de los miembros de la CLAC del Instituto Panamericano de Aviación Civil en Panamá. Al elaborar sus proyectos de aviación civil, debe siempre darse especial atención a la instrucción. En este sentido, deseo aprovechar esta oportunidad para expresar mi gratitud a España por su contribución a apoyar los centros de instrucción en América latina.

La OACI y la CLAC trabajan en estrecha cooperación. Coordinamos nuestros programas, evitamos las duplicaciones y colaboramos en su ejecución. Todos tenemos que trabajar juntos con el compromiso común de encontrar soluciones comunes a desafíos comunes a medida que avanzamos hacia el Siglo veintiuno.

**Discurso del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Sr. Renato Claudio Costa Pereira ante la XIV Asamblea ordinaria de la Comisión
Latinoamericana de Aviación Civil**

(Santo Domingo, 6-9 de noviembre de 2000)

Distinguidos amigos y colegas. Es para mí un verdadero placer estar aquí con ustedes en Santo Domingo, con ocasión de la XIV Asamblea ordinaria de la CLAC. De acuerdo con el espíritu de esta reunión, quiero hablar del futuro de la aviación latinoamericana y del papel estratégico que puede desempeñar en el desarrollo de la aviación civil internacional en el siglo XXI.

El futuro, a mi entender, es lo que percibimos que es y lo que hacemos que sea. Pertenece a aquellos hombres y mujeres de visión con el coraje y la determinación necesarios para llevar a la práctica sus ideas. Considero que los Estados de Latinoamérica, tanto individual como colectivamente, tienen este coraje y esta determinación para crear un modelo de aviación civil y hacer una contribución significativa al futuro del transporte aéreo mundial.

Este juicio se basa en mi conocimiento del sector aeronáutica latinoamericano, en mi perspectiva como Secretario General de la OACI y, sobre todo quizá, en las audaces iniciativas que han surgido en la región Sudamérica estos últimos años.

En este contexto, uno de los acontecimientos más interesantes provino de la Tercera Reunión regional de navegación aérea Caribe/Sudamérica celebrada en octubre del pasado año, en Buenos Aires. Ustedes y sus colegas abrieron un nuevo camino cuando, por primera vez en el mundo, incorporaron en un plan regional de navegación aérea los elementos esenciales del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM. También fueron los primeros en incluir un plan regional para la implantación de dichos sistemas, el preparado por GREPECAS.

Deseo felicitarles por este fantástico logro que significó, para toda la aviación civil internacional, un paso gigantesco hacia la implantación mundial de los sistemas CNS/ATM. Necesitamos de forma imperiosa estos sistemas si queremos mantener la vitalidad y crecimiento del transporte aéreo en los decenios venideros. Gracias a su decisión en esta cuestión fundamental, ustedes se convirtieron en un ejemplo a seguir en todo el mundo.

Otra iniciativa importante y conexas fue la adoptada en 1998 por la XIII Asamblea ordinaria de la CLAC, celebrada en Santiago de Chile. Me estoy refiriendo al acuerdo alcanzado por la Asamblea para modificar los estatutos de la CLAC, a fin de admitir a Estados fuera de Latinoamérica, concretamente los de Norteamérica y Centroamérica, así como los Estados del Caribe. El objetivo era crear una organización panamericana de aviación civil que habrá de extenderse desde el Canadá hasta Chile. Para mí, éste es el camino del futuro.

Por ejemplo, tal organización panamericana podría simplificar considerablemente la gestión del tránsito aéreo en todo este vasto espacio aéreo transcontinental. Se podría proceder por etapas, instituyendo dos FIR hemisféricas, una al norte y otra al sur, fusionándolas con el tiempo en una

sola. Técnicamente, esto es posible, en parte gracias a los sistemas CNS/ATM que pueden eliminar eficazmente los límites geográficos y operacionales.

Un sistema único y simplificado de gestión del tránsito aéreo podría suponer considerables beneficios para todas las partes interesadas, aumentando la eficiencia y reduciendo los gastos de explotación, tanto para los usuarios como para los proveedores de servicios. Las economías podrían invertirse en el mantenimiento y modernización de la infraestructura de la aviación civil de los distintos Estados así como de las instalaciones y servicios comunes. A su vez, ello permitiría reducir los costos de manera permanente, al mismo tiempo, mejorar aún más la calidad de los servicios suministrados. Las economías podrían hacer también más abordables los viajes por vía aérea estimulando el turismo y generando los ingresos y ganancias adicionales que se requieren para garantizar la viabilidad a largo plazo de la industria del transporte aéreo.

Redunda claramente en beneficio de los gobiernos el apoyar este tipo de entidad panamericana de aviación civil. Sin embargo, como lo mencioné anteriormente, los conceptos por sí mismos no nos van a llevar donde queremos ir. Es necesario adoptar decisiones. Latinoamérica tiene una fuerte tradición en materia de actividades de cooperación de esta magnitud. Mercosur y el Pacto Andino constituyen dos acuerdos económicos que han producido beneficios tangibles para cada uno de los socios. Creo sinceramente que ha llegado el momento de comprometernos a adoptar el concepto de una fuerte organización panamericana de aviación civil.

Damas y caballeros, acabo de reseñar dos ejemplos específicos en los que Latinoamérica podría constituir un modelo para otros Estados o regiones a la hora de prepararse para el siglo XXI. Tengo otro ejemplo que tiene un carácter más general y fundamental. Consiste en satisfacer siete condiciones claves que asegurarán el crecimiento del transporte aéreo en los decenios venideros. Un sistema de transporte aéreo sano y en crecimiento resulta fundamental para los pueblos de Latinoamérica, así como para el resto del mundo. El mismo crea y mantiene, directa o indirectamente, millones de empleos en todo el mundo. Además, forma parte de la vida económica de muchos países y sirve de catalizador para los viajes y el turismo - la mayor industria del mundo. Más allá de los aspectos económicos, el transporte aéreo enriquece también la trama social y cultural de la sociedad y contribuye a la paz y prosperidad del planeta. Cumpliendo con las siete condiciones de un sistema de aviación civil bien concebido, Latinoamérica podría ser nuevamente un modelo para el mundo y contribuir a la evolución del transporte aéreo universal.

La primera clave, naturalmente, es la seguridad. La seguridad protege las vidas y previene las lesiones. La seguridad también significa buenos negocios. El tener un buen historial en materia de seguridad inspira confianza, y la confianza es una condición indispensable para que la gente quiera volar. Una forma de lograr y mantener un buen historial de seguridad es que los Estados contratantes de la OACI apliquen plenamente las normas y métodos recomendados del Convenio de Chicago relativos a la seguridad. El Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, apoyado enteramente por todos los Estados que están representados hoy aquí, ha demostrado ser sumamente eficaz a la hora de identificar y corregir las deficiencias de los programas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Para fines de 2000, esperamos haber auditado 136 Estados, y los 185 para fines de 2001. Como ustedes sabrán, el

programa se limita ahora a la legislación, procedimientos y métodos relacionados con el otorgamiento de licencias al personal, la operación de aeronaves y la aeronavegabilidad. Me alegra poder decir que, con sujeción a la decisión que adopte la Asamblea de la OACI el próximo año, el programa podrá ampliarse para abarcar los servicios de tránsito aéreo, los aeródromos y la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

En mi opinión, el Programa de vigilancia de la seguridad operacional es más que un simple programa de auditoría. Se trata del primer acuerdo en la historia que vincula a todas las naciones del mundo en un reconocimiento unánime del valor de la vida humana. No puedo pensar en ningún otro acuerdo en el que se hable y actúe basándose en la noción de que la vida humana es lo que valoramos más. Latinoamérica respaldó rápidamente el Programa de vigilancia de la seguridad operacional, habiendo firmado la CLAC un Memorando de acuerdo a tal efecto durante el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en septiembre de 1998. En pocas palabras, la esencia de la primera clave es que la seguridad es responsabilidad de los Estados, pero también es asunto de cada uno: de las líneas aéreas, los fabricantes, los proveedores y los usuarios propiamente dichos, los cuales deben insistir en el mayor grado de seguridad posible.

La segunda clave para el crecimiento firme es la accesibilidad. La gente sólo continuará viajando en la medida en que pueda pagar. Todos tenemos un papel que desempeñar en la fijación de las tarifas. Las líneas aéreas deben seguir reduciendo sus gastos de explotación, proporcionando al mismo tiempo un producto competitivo. Los fabricantes y proveedores deben crear productos que ayuden a las líneas aéreas en este empeño. Los trabajadores deben compartir el objetivo de contribuir a hacer que la industria sea lo más productiva posible. Los gobiernos deben apoyar este esfuerzo común fomentando un ambiente propicio para el buen desarrollo de la industria aerocomercial, en armonía con las necesidades de los consumidores, y con un marco fiscal, jurídico y reglamentario apropiado.

La eficacia es la tercera clave para el crecimiento firme. Los pasajeros quieren llegar a su destino lo más rápidamente posible, a la hora y como les conviene. Las nuevas tecnologías ayudarán en gran medida a lograr este objetivo, concretamente los sistemas CNS/ATM, que pueden acortar el tiempo de vuelo y reducir la congestión del espacio aéreo y de los aeropuertos. Otra tecnología que considero fascinante es la bioidentificación, unida al mayor uso de la documentación de lectura mecánica.

Consideren esto: en un vuelo ordinario entre Buenos Aires y Nueva York, un pasajero puede emplear una o dos horas en una serie de requisitos: presentación en el mostrador de billetes, facturación del equipaje, control de seguridad y trámites de aduana e inmigración. En el lugar de destino, las colas en inmigración pueden tomar también casi una hora. Todo esto podría eliminarse prácticamente mediante funciones tales como presentación automatizada, billetes electrónicos y verificación de inmigración totalmente computadorizada. Lo que es más prometedor aún en términos de servicio más rápido es el uso eficaz de lo que yo llamo "tiempo muerto", que es cuando el pasajero está volando.

Durante ese "tiempo muerto", toda la información concerniente a inmigración, seguridad, equipaje, conexiones, etcétera, podría procesarse mediante un intercambio de información entre las computadoras de ambos extremos del vuelo. Al llegar, el pasajero ya habría sido despachado y simplemente podría tomar su equipaje y salir de la terminal. Si existiera alguna razón válida para retener al pasajero, se podría proceder rápidamente, sin necesidad de retrasar a cientos de otros pasajeros. Las posibilidades son asombrosas. ¿Por qué no iniciamos esta práctica aquí mismo en Latinoamérica?

La cuarta clave que presento a menudo es una infraestructura bien adaptada. A medida que el tráfico aumenta, gracias en parte a los sistemas CNS/ATM y otros métodos eficientes que acabo de mencionar, también aumentará la congestión en las terminales y alrededor de las mismas. En algunas ciudades, la aglomeración excesiva ya es una realidad. Si no actuamos ahora preparándonos para los miles de millones de pasajeros del siglo XXI, limitaremos el crecimiento. No sólo debemos mantenernos al ritmo del crecimiento, sino que también debemos prever su progresión. Cuando vemos terminales nuevas o modernizadas, no debemos pasar por alto otros elementos necesarios de la infraestructura aeroportuaria. Necesitamos mejores carreteras de acceso, mejores sistemas de tránsito y mejores hoteles. Vayamos más lejos y desarrollemos industrias turísticas generando una mayor actividad económica. Creemos productos de valor añadido en materia de diversiones a bordo, instalaciones y servicios comerciales que nos den mayor comodidad y placer. Una vez más, las posibilidades de este tipo de iniciativa son ilimitadas y podemos empezar aquí mismo.

Mientras hacemos esto, no debemos olvidar la quinta clave, la viabilidad de la industria aerocomercial. Hay que asegurar la rentabilidad de forma que los transportistas puedan seguir proporcionando el nivel de servicio más elevado a sus clientes, un buen rendimiento de las inversiones a sus accionistas y buenos trabajos a sus empleados, cumpliendo al mismo tiempo sus obligaciones como partes interesadas en la industria mundial del transporte aéreo. Todos tenemos una función que desempeñar a la hora de crear las condiciones necesarias para la salud fiscal de la industria aerocomercial.

A medida que avanzamos en estas cinco claves, es necesario proteger el medio ambiente. Esta es la sexta clave. En la OACI, nos comprometemos plenamente a reducir los niveles de ruido de las aeronaves y a cumplir nuestro mandato conforme al Protocolo de Kyoto para la reducción de las emisiones de los motores de las aeronaves. La protección del medio ambiente, al igual que todos los demás retos a los que se enfrenta la aviación, tienen un carácter mundial y exige una cooperación mundial. Esta es la séptima clave. La cooperación mundial entre todos los segmentos de la comunidad de la aviación civil internacional. Hoy más que nunca, el futuro depende de que se actúe como socios. Estamos todos interconectados y la mejor forma de crecer es actuando juntos y con decisión.

Estimados amigos, espero haber mostrado la forma en que Latinoamérica puede hacer su justa contribución al futuro de la aviación civil internacional. Y sin embargo, todo esto podría fracasar si no cumplimos con lo que podría ser la regla de oro de la aviación. No debemos olvidar por qué estamos haciendo todo esto... para las personas. Personas reales, con sentimientos, necesidades y deseos. Hemos perfeccionado la tecnología y los sistemas operacionales, pero en

este proceso nos hemos desconectado de las mismas personas a las que pretendemos servir. Si no tenemos cuidado, terminaremos pagando el precio.

Esta advertencia estuvo muy bien expresada por Welch Pogue, el Representante de los Estados Unidos en el Convenio de Chicago de 1944. El Sr. Pogue celebró su 101° aniversario hace pocas semanas y todavía se conserva muy activo escribiendo y pronunciando discursos en conferencias aeronáuticas. En un reciente editorial escribió:

"Preveo que el siglo XXI, lleno de avances tecnológicos nunca soñados, proporcionará grandes beneficios en los servicios de pasajeros, si a éstos se les trata con amabilidad y honradez. Los principios de amabilidad y honradez no son restricciones al progreso sino que constituyen una parte esencial de su éxito. La violación de estos principios hará que, a la larga, el público se sienta herido y reaccione, a veces de forma excesiva, redundando en perjuicio de los transportistas".

Damas y caballeros, debemos tomar muy en serio esta advertencia. No nos debería resultar difícil cambiar nuestra forma de pensar y de actuar ya que, tanto ustedes como yo somos también pasajeros. Sabemos lo que nos gusta y lo que nos disgusta. Nos corresponde a nosotros humanizar el transporte aéreo de modo que podamos seguir creciendo y prosperando en el siglo XXI. Depende de nosotros y de nadie más.

INFORME DEL PRESIDENTE SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 1999-2000

**I. ECONOMÍA REGIONAL EN 1999 Y
PERSPECTIVAS PARA 2000**

1. En el año 2000, la aviación civil regional se desarrolló en un ambiente de recuperación gradual de la recesión económica que afectó a algunos Estados durante el segundo semestre de 1998 y 1999. Las proyecciones, según la CEPAL, indican que durante el 2000 la actividad económica crecerá alrededor del 4%. No obstante el crecimiento previsto, se espera una tasa promedio anual de inflación de aproximadamente 10%, similar a la presentada en el período anterior, observándose además, cierta mejoría en los mercados de trabajo.

2. Estas perspectivas, ligeramente favorables, responden a la paulatina recuperación de los precios de los productos básicos que exporta América Latina y el Caribe hacia sus principales mercados (Estados Unidos y Europa) y a la acelerada introducción en el mercado asiático.

3. Cabe destacar además que, la expansión en las exportaciones ha contribuido en gran medida a la recuperación del PBI. La corriente de recursos financieros destinados a la región viene aumentando en forma moderada, pero es poco probable que la inversión extranjera directa, que es su componente más importante, recupere el nivel sin precedentes que se dio antes de 1999. En todo caso, se espera que en algún Estado de la región, en el que todavía no se ha iniciado el

proceso de privatización, en el corto plazo se genere cierto nivel de inversión extrarregional, siempre y cuando el marco jurídico de ese Estado lo permita.

4. En la mayoría de los países de la región, el manejo macroeconómico se ha visto beneficiado por el mejoramiento de la situación internacional. Durante el presente año, la política fiscal ha mostrado ser más austera que en el período anterior, tomando en cuenta que el déficit ascendió en promedio a un 3% (nivel más bajo de la última década). Esta reducción responde al incremento de los ingresos, a la disminución de transferencias y por supuesto al menor nivel de gasto. Se debe destacar además, que la política monetaria en el ámbito regional cada vez se va tornando menos restrictiva como respuesta al control de la inflación.

5. La recuperación de las tasas de crecimiento y la ligera devaluación monetaria no han incidido mayormente en la inflación, a excepción de un Estado que, para controlar este fenómeno se ha visto obligado a aplicar la dolarización y no la convertibilidad como se hizo con anterioridad en otros Estados. En todo caso, se espera que al término del presente año los índices económicos en el ámbito regional indiquen una nueva tendencia de estabilidad, después de un largo período recesivo.

6. El control inflacionario ha permitido que en determinados países se eleve

el nivel salarial en promedios importantes y en otros que se atenúe la tendencia decreciente, mejorando ligeramente el poder adquisitivo de los ciudadanos. En lo que tiene que ver con la tasa de desempleo, se observa también una leve mejoría en un grupo de Estados. Por supuesto, este comportamiento ha sido desigual en los diferentes países que forman parte de la región.

7. La mayoría de las economías de la región continuaron afianzando las políticas de libre mercado y de privatización de las empresas estatales, permitiendo que muchos países latinoamericanos sean considerados como potenciales receptores de la inversión extranjera directa.

8. En los dos últimos años se observó tendencias disímiles entre el norte, el centro y el sur de la región. Mientras la mayoría de los países de América del Sur absorbieron la recesión, Centroamérica, el Caribe y México continuaron su crecimiento a ritmo moderado. Sin embargo, se observa que en el segundo semestre del presente año las economías de los países de América del Sur han comenzado a recuperarse gracias a los expectantes mercados antes señalados.

9. Los procesos de integración en América Latina también continúan avanzando de manera lenta, las previsiones continúan apuntando al año 2005 como el horizonte para establecer una zona de libre comercio para las Américas, para lo cual los organismos subregionales vienen trabajando en busca de acuerdos, en principio entre las subregiones para probablemente proyectarse en el futuro en el marco continental.

10. Tal es así que, durante el

presente año la Comunidad Andina de Naciones (CAN), en la XII Cumbre de Presidentes, estableció lineamientos de acción a fin de iniciar estudios para el desarrollo de una Política Comunitaria de Transporte y, entre las acciones destacables, se encuentra la firma del Acuerdo de Complementación Económica N° 48 (ACE 48), que contribuye a la creación futura de una zona de libre comercio entre la Comunidad Andina de Naciones y el MERCOSUR, objetivo principal dentro de las directrices adoptadas para el establecimiento del Mercado Común Andino hasta el año 2005.

II. DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL EN EL PERÍODO 1998-1999

Desarrollo general del tráfico regional (1998-1999) (Anexos 1 y 2)

11. En 1999, las líneas aéreas matriculadas en los Estados de América Latina y el Caribe transportaron un total de 16 560 millones de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo, 3% menos de lo transportado en 1998.

12. Los niveles de crecimiento de los pasajeros-kilómetros efectuados por las empresas aéreas regionales en sus servicios regulares no fueron tan acentuados como los del período 1996-1997, ya que la tasa promedio anual de crecimiento alcanzó el 3.98%, ubicándose por debajo del promedio mundial situado en 6.13%. En lo que se refiere al transporte de carga total, considerada en toneladas-kilómetros (internacional más doméstica), por parte de las líneas aéreas de la

región, al comparar 1998 con 1999 se observa una disminución del 10.4%. Parecería que dicha disminución responde en parte a la recesión económica señalada en párrafos anteriores.

13. La capacidad ofrecida en asientos– kilómetros disponibles en el último bienio se incrementó en 2.33%. Este índice de aumento fue ligeramente menor al de pasajeros-kilómetros, ubicándose los coeficientes de carga en 62% para 1998 y 63% para 1999, en ambos casos por debajo del porcentaje de ocupación a nivel mundial, que se ubicó en 68% y 69%, respectivamente.

14. La participación de la región respecto al total mundial en el tráfico de pasajeros, tomando en cuenta los servicios regulares fue de 5.1% en 1998 y 5% en 1999, es decir, se mantiene en niveles similares al período anterior.

Gráfico Nro. 1

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico internacional de pasajeros-kilómetros



Gráfico Nro. 2

Participación de América Latina y el Caribe en el tráfico total de pasajeros-kilómetros

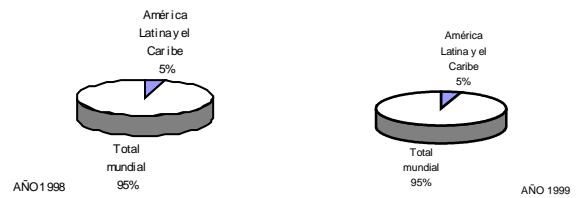


Gráfico Nro. 3

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

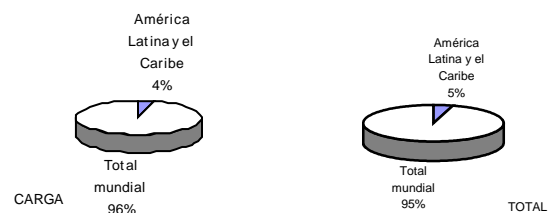
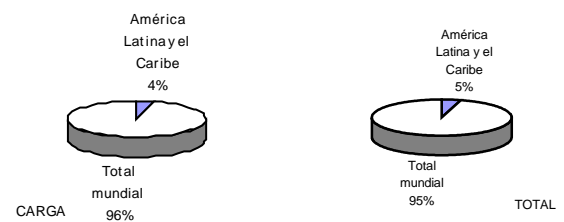


Gráfico Nro. 4

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



15. En función de las expectativas de crecimiento de las economías de los Estados de la región, la OACI prevé que el tráfico regular de pasajeros de la región aumente en 5.9% y 6.6% en 2001 y 2002, respectivamente, frente a tasas promedio de

5.5% y 5.3% que se esperan a nivel mundial. En lo que respecta a la carga internacional, ha pronosticado una tasa promedio anual de crecimiento de 7,5% para los próximos años.

Tráfico intralatinoamericano (1998-1999)
(Anexo 3)

16. En 1999, el tráfico de pasajeros (en dirección sur-norte) entre 116 pares de ciudades de los Estados miembros de la CLAC creció en 3.43% con respecto a 1998. Las tasas de crecimiento más elevadas se presentaron en el tráfico originado en Caracas, Guayaquil y Quito, con índices superiores al 20%. En tanto que, en los tráficos norte-sur considerando los mismos pares de ciudades, se observa que disminuyó en 1.24%, destacándose el incremento del tráfico hacia Bogotá y Santiago.

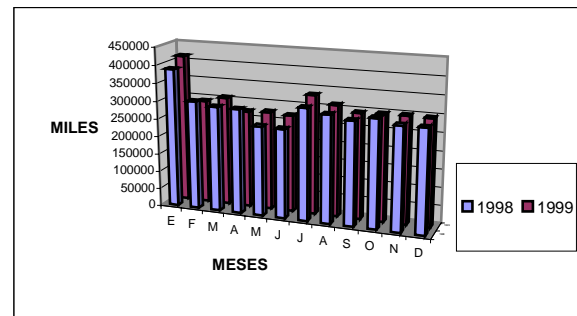
17. En lo referente a la estacionalidad del tráfico dentro de la región, la misma que por muchos años se había caracterizado por acentuados picos de altas y bajas, en 1998 y 1999 continuó con una tendencia paulatina de disminución. De todas maneras, se observa que los meses de enero, julio y agosto, siguen siendo los de mayor tráfico, en tanto que mayo y junio los de menor.

18. La atenuación de la estacionalidad responde probablemente al aumento de los viajes de negocios, al movimiento de capitales intrarregionales, al avance de los procesos de integración en materia de comercio, turismo, etc., y a la eliminación de barreras arancelarias como resultado de los acuerdos alcanzados por los diferentes organismos subregionales. Se espera que este comportamiento se vaya

acentuando en el futuro, en tanto se vayan flexibilizando los acuerdos entre los Estados de la región Latinoamericana.

Gráfico Nro. 5

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



19. El transporte aéreo regional no se podía escapar del proceso de globalización económica, y es así, que de un tiempo a esta parte se observa la concentración del tráfico intra y extra subregional en un limitado número de líneas aéreas de la región y/o un grupo de ellas. Mientras un pequeño número de empresas han logrado mantenerse en el mercado, otras han desaparecido, han entrado en procesos de quiebra o se encuentran atravesando una difícil situación económica que no les permite desarrollarse operativamente.

20. En materia de las alianzas generadas en la región, se podría concluir que la mayoría de ellas no han alcanzado sus objetivos, subsistiendo únicamente aquellas que, gracias a la apertura de ciertos mercados, han logrado arrastrar tráficos utilizando estrategias de penetración a través de la adquisición de capitales en terceros Estados.

Tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y otras regiones (1998-1999)
(Anexos del 4 al 9)

CLAC - Estados Unidos de América

21 Al analizar el tráfico entre los Estados Miembros de la CLAC y los Estados Unidos de América en el período 1998-1999, tomando una muestra de los 59 pares de ciudades más importantes, se aprecia un decremento del 3.14%. Se observa también que la participación de los operadores latinoamericanos en este tráfico ha disminuido de 40.51% correspondiente a 1998 a 38.85% en 1999. Esto se explica por las limitaciones de un buen número de líneas aéreas latinoamericanas para acceder al mercado y/o aumentar la capacidad en las rutas desde y hacia los Estados Unidos; de igual manera, en esto ha incidido sustancialmente la denominada “categorización”.

22 Por las características del mercado, se ha analizado separadamente el movimiento de pasajeros entre México y los Estados Unidos, tomando en cuenta 62 pares de ciudades, en el que se ha observado un incremento de 2.12% entre 1998 y 1999.

23. Sin embargo se debe resaltar que, pese al aumento excesivo de oferta proveniente de las aerolíneas estadounidenses y a su poder económico, algunas aerolíneas latinoamericanas han proyectado su crecimiento de forma moderada.

CLAC - Europa

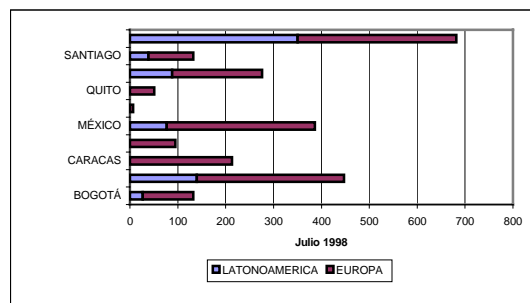
24. El tráfico de pasajeros entre América y Europa, considerando 96 pares de ciudades, experimentó nuevamente un incremento del orden del 6.73% entre 1998 y 1999.

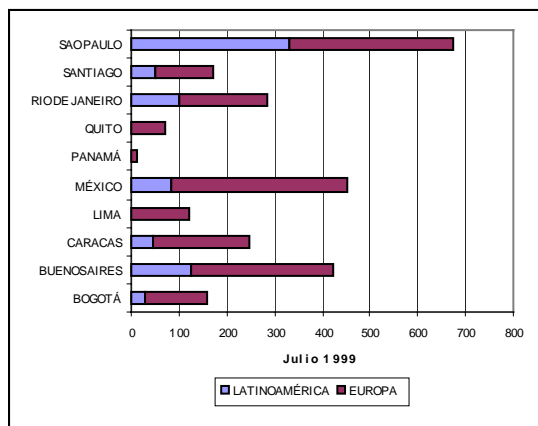
25. Cabe resaltar, que continúan perdiendo participación las líneas aéreas de la región frente a las europeas, ya que de un total de 3 106 619 pasajeros en 1998, sólo el 26.10% fue absorbido por las líneas aéreas latinoamericanas; asimismo, en 1999 de un total de 3 315 583 pasajeros, el porcentaje de participación disminuyó al 25.5%.

26. En lo que tiene que ver con la estacionalidad de este tipo de tráfico se mantienen características de años anteriores, destacando el mes de agosto para las altas y el mes de febrero para las bajas.

Gráficos Nro. 6 y 7

Participación de las líneas aéreas en el tráfico entre los Estados miembros de la CLAC y Europa





Flota de las líneas aéreas de la región (1999)
(Anexo 10)

27. El número de aeronaves a reacción de 51 líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC, a diciembre de 1999, ascendió a 866, de las cuales el 11% correspondían a material volante de fuselaje ancho. Se observa que en el corto plazo ciertas empresas deberán renovar parte de su flota, especialmente aquellas que disponen de equipos que se verían afectados por problemas del ruido, tomando en cuenta que varios Estados han promulgado disposiciones tendientes a restringir la operación de este tipo de aeronaves.

Resultados financieros de las aerolíneas de la región (1999)
(Anexo 11)

28. No obstante la dificultad para obtener la información financiera de las líneas aéreas, sobre la base de los datos disponibles, se observa una disminución en los ingresos de explotación con relación a los gastos del orden del 6.13%, contrario a lo que sucedió entre 1996 y 1997 en el que se obtuvo un incremento del 4.1% en los ingresos con

relación al período anterior.

Bloques regionales y subregionales en materia de transporte aéreo

29. Durante 1999 y lo que va del 2000, prosiguió consolidándose el movimiento integracionista entre los países que conforman nuestras subregiones, a través de la firma de acuerdos más liberales, reuniones de coordinación y estudios realizados para el establecimiento de políticas comunes, enfatizándose que el transporte aéreo constituye una herramienta básica en la consecución de los objetivos integracionistas. Al respecto, de acuerdo al encargo de la XIII Asamblea Ordinaria (Santiago, Chile, julio de 1998), el Comité Ejecutivo siguió de cerca los procesos de integración regional y subregional. En ese orden de ideas, a continuación presenta una visión general de la situación:

ALADI

30. La ALADI desarrolló una reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Aéreo en el marco de la V Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur (Cochabamba, Bolivia, abril de 1999), donde se examinó el documento de trabajo sobre el establecimiento de una política regional en materia de transporte aerocomercial para América del Sur. No pudiendo alcanzarse el consenso esperado, se promulgó la Resolución 41 (V), adoptando el proyecto presentado únicamente como un “documento de trabajo” para que se continúe discutiendo el tema hasta la próxima Conferencia de Ministros.

31. Por otro lado, la Conferencia de

Ministros acogió favorablemente, mediante Resolución 42 (V), un programa de trabajo para la elaboración de un diagnóstico y plan de acción para el desarrollo del transporte internacional y su infraestructura en América del Sur, para el cual se debía tomar muy en cuenta las disposiciones de la OACI y de la CLAC.

32. En setiembre de 1999, en la ciudad de Montevideo, Uruguay, se volvió a reunir el Grupo de Trabajo sobre transporte aéreo de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, concluyendo con la elaboración de un Proyecto de Resolución 13(I), mediante el cual se adoptaron criterios para una política común de transporte aerocomercial sustentada en los principios de seguridad y reciprocidad. Cabe resaltar que en esta reunión participó activamente la CLAC.

33. Con relación al desarrollo del denominado “Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur” (DITIAS), antes señalado, se ha informado que el documento está listo para ser presentado a la Conferencia de Ministros de Transporte y Comercio de América del Sur.

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

34. La Asociación de Estados del Caribe (A.E.C.) integrada por 25 Estados miembros y 11 miembros asociados de la Cuenca del Caribe, cuyo propósito es identificar y promover las políticas y programas para aprovechar la capacidad colectiva y alcanzar el desarrollo sostenido en aspectos económicos, culturales, sociales, científicos y tecnológicos, viene promoviendo

desde 1994 la creación de un espacio económico ampliado para el comercio y la inversión, y en ese marco, el Consejo de Ministros creó un Comité Especial de transporte cuya finalidad era consolidar un programa de acción para “Unir la Región del Caribe por Aire y Mar”.

35. Dicho Comité Especial, a su vez, constituyó un grupo de transporte aéreo con el propósito de adoptar una política aérea común; en todo caso, los esfuerzos para hallar consenso en una propuesta de total libertad de servicios de transporte aéreo no prosperó y únicamente se ha logrado estructurar una propuesta de “principios orientados a la adopción de una política aérea común”, la misma que al momento se encuentra en proceso de implementación. En todo caso, cabe destacar la estrecha relación que ha mantenido la AEC con la CLAC.

MERCOSUR (Acuerdo de Fortaleza)

36. Con relación al Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del Acuerdo de Fortaleza, firmado entre los Gobiernos de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, en diciembre de 1996, éste entró en vigor a partir del 9 de abril de 1999, con el depósito del cuarto instrumento de ratificación.

37. El Acuerdo de Fortaleza, entre otras cosas, ha impulsado la estandarización de las normas y formalidades de migración para lo cual ha reunido en tres oportunidades a los Comités Nacionales de Facilitación de sus Estados parte y se viene discutiendo la homologación de normas en materia de

migración, sanidad, infraestructura aeroportuaria y tasas, seguridad, y aduana.

38. En materia de explotación de los derechos de tráfico, el Consejo de Autoridades que dirige el Acuerdo, después de evaluar el limitado nivel de explotación, durante la reunión realizada en Santiago, Chile, en agosto de 2000, entre otras cosas, acordó encargar a un grupo de expertos la revisión del Acuerdo con miras a la conformación de un acuerdo multilateral intrarregional más amplio y más flexible.

Comunidad Andina de Naciones (CAN)

39. Dentro del marco de la Comunidad Andina de Naciones, se llevó a cabo la VII reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, marzo de 1999). En esta reunión, se destacó la importancia de mantener una coordinación permanente entre la OACI, la CLAC y la CAN, a efectos de evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar la armonización de sus actividades.

40. En cuanto a la armonización de políticas sobre transporte aerocomercial entre los países miembros de la Comunidad Andina y su relación con los países de América del Sur, se acordó que la CAN, con el apoyo de la Secretaría de la CLAC, elabore los términos de referencia para la evaluación global del proceso de integración del transporte aéreo subregional. Esta evaluación fue realizada tomando como base la información obtenida de los Estados a través de una encuesta, con cuyos resultados, un consultor especializado elaboró el diagnóstico de la situación, el mismo que será presentado al Comité Andino

de Autoridades Aeronáuticas en el corto plazo.

Conclusión

41. 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.

42. La CLAC, como Organismo especializado, ha seguido de cerca todos estos acontecimientos, brindando todo el apoyo posible. Esto ha fortalecido su actividad constituyéndose en el foro idóneo para armonizar políticas y estrategias que orienten el desarrollo de la aviación civil regional dentro del nuevo escenario de la globalización. Es decir, en esta materia la CLAC se encuentra abocada en la concertación de posiciones de los diferentes grupos subregionales con miras a delinear una política general que ampare a todas las subregiones.

III. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL ORGANISMO REGIONAL EN EL BIENIO 1999-2000

Reuniones CLAC y Organismos conexos (Anexos 12 y 13)

43. En los **Anexos 12 y 13** se presenta un detalle de las reuniones celebradas por la CLAC durante el período 1999-2000, y se aprecia la importante participación de los Estados miembros y los Observadores. 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 y ALADI, tomando en cuenta que esta Comisión realiza un seguimiento general de los asuntos del quehacer aeronáutico regional.

Principales asuntos examinados por la CLAC (1999-2000)

44. De acuerdo con el Programa de Actividades aprobado por la XIII Asamblea, tanto la Secretaría como el Comité Ejecutivo de la CLAC cumplieron con las tareas encargadas. En función de la metodología establecida desde 1995, se ha realizado un constante seguimiento sobre el cumplimiento de las actividades, mediante tablas de actualización a lo largo del bienio.

45. De acuerdo a las tareas permanentes del Programa de Actividades, se prosiguió con la recopilación, procesamiento y publicación de las estadísticas de origen y destino de la CLAC. Es así que, en setiembre de 1999, se publicó el Compendio Estadístico R-30 con los datos de 1997. Los Compendios R-31 y R32, con la información de 1998 y 1999, se publicaron en setiembre de 2000, mediante distribución de diskettes a los Estados y organismos a través de medios electrónicos.

46. De igual manera, durante el presente período, se modernizó el programa de estadísticas de origen y destino de la CLAC, creando un nuevo sistema con la colaboración de los funcionarios de la Junta de Aeronáutica Civil de Chile, para tal efecto, a lo largo del período, se fueron presentando los avances del trabajo que culminó con la realización del

Seminario/Taller sobre el Sistema Estadístico de la CLAC (Santiago, Chile, agosto de 2000), en el que participaron los jefes y/o encargados del área de estadísticas de cada Estado miembro. Este nuevo Sistema será implementado a partir del 1° de enero de 2001. Asimismo, la Asamblea discutirá y promulgará un Proyecto de Resolución sobre el “Nuevo Sistema Estadístico de la CLAC”.

47. Al igual que en períodos anteriores, la CLAC ha continuado brindando su apoyo a la OACI en materia de estadísticas, facilitación y seguridad; así como en lo relacionado a la coordinación y difusión de los programas de capacitación profesional.

48. En lo que tiene que ver con la gestión y administración de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea en ruta, la CLAC ha desarrollado y discutido todo lo referente a las tasas y derechos aeroportuarios así como los aspectos económicos, políticos y jurídicos de los servicios que se brindan en la aviación civil.

49. Tal como lo acordara el Comité Ejecutivo en su oportunidad, la Secretaría continúa alimentando su base de datos sobre los acuerdos bilaterales y multilaterales en materia de transporte aéreo suscritos por sus Estados miembros, así como todo lo concerniente a la legislación aeronáutica.

50. También se ha realizado el seguimiento sobre acciones internacionales y regionales en materia de turismo, 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.

51. Mención especial merece el trabajo del Grupo *ad hoc* encargado de la revisión y actualización de las Decisiones de la CLAC, el mismo que analizó un total de 138 Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) de las cuales se consideraron que 39 debían continuar vigentes, 55 debían refundirse y 5 actualizarse. Como producto de dicha refundición y actualización, 18 Decisiones serán presentadas a consideración de la Asamblea.

52. Con respecto a la creación de un mecanismo regional para el cobro de tasas y/o derechos de sobrevuelo, se constituyó un Grupo *ad hoc*, conformado por Colombia, Panamá y Paraguay, el mismo que trabajó en la elaboración de un Proyecto de Recomendación “Mecanismos para el cobro oportuno de los derechos por la utilización de los servicios de sobrevuelo”, y que también se está presentando a consideración de la XIV Asamblea.

53. 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, conforme lo establece el Estatuto.

54. En cuanto a la “Capacitación Profesional”, cabe señalar que en agosto de 1999, se inauguró en Panamá, el Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC). En tal sentido, la CLAC ha venido apoyando, tanto los cursos del citado Instituto como los impartidos por otros organismos, entre los que destacan: CIPE de Argentina, FAA de los Estados Unidos, AENA de España, INDAE de Argentina, IATA, IAC del Brasil, Academia

de Aviación Civil de Singapur y ALADA, organismos que, en algunos casos, ofrecieron becas de capacitación para los Estados miembros. También la Asamblea tendrá que discutir un Proyecto de Recomendación sobre la “Capacitación profesional del personal de la Administración de Aviación Civil”.

55. Con relación al mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros, la CLAC ha trabajado en la preparación de la Página Web del Organismo Regional, por medio de la cual se podrá acceder, entre otros, a la información estadística actualizada, a información sobre la legislación aeronáutica y acuerdos y negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo, al marco normativo de la Comisión, reuniones, informes, etc. Esta Página estará a disposición de los usuarios a partir del 1° de enero de 2001. Asimismo, se espera que la Asamblea en el actual período de sesiones promulgue una Recomendación sobre esta materia.

56. Con relación a los estudios que está llevando a cabo la OACI en la esfera del transporte aéreo y en particular con el medio ambiente, se celebró un “Panel sobre protección ambiental” y se constituyó un Grupo *ad hoc* que se encargará de elaborar una “política regional en materia de medio ambiente”, considerando este tema como tarea prioritaria para el próximo bienio.

57. Se continuó con el seguimiento del trabajo del Grupo especial de la OACI, sobre la modernización y refundición del “Sistema de Varsovia”. En ese sentido, durante la I Asamblea Extraordinaria de la CLAC (México, diciembre de 1998) se organizó un Panel sobre la materia, para

disponer elementos de juicio que le permitiesen a la CLAC llegar con una posición común a la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico (Montreal, Canadá, mayo de 1999). En el transcurso de la Conferencia la CLAC presentó un importante documento de trabajo e impulsó la promulgación del nuevo “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”, denominado “Convenio de Montreal de 1999”. Continuando con esta tarea el Comité Ejecutivo instó a los Estados a ratificar dicho instrumento.

58. Entre otras tareas, el Comité Ejecutivo siguió muy de cerca el trabajo que se viene realizando respecto a los aspectos económicos, jurídicos e institucionales de la implantación de los sistemas CNS/ATM, tal como lo había venido realizando desde sus inicios. De igual manera, se continuó apoyando la implementación de los Planes de Navegación Aérea en los Estados miembros y mediante la participación activa a través de observadores en las reuniones del GREPECAS y sus Subgrupos, apoyó el trabajo de la OACI desde el punto de vista político. En ese sentido, se está presentando a la Asamblea un Proyecto de Recomendación sobre las medidas para contribuir a la actualización e implementación del Nuevo Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (promulgado en Buenos Aires, Argentina, octubre de 1999).

59. 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 a través de observadores de los Estados miembros y de la Secretaría. Esto permitió una importante coordinación que evitó la duplicación de esfuerzos y la difusión

de los métodos, procedimientos y directrices promulgados tanto por la OACI como por la CLAC.

60. En el terreno de la facilitación del transporte aéreo, durante la XIII Asamblea de la CLAC (Santiago, Chile, julio de 1998), se adoptó la Recomendación A13-1, en relación con un “Texto de Orientación sobre un Reglamento Orgánico para el funcionamiento de los Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación”, como una forma de hacer viable la coordinación interna de los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional. De igual manera, la Secretaría elaboró una lista de chequeo con el fin de que los Estados puedan hacer una evaluación interna de sus aeropuertos.

61. Considerando que existe una aplicación parcial de las normas y métodos recomendados de la OACI en el Anexo 9 y, en algunos casos, no se ha notificado diferencias, se prevé que este tema se seguirá discutiendo durante el próximo período. Sobre esta misma materia, se están presentando a la Asamblea, tres Proyectos de Recomendación sobre “Medidas de facilitación en los aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial”, Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo” y “Facilitación del transporte aéreo”. Por otro lado, se prevé para junio del próximo año la realización de un Seminario AVSEC/FAL, copatrocinado por la OACI y la CLAC.

62. En cuanto a los nuevos sistemas electrónicos para emisión de billetes de pasajes, el Comité Ejecutivo viene trabajando para formular una cláusula modelo o directriz y se ha considerado necesario que

este tema continúe analizándose en el próximo período con el apoyo de IATA y AITAL, al igual que con el tema relacionado a las alianzas y la cooperación en la industria del transporte aéreo y su repercusión en materia económica y reglamentaria.

63. En materia de seguridad operacional se debe destacar que, en del marco de las reuniones del Organismo Regional, durante el presente período se han llevado a cabo cuatro reuniones ordinarias de la Junta General del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. En ese sentido, el Comité Ejecutivo instó a los Estados miembros para que se adhieran al Sistema, lo antes posible, a fin de que éste pueda iniciar sus operaciones. La Asamblea tendrá oportunidad de discutir un Proyecto de Recomendación sobre esta materia.

64. En lo que tiene que ver con la seguridad aeroportuaria, la CLAC ha venido expresando su apoyo irrestricto a la OACI en esta materia y durante el GEPEJTA/5 (Lima, Perú, marzo de 2000), se llevó a cabo un Panel denominado “La Seguridad ante todo”, con la participación de importantes panelistas de diferentes regiones. Como producto de este panel, el Comité Ejecutivo acordó establecer como tarea prioritaria en el programa de trabajo para el próximo bienio, el estudio para la adopción de una política en esta materia. Se espera por tanto que al iniciar el próximo período se constituya un Grupo *ad hoc* especial para este trabajo.

65. Cabe destacar que en el período 1999-2000, la realización de paneles durante las reuniones del GEPEJTA contribuyó substancialmente en la actualización de información y acercamiento con otros

organismos regionales, destacándose los paneles de medio ambiente, el de los sistemas aeronáuticos computarizados por el cambio de milenio y el de seguridad aeroportuaria. En todos estos se contó con el valioso apoyo de la OACI, la CEAC, la FAA de los Estados Unidos, la Industria Aeronáutica y AENA.

66. Otras de las importantes tareas desarrolladas constituyó la formalización de los lazos de cooperación entre la CLAC y otros organismos de aviación civil para promover el desarrollo seguro, eficiente y sostenible de la aviación civil en el mundo e intercambiar experiencias. En tal sentido, se firmaron los siguientes Memorándums de Entendimiento: CLAC y CAAC (suscrito durante la Quinta Sesión Ordinaria de la Asamblea General de la CAAC, Rabat, Marruecos, mayo de 2000); y CLAC y CAFAC (suscrito durante la Conferencia ANSConf 2000, Montreal, Canadá, junio de 2000).

67. El asunto relativo a la privatización aeroportuaria fue tratado tanto por la OACI como por la CLAC, debiendo destacarse el seminario/foro, convocado por la OACI, sobre “Privatización de Aeropuertos para las regiones CAR/SAM/NAM” (Guatemala, diciembre de 1999), en el que participó activamente la CLAC. Este tema también fue discutido en la “Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea” (ANSConf2000, Montreal, Canadá, junio de 2000), evento en el cual la CLAC tuvo una activa participación y presentó una nota de estudio sobre los elementos que deberían considerar los Estados durante los procesos de privatización de sus aeropuertos, documento que fue acogido favorablemente por la

Comunidad Aeronáutica Internacional.

68. Al terminar el período se inició el trabajo para determinar la posibilidad de armonizar la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación. Para tal efecto, se está revisando la encuesta propuesta por Panamá, la misma que en el corto plazo será circulada a los Estados miembros.

69. Con respecto a la revisión de la política regional en materia de transporte aéreo, es importante resaltar la brillante labor desarrollada por el Grupo *ad hoc* encargado de revisar la Resolución A12-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, que se encargó de elaborar de un nuevo texto de Resolución que actualiza la política regional y que también se está presentando a consideración de la Asamblea.

70. 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. Los procedimientos de trabajo implementados han permitido cumplir a cabalidad con las tareas encomendadas por la anterior Asamblea.

Presupuesto de la CLAC

71. En lo que tiene que ver con el presupuesto correspondiente al ejercicio 1999, se debe resaltar que terminó con un pequeño superávit, es decir con un estado de gastos

equilibrado con relación a lo aprobado por la Asamblea, esto gracias al manejo austero de los fondos y al estricto control de gastos llevado a cabo por la Secretaría y el Comité Ejecutivo. Se espera de igual manera que para el presente año se obtenga un adecuado equilibrio entre lo presupuestado y gastado.

72. Es importante resaltar la amplia colaboración brindada tanto por las Autoridades Aeronáuticas como por las aerolíneas de la región para el otorgamiento de billetes de pasajes libres de cargo para los viajes oficiales del personal de Secretaría, lo que contribuyó sustancialmente en el trabajo desarrollado por la Comisión.

73. Tomando como base las experiencias de períodos anteriores, la Secretaría elaboró un proyecto de presupuesto para el bienio 2001-2000, manteniendo como en ocasiones anteriores, una política de control estricto de gastos e implementando medidas que ayuden a disminuir los costos. Este presupuesto fue en principio acogido favorablemente por el Comité Ejecutivo y no incluye erogación adicional alguna por parte de los Estados, pues se mantiene en los mismos términos que los anteriores.

Contribuciones de los Estados miembros al presupuesto del Organismo Regional

74. La XIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, julio de 1998) adoptó la Resolución A13-2 sobre el “Prorrateo de los gastos directos de la CLAC-Escalas de porcentajes de contribución 1999-2000”. En esta Resolución se encargó al Comité Ejecutivo que, antes de finalizar 1998 una vez que obtuvieran las escalas de cuotas de la OACI, a través de la Secretaría, se informe a los Estados miembros sobre las

citadas escalas y los montos correspondientes.

75. Sobre la base de estas escalas, los Estados han depositado sus cuotas. En la nota de estudio CLAC/A14-NE/18, 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 2000 y saldos anteriores 1992-1999.

76. Es importante hacer notar que, durante el análisis de las Decisiones efectuado por el Grupo *ad hoc* de Normatividad se revisaron, entre otras, las de carácter administrativo-financiero y se consideró conveniente elaborar un procedimiento que se mantenga en el tiempo y evitar así la promulgación de diferentes Resoluciones para la aprobación de las escalas de porcentaje. En consecuencia, se está presentando a la Asamblea un Proyecto de Resolución, que ha sido previamente aprobado por el Comité Ejecutivo, mediante el cual se reglamenta para el futuro esta actividad.

IV. RELACIONES DE LA CLAC CON OTROS ORGANISMOS

77. La CLAC y la OACI siguen trabajando estrechamente en base al *modus vivendi* suscrito entre las dos organizaciones, especialmente con el valioso apoyo de las Oficinas Regionales de Lima y México.

78. Es importante destacar también que, de conformidad con el Artículo 7 del Estatuto, la Comisión ha mantenido estrechas relaciones de trabajo con los otros organismos regionales, entendiéndose CEAC, CAAC, y CAFAC, con los que se suscribieron Memorándums de Entendimiento. De igual manera existen estrechos vínculos con

organismos que coparticipan del trabajo de la Comisión, como es el caso de IATA, AITAL, ALADA, COCESNA, CAN, ALADI, IPAC, OEA, AENA, OIP y FAA de los Estados Unidos. El trabajo coordinado a través de la Secretaría con todos los organismos señalados ha contribuido en la fructífera labor llevada a cabo en conjunto.

V. CONCLUSIONES

79. Este informe, que en forma sucinta resume las actividades realizadas por la CLAC durante 1999-2000, nos da la pauta que, no obstante las limitaciones propias del Organismo, se ha cumplido los objetivos establecidos por la XIII Asamblea y se espera que en el nuevo milenio se continúen consolidando las actividades de la aviación civil a nivel regional en el marco de la globalización y la libre competencia.

80. Sobre la base de lo expuesto, se puede concluir que el proceso de liberalización del transporte aéreo en la región sigue su curso, lo que se aprecia en la progresiva liberalización de los servicios de transporte aéreo por parte de la mayoría de los Estados miembros que últimamente han firmado acuerdos más amplios y flexibles que los anteriores; y se aprecia que en el mediano plazo la región a nivel general disponga de políticas más amplias y se propugne una mayor apertura de los mercados para la libre competencia.

81. Se espera que los procesos de privatización de aeropuertos continúen y la infraestructura aeronáutica pase a ser administrada por el sector privado. Sin embargo, se espera también que las áreas

técnicas y la regulación continúe en manos del Estado.

82. Se estima que el tráfico continuará creciendo con una tasa promedio anual del 5% en los próximos cinco años y que las líneas aéreas de la región vayan modernizando sus flotas con la incorporación de equipos de última generación.

83. Para el próximo período temas como el medio ambiente, la seguridad aeroportuaria y la facilitación, así como los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM seguirán siendo discutidos en el seno de la Comisión, procurando una eficaz coordinación y armonización de criterios y políticas.

84. El transporte aéreo regional continuará siendo el elemento de punta en los procesos de integración subregional y regional, por tanto se espera que la CLAC siga brindando su apoyo a los diferentes organismos de integración subregional para alcanzar niveles adecuados de intercambio.

85. Desde el punto de vista económico, las perspectivas para la región son alentadoras y se estima un crecimiento promedio anual del PBI del 4% para la próxima década, lo que beneficiará al transporte aéreo que se espera también vaya creciendo a la par del comportamiento económico

86. El acercamiento con otros organismos internacionales continuará fortaleciéndose y se aspira que en transcurso del próximo período se disponga del número suficiente de ratificaciones para que la CLAC pase a desenvolverse como COPAC.

87. En mi calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, considero que esta Asamblea nos brinda la oportunidad de impulsar el trabajo de la CLAC que se ha constituido en el Organismo vértice de la integración y el progreso del transporte aéreo latinoamericano. Tendremos la oportunidad de discutir 18 Proyectos de Decisión que son la esencia del trabajo desarrollado en el presente bienio y de proyectar nuestra labor futura aprobando el programa de trabajo para los años 2001 y 2002.

88. Estoy seguro que la labor que desarrolla la CLAC en el futuro seguirá el mismo derrotero que hasta ahora y 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 y a todos los Estados miembros, especialmente a aquellos que conformaron el Comité Ejecutivo y acompañaron a la Presidencia en su gestión, colaborando activamente para llevar a buen término las tareas encomendadas. Deseo también hacer público mi reconocimiento a la OACI, por el permanente apoyo que nos brinda y a la Secretaría de la CLAC por su siempre eficiente labor desarrollada.

TRÁFICO DE PASAJEROS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 1998 - 1999 (SERVICIOS REGULARES)

OPERACIONES TOTALES

Área	Pasajeros-Km efectuados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1998/1999	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	133972 5.1%	139300 5.0%	216085 5.6%	221111 5.5%	62%	63%	3.98%	2.33%
Total Mundial	2626910	2787880	3863103	4040406	68%	69%	6.13%	4.59%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Pasajeros-Km efecutados (millones)		Asientos-Km disponibles (millones)		Coeficiente de carga de pasajeros		Variación 1998/1999	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	Pas-Km efectuados	Asnt-Km disponibles
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	83142 5.5%	81978 5.1%	131972 6.0%	128091 5.6%	63%	64%	-1.40%	-2.94%
Total Mundial	1511680	1613990	2190841	2305700	69%	70%	6.77%	5.24%

Fuente: OACI

**TRÁFICO DE CARGA Y TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 AÑOS 1998 - 1999 (SERVICIOS REGULARES)**

OPERACIONES TOTALES

Área	Toneladas- Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 1998-1999	
	Carga		Total		1998	1999	Carga	Total
	1998	1999	1998	1999				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	4783 4.7%	4285 4.0%	17075 4.9%	16560 4.5%	54.0%	54.0%	-10.4%	-3.0%
Total Mundial	101770	108040	348470	368800	60.0%	60.0%	6.2%	5.8%

OPERACIONES INTERNACIONALES

Área	Toneladas-Km efectuadas (millones)				Coeficiente de carga total		Variación 1998-1999	
	Carga		Total		1998	1999	Carga	Total
	1998	1999	1998	1999				
América Latina y el Caribe % del tráfico mundial	4002 4.6%	3540 3.8%	11802 5.1%	11140 4.5%	56.0%	57.0%	-11.6%	-5.6%
Total Mundial	87010	92680	231410	246230	62.0%	63.0%	6.5%	6.4%

Fuente: OACI

**TRÁFICO DE PASAJEROS POR
 ORIGEN Y DESTINO DENTRO DE LATINOAMÉRICA**

(Tráfico en dirección, S - N)

CIUDADES		1998 Pasajeros (N°)	1999 Pasajeros (N°)	Variación 1998- 1999 (%)
ASUNCIÓN	(3)	70356	62731	-10.84
BOGOTÁ	(9)	247340	269558	8.98
BUENOS AIRES	(15)	1750544	1754337	0.22
CARACAS	(6)	49005	98164	100.31
GUAYAQUIL	(5)	26286	40990	55.94
LA PAZ	(4)	57756	54280	-6.02
LIMA	(8)	187674	214026	14.04
MONTEVIDEO	(5)	150452	138317	-8.07
PANAMÁ	(10)	170475	157549	-7.58
QUITO	(6)	132107	165095	24.97
RIO DE JANEIRO	(7)	29204	26283	-10.00
SANTA CRUZ	(9)	49093	23782	-51.56
SANTIAGO	(22)	520332	545573	4.85
SAO PAULO	(7)	43373	52665	21.42
TOTAL	(116)	3483997	3603350	3.43

(Tráfico en dirección, N - S)

CIUDADES		1998 Pasajeros (N°)	1999 Pasajeros (N°)	Variación 1998- 1999 (%)
ASUNCIÓN	(3)	87134	76020	-12.76
BOGOTÁ	(9)	208098	254177	22.14
BUENOS AIRES	(15)	1703132	1679889	-1.36
CARACAS	(6)	63900	65543	2.57
GUAYAQUIL	(5)	30251	25656	-15.19
LA PAZ	(4)	67032	54853	-18.17
LIMA	(8)	169926	164766	-3.04
MONTEVIDEO	(5)	147469	140353	-4.83
PANAMÁ	(10)	349074	273679	-21.60
QUITO	(6)	102626	108194	5.43
RIO DE JANEIRO	(7)	30384	26266	-13.55
SANTA CRUZ	(9)	43449	39784	-8.44
SANTIAGO	(22)	448709	502719	12.04
SAO PAULO	(7)	65028	60659	-6.72
TOTAL	(116)	3516212	3472558	-1.24

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

Fuente: Programa ODS CLAC

**TRÁFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO
ENTRE SUD-AMÉRICA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA**

(Tráfico en dirección, S-N)

CIUDADES		1998 Pasajeros (N°)	1999 Pasajeros (N°)	Variación 1998-1999 (%)
ASUNCION	(3)	17208	17221	0.08
BARRANQUILLA	(2)	45444	46115	1.48
BOGOTA	(4)	328620	346450	5.43
BUENOS AIRES	(3)	714322	454606	-36.36
CALI	(2)	86651	96091	10.89
CARACAS	(3)	492281	537664	9.22
GUAYAQUIL	(3)	152060	157414	3.52
LA PAZ	(1)	27241	31620	16.08
LIMA	(5)	349726	415512	18.81
MARACAIBO	(1)	39599	56982	43.90
MEDELLIN	(2)	67066	72764	8.50
PANAMA	(5)	216053	228198	5.62
PEREIRA	(2)	14365	16472	14.67
QUITO	(3)	166910	140253	-15.97
RIO DE JANEIRO	(4)	320119	277451	-13.33
SANTA CRUZ	(1)	77853	58697	-24.61
SANTIAGO	(8)	290464	338478	16.53
SAO PAULO	(6)	806943	797860	-1.13
VALENCIA	(1)	19843	35054	76.66
TOTAL	(59)	4232768	4124902	-2.55
ACAPULCO	(4)	79664	102114	28.18
CANCUN	(10)	872081	782799	-10.24
COZUMEL	(1)	52538	53655	2.13
CULIACAN	(2)	14904	20459	37.27
GUADALAJARA	(7)	614722	671828	9.29
HERMOSILLO	(3)	43543	50803	16.67
MAZATLAN	(4)	119486	108082	-9.54
MEXICO	(17)	2020096	2044761	1.22
MONTERREY	(5)	293726	301102	2.51
PTO. VALLARTA	(7)	352493	387140	9.83
ZACATECAS	(2)	28156	36319	28.99
TOTAL	(62)	4491409	4559062	1.51

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

FUENTE: ODS CLAC

**PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS SUDAMERICANAS
EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE SUD-AMÉRICA Y LOS ESTADOS UNIDOS
DE NORTEAMÉRICA**

(Tráfico tomado en dirección, S-N)

FEBRERO 1998

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
ASUNCIÓN (3)	119	12.54	830	87.46	949	100
BARRANQUILLA (2)	1873	54.65	1554	45.35	3427	100
BELEM (1)	637	100.00	0	0.00	637	100
BELO HORIZONTE (2)	309	31.63	668	68.37	977	100
BOGOTÁ (4)	8727	40.00	13089	60.00	21816	100
BUENOS AIRES (4)	19324	44.48	24124	55.52	43448	100
CALI (2)	2610	46.89	2956	53.11	5566	100
CARACAS (2)	12546	39.08	19556	60.92	32102	100
CARTAGENA (2)	1087	100.00	0	0.00	1087	100
FORTALEZA (1)	310	100.00	0	0.00	310	100
GUAYAQUIL (3)	6046	45.82	7148	54.18	13194	100
LA PAZ (1)	0	0.00	1379	100.00	1379	100
LIMA (6)	7176	22.65	24501	77.35	31677	100
MANAUS (1)	612	100.00	0	0.00	612	100
MARACAIBO (1)	3221	100.00	0	0.00	3221	100
MEDELLÍN (2)	4432	100.00	0	0.00	4432	100
PANAMÁ (5)	2086	10.28	18206	89.72	20292	100
PEREIRA (2)	1278	100.00	0	0.00	1278	100
PORTO ALEGRE (2)	564	100.00	0	0.00	564	100
QUITO (3)	1651	17.20	7948	82.80	9599	100
RECIFE (1)	920	100.00	0	0.00	920	100
RIO DE JANEIRO (5)	7171	30.26	16524	69.74	23695	100
SALVADOR (2)	2111	100.00	0	0.00	2111	100
SANTA CRUZ (1)	2017	58.74	1417	41.26	3434	100
SANTIAGO (9)	15293	45.37	18413	54.63	33706	100
SAO PAULO (8)	24880	43.74	31998	56.26	56878	100
VALENCIA (1)	1843	100.00	0	0.00	1843	100
TOTAL (76)	128843	40.37	190311	59.63	319154	100

JULIO 1998

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
ASUNCIÓN (3)	174	8.33	1915	91.67	2089	100
BARRANQUILLA (2)	1924	40.55	2821	59.45	4745	100
BELEM (1)	425	100.00	0	0.00	425	100
BELO HORIZONTE (2)	205	12.30	1461	87.70	1666	100
BOGOTÁ (4)	12916	39.07	20140	60.93	33056	100
BUENOS AIRES (4)	20532	41.88	28497	58.12	49029	100
CALI (2)	6141	52.83	5483	47.17	11624	100
CARACAS (2)	12143	23.95	38564	76.05	50707	100
CARTAGENA (2)	1524	100.00	0	0.00	1524	100
FORTALEZA (1)	143	100.00	0	0.00	143	100
GUAYAQUIL (3)	5120	41.49	7220	58.51	12340	100
LA PAZ (1)	0	0.00	2964	100.00	2964	100
LIMA (6)	6277	15.26	34848	84.74	41125	100
MANAUS (1)	1281	100.00	0	0.00	1281	100
MARACAIBO (1)	5836	100.00	0	0.00	5836	100
MEDELLÍN (2)	5893	100.00	0	0.00	5893	100
PANAMÁ (5)	947	4.34	20872	95.66	21819	100
PEREIRA (2)	1437	100.00	0	0.00	1437	100
PORTO ALEGRE (2)	0	0.00	0	0.00	0	0
QUITO (3)	2484	15.92	13116	84.08	15600	100
RECIFE (1)	1124	100.00	0	0.00	1124	100
RIO DE JANEIRO (5)	6658	26.61	18366	73.39	25024	100
SALVADOR (2)	344	100.00	0	0.00	344	100
SANTA CRUZ (1)	3112	51.04	2985	48.96	6097	100
SANTIAGO (9)	15801	48.51	16775	51.49	32576	100
SAO PAULO (8)	28949	37.47	48307	62.53	77256	100
VALENCIA (1)	3341	100.00	0	0.00	3341	100
TOTAL (76)	144731	35.38	264334	64.62	409065	100

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

FUENTE: ODS CLAC

**PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS SUDAMERICANAS
 EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE SUD-AMÉRICA Y LOS ESTADOS UNIDOS
 DE NORTEAMÉRICA**

(Tráfico tomado en dirección, S-N)

FEBRERO 1999

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
ASUNCIÓN (3)	119	11.16	947	88.84	1066	100
BARRANQUILLA (2)	1862	54.51	1554	45.49	3416	100
BOGOTÁ (4)	8727	40.00	13089	60.00	21816	100
BUENOS AIRES (3)	19324	44.48	24124	55.52	43448	100
CALI (2)	2610	46.89	2956	53.11	5566	100
CARACAS (3)	12546	38.86	19743	61.14	32289	100
GUAYAQUIL (3)	6046	45.82	7148	54.18	13194	100
LA PAZ (1)	0	0.00	1379	100.00	1379	100
LIMA (5)	7176	26.79	19609	73.21	26785	100
MARACAIBO (1)	3221	100.00	0	0.00	3221	100
MEDELLÍN (2)	4338	100.00	0	0.00	4338	100
PANAMÁ (5)	2086	11.53	16004	88.47	18090	100
PEREIRA (2)	1246	100.00	0	0.00	1246	100
QUITO (3)	1651	17.20	7948	82.80	9599	100
RIO DE JANEIRO (4)	5711	25.68	16524	74.32	22235	100
SANTA CRUZ (1)	2017	58.74	1417	41.26	3434	100
SANTIAGO (8)	14089	43.35	18413	56.65	32502	100
SAO PAULO (6)	24140	40.07	36098	59.93	60238	100
VALENCIA (1)	1843	100.00	0	0.00	1843	100
TOTAL (59)	118752	38.85	186953	61.15	305705	100

JULIO 1999

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Norteamericanas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
ASUNCIÓN (3)	174	6.68	2431	93.32	2605	100
BARRANQUILLA (2)	1906	40.32	2821	59.68	4727	100
BOGOTÁ (4)	12916	39.07	20140	60.93	33056	100
BUENOS AIRES (3)	20532	41.88	28497	58.12	49029	100
CALI (2)	5914	51.89	5483	48.11	11397	100
CARACAS (3)	11486	24.73	34965	75.27	46451	100
GUAYAQUIL (3)	5120	41.49	7220	58.51	12340	100
LA PAZ (1)	0	0.00	2964	100.00	2964	100
LIMA (5)	6277	15.26	34848	84.74	41125	100
MARACAIBO (1)	5836	100.00	0	0.00	5836	100
MEDELLÍN (2)	5745	100.00	0	0.00	5745	100
PANAMÁ (5)	947	4.95	18191	95.05	19138	100
PEREIRA (2)	1437	100.00	0	0.00	1437	100
QUITO (3)	2484	15.92	13116	84.08	15600	100
RIO DE JANEIRO (4)	6358	25.72	18366	74.28	24724	100
SANTA CRUZ (1)	3112	51.04	2985	48.96	6097	100
SANTIAGO (8)	15169	47.49	16775	52.51	31944	100
SAO PAULO (6)	28949	37.47	48307	62.53	77256	100
VALENCIA (1)	3341	100.00	0	0.00	3341	100
TOTAL (59)	137703	34.88	257109	65.12	394812	100

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

FUENTE: ODS CLAC

**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR ORIGEN Y DESTINO
 ENTRE SUD-AMÉRICA Y EUROPA**

(Tráfico en dirección, S-N)

CIUDADES	1998 Pasajeros (N°)	1999 Pasajeros (N°)	Variación 1998-1999 (%)
BOGOTÁ (4)	150761	168078	11.49
BUENOS AIRES (8)	490168	507497	3.54
CANCUN (6)	81947	89275	8.94
CARACAS (6)	200581	220190	9.78
GUAYAQUIL (1)	13823	15400	11.41
LIMA (4)	99626	129808	30.30
MÉXICO (7)	404641	448924	10.94
PANAMÁ (1)	10142	11394	12.34
PUERTO PLATA (8)	98075	100386	2.36
PUNTA CANA (11)	105544	124294	17.77
QUITO (2)	50521	70044	38.64
RIO DE JANEIRO (10)	331085	342340	3.40
SAN JOSÉ (1)	32571	25823	-20.72
SAN SALVADOR (1)	5472	5558	1.57
SANTIAGO (7)	186368	200818	7.75
SANTO DOMINGO (6)	164527	154717	-5.96
SAO PAULO (13)	680767	701037	2.98
TOTAL (96)	3106619	3315583	6.73

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

FUENTE: ODS CLAC

**PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y EUROPA**

(Tráfico en dirección, S-N)

FEBRERO 1998

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTÁ (4)	1941	20.29	7625	79.71	9566	100
BUENOS AIRES (8)	10230	29.93	23949	70.07	34179	100
CANCUN (6)	0	0.00	6844	100.00	6844	100
CARACAS (6)	0	0.00	15167	100.00	15167	100
GUAYAQUIL (1)	0	0.00	996	100.00	996	100
LIMA (4)	0	0.00	6073	100.00	6073	100
MÉXICO (7)	4650	18.49	20501	81.51	25151	100
PANAMÁ (1)	0	0.00	367	100.00	367	100
PUERTO PLATA (8)	0	0.00	9544	100.00	9544	100
PUNTA CANA (11)	0	0.00	7403	100.00	7403	100
QUITO (2)	0	0.00	1040	100.00	1040	100
RIO DE JANEIRO (10)	10362	40.61	15154	59.39	25516	100
SAN JOSÉ (1)	0	0.00	1758	100.00	1758	100
SAN SALVADOR (1)	0	0.00	351	100.00	351	100
SANTIAGO (7)	4385	26.63	12081	73.37	16466	100
SANTO DOMINGO (6)	0	0.00	16107	100.00	16107	100
SAO PAULO (13)	24534	55.90	19354	44.10	43888	100
TOTAL (96)	56102	25.45	164314	74.55	220416	100

JULIO 1998

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTÁ (4)	2677	20.19	10583	79.81	13260	100
BUENOS AIRES (8)	13981	31.28	30720	68.72	44701	100
CANCUN (6)	0	0.00	5385	100.00	5385	100
CARACAS (6)	0	0.00	21319	100.00	21319	100
GUAYAQUIL (1)	0	0.00	1013	100.00	1013	100
LIMA (4)	0	0.00	9501	100.00	9501	100
MÉXICO (7)	7671	19.89	30902	80.11	38573	100
PANAMÁ (1)	0	0.00	710	100.00	710	100
PUERTO PLATA (8)	0	0.00	5171	100.00	5171	100
PUNTA CANA (11)	0	0.00	6927	100.00	6927	100
QUITO (2)	0	0.00	5108	100.00	5108	100
RIO DE JANEIRO (10)	8833	31.93	18834	68.07	27667	100
SAN JOSÉ (1)	0	0.00	2619	100.00	2619	100
SAN SALVADOR (1)	0	0.00	508	100.00	508	100
SANTIAGO (7)	3990	29.84	9383	70.16	13373	100
SANTO DOMINGO (6)	0	0.00	12450	100.00	12450	100
SAO PAULO (13)	35025	51.33	33214	48.67	68239	100
TOTAL (96)	72177	26.10	204347	73.90	276524	100

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

FUENTE: Programa ODS CLAC

**PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS
EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC Y EUROPA**

(Tráfico en dirección, S-N)

FEBRERO 1999

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTÁ (4)	2192	17.87	10071	82.13	12263	100
BUENOS AIRES (8)	8065	22.77	27362	77.23	35427	100
CANCUN (6)	0	0.00	6275	100.00	6275	100
CARACAS (6)	1267	8.69	13315	91.31	14582	100
GUAYAQUIL (1)	0	0.00	1203	100.00	1203	100
LIMA (4)	0	0.00	7592	100.00	7592	100
MÉXICO (7)	5291	18.44	23409	81.56	28700	100
PANAMÁ (1)	0	0.00	777	100.00	777	100
PUERTO PLATA (8)	0	0.00	4228	100.00	4228	100
PUNTA CANA (11)	0	0.00	6289	100.00	6289	100
QUITO (2)	0	0.00	4490	100.00	4490	100
RIO DE JANEIRO (10)	12260	42.43	16638	57.57	28898	100
SAN JOSÉ (1)	0	0.00	2755	100.00	2755	100
SAN SALVADOR (1)	0	0.00	454	100.00	454	100
SANTIAGO (7)	3555	21.69	12833	78.31	16388	100
SANTO DOMINGO (6)	0	0.00	10458	100.00	10458	100
SAO PAULO (13)	18988	47.86	20683	52.14	39671	100
TOTAL (96)	51618	23.41	168832	76.59	220450	100

JULIO 1999

PARES DE CIUDADES	Líneas Aéreas Sudamericanas		Líneas Aéreas Europeas		TOTAL	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
BOGOTÁ (4)	2854	20.06	11376	79.94	14230	100
BUENOS AIRES (8)	12778	30.05	29739	69.95	42517	100
CANCUN (6)	0	0.00	5691	100.00	5691	100
CARACAS (6)	4812	19.24	20197	80.76	25009	100
GUAYAQUIL (1)	0	0.00	1097	100.00	1097	100
LIMA (4)	0	0.00	12164	100.00	12164	100
MÉXICO (7)	8433	18.67	36741	81.33	45174	100
PANAMÁ (1)	0	0.00	1127	100.00	1127	100
PUERTO PLATA (8)	0	0.00	10562	100.00	10562	100
PUNTA CANA (11)	0	0.00	10692	100.00	10692	100
QUITO (2)	0	0.00	7334	100.00	7334	100
RIO DE JANEIRO (10)	9971	34.85	18641	65.15	28612	100
SAN JOSÉ (1)	0	0.00	1560	100.00	1560	100
SAN SALVADOR (1)	0	0.00	486	100.00	486	100
SANTIAGO (7)	5061	29.35	12185	70.65	17246	100
SANTO DOMINGO (6)	0	0.00	11350	100.00	11350	100
SAO PAULO (13)	33239	49.13	34422	50.87	67661	100
TOTAL (96)	77148	25.50	225364	74.50	302512	100

NOTA: El número 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)

Diciembre de 1999

ESTADO	LINEA AEREA/FLOTA	No.		
ARGENTINA:	Aerolíneas Argentinas			
	Airbus A310-300	2		
	Airbus A340-200	4		
	Boeing 737-200	4		
	Boeing 737-200 Adv	21		
	Boeing 737-200C	1		
	Boeing 747-200B	9		
	Airbus A340-600	6		
		Sub Total	47	
		Austral Líneas Aéreas		
		Boeing MD-81	2	
		Boeing MD-83	3	
		Boeing MD-88	5	
		McDonnell Douglas DC-9-30	9	
			Sub Total	19
		LAPA - Líneas Aéreas Privadas Argentinas		
		Boeing 737-200	1	
		Boeing 737-200 Adv	9	
		Boeing 737-200C	2	
		Boeing 737-700	8	
		Boeing 757-200	2	
		Boeing 767-300ER	1	
		Boeing 737-700	7	
			Sub Total	30
		TAN - Transportes Aéreos Neuquen		
		Fairchild Metro III	2	
		Saab 340A	2	
			Sub Total	4
	ARUBA:	Air Aruba		
		Boeing MD-88	2	
		Boeing MD-90-30	3	
		McDonnell Douglas DC-9-30	1	
			Sub Total	6
	BOLIVIA:	Lloyd Aéreo Boliviano		
		Airbus A310-300	1	
		Boeing 707-320C	1	
		Boeing 727-100	2	
		Boeing 727-100C	1	
		Boeing 737-200 Adv	5	
		Boeing 737-300	1	
		Fokker F27 Mk200	1	
		Fokker F27 Mk400	1	
	Sub Total	13		
BRASIL:	Transbrasil Lineas Aéreas			
	Boeing 737-300	10		
	Boeing 737-400	4		
	Boeing 767-200	3		
	Boeing 767-300ER	3		
		Sub Total	20	
		Varig Brasil (Viacao Aéreo Rio-Grandense)		
		Boeing 727-100C	3	
		Boeing 727-100F	2	
		Boeing 737-200 Adv	12	
		Boeing 737-300	31	
		Boeing 737-700	5	
		Boeing 747-300 Combi	2	
		Boeing 767-200ER	6	
		Boeing 767-300ER	6	
		Boeing MD-11	11	
		Boeing MD-11ER	3	
		McDonnell Douglas DC-10-30F	2	
			Sub Total	83

ESTADO	LINEA AEREA/FLOTA	No.	
	VASP Brazilian Airlines (Viacao Aérea Sao Paulo)		
	Airbus A300B2	3	
	Boeing 727-200F	5	
	Boeing 737-200	7	
	Boeing 737-200 Adv	13	
	Boeing 737-200C	2	
	Boeing 737-300	7	
	Boeing MD-11	8	
	Sub Total	45	
CHILE:	LanChile-Linea Aerea Nacional de Chile		
	Boeing 737-200 Adv	11	
	Boeing 737-200QC	1	
	Boeing 767-300F	2	
	Boeing 767-300ER	13	
	McDonnell Douglas DC-8 Series 70F	1	
Sub Total	28		
COLOMBIA:	Aces Colombia - Aerolíneas Centrales de Colombia		
	Airbus A320-200	4	
	ATR 42-300	7	
	Boeing 727-100	1	
	Boeing 727-200 Adv	4	
	Havilland DHC-6 Twin Otter Series 300	9	
	Sub Total	25	
	AeroRepública Colombia		
	Boeing 727-100	1	
	McDonnell Duglas DC-9-30	8	
	Sub Total	9	
	Aerosucre Colombia		
	Aerospatiale SE210 Caravelle 10B3	2	
	Boeing 727-100F	3	
	Boeing 727-200	1	
	Boeing 737-200QC	1	
	Sub Total	7	
	Avianca (Aerovías Nacionales de Colombia)		
	Boeing 727-200 Adv	1	
	Boeing 757-200	4	
	Boeing 767-200ER	4	
	Boeing 767-300ER	1	
	Boeing MD-83	14	
	Fokker 50	10	
	Sub Total	34	
	Lineas Aéreas Suramericanas		
	Boeing 727-100C	2	
	Boeing 727-100F	2	
	Sud Aviation SE210 Caravelle 10B3	1	
Sud Aviation SE210 Caravelle 10B1R	2		
Sub Total	7		
	SAM Colombia (Soc. Aeronáutica de Medellín Conso.)		
	Cessna 208B Grand Caravan	5	
	Havilland DHC-6 Twin Otter Series 300	2	
	BAE Systems Avro RJ100	3	
	Sub Total	10	
	TAMPA Colombia-Tran. Aéreos. Merc. Panamericanos		
	Boeing 707-320c	2	
	McDonnell Douglas DC-8 Series 70	3	
	Sub Total	5	
COSTA RICA:	LACSA - Líneas Aéreas Costarricenses		
	Airbus A320-200	5	
	Boeing 737-200 Adv	3	
	Sub Total	8	

ESTADO	LINEA AEREA/FLOTA	No.	
CUBA:	Cubana de Aviación		
	Airbus A320-200	2	
	Antonov An-24B	1	
	Antonov An-24RV	6	
	Antonov An-26	1	
	Antonov An-26B	1	
	Fokker F27 Mk600	6	
	Sub Total	17	
ECUADOR:	Ecuatoriana de Aviación		
	Airbus A310-300	1	
	Boeing 727-200 Adv	3	
	McDonnell Douglas DC-10-30	1	
		Sub Total	5
	SAETA Air Ecuador (SA Ecuatoriana de Trans. Aéreos)		
	Boeing 727-100	1	
	Boeing 727-200 Adv	2	
	Boeing 737-300	1	
		Sub Total	4
	TAME - Línea Aérea del Ecuador		
	Boeing 727-100	3	
	Boeing 727-200 Adv	5	
	British Aerospace 748 Series2A	2	
	Fokker F28 Mk4000 Fellowship	2	
	Sub Total	12	
EL SALVADOR:	TACA International Airlines		
	Airbus A319-100	1	
	Airbus A320-200	9	
	Boeing 737-200 Adv	6	
	Boeing 737-200C	1	
	Boeing 767-200ER	1	
	McDonnell Douglas DC-10-30CF	1	
	Sub Total	18	
GUATEMALA:	Aviateca (Aerolíneas de Guatemala)		
	Boeing 737-200 Adv	5	
		Sub Total	5
HONDURAS:	Islena Airlines - Islena de Inversiones		
	ATR 42-300	6	
	Embraer EMB-110P2 Bandeirante	1	
	Let L 410 UVP	2	
	Let L 410 UVP-E	1	
	Shorts 360-100	3	
		Sub Total	13
JAMAICA:	Air Jamaica		
	Airbus A310-300	3	
	Airbus A320-200	6	
	Airbus A321-200	2	
	Airbus A340-300	1	
	Boeing MD-83	2	
		Sub Total	14
	Air Jamaica Express		
	Dornier 228-200	2	
	Shorts 360-300	2	
	Sub Total	4	
MEXICO:	Aero California		
	McDonnell Douglas DC-9-10	11	
	McDonnell Douglas DC-9-30	9	
		Sub Total	20
	Aeroexo - Aero Ejecutivo		
	Boeing 727-100	2	
	Boeing 727-200	2	
	Boeing 727-200 Adv	3	
	Sub Total	7	

ESTADO	LINEA AEREA/FLOTA	No.
	Aerocaribe	
	British Aerospace Jetstream 32	1
	British Aerospace Jetstream 32EP	4
	Fairchild F-27F	1
	Fairchild F-27J	3
	Fairchild FH-227C	1
	Fairchild FH-227D	2
	McDonnell Douglas DC-9-10	4
	Sub Total	16
	Aerocozumel	
	Britten-Norman BN-2A MkIII Trislander	2
	Fairchild F-27F	2
	Sub Total	4
	Aerolíneas Internacionales	
	Boeing 727-100	2
	Boeing 727-200	2
	McDonnell Douglas DC-9-10	1
	Sub Total	5
	Aerolitoral	
	Fairchild Metro 23	12
	Fairchild Metro III	11
	NAMC YS-11A-500	3
	Saab 340B	10
	Sub Total	36
	Aeromar Airlines - Transportes Aeromar	
	ATR 42-300	6
	ATR 42-500	7
	Sub Total	13
	Aeroméxico (Aerovías de México)	
	Boeing 747-300 Combi	1
	Boeing 757-200	8
	Boeing 767-200ER	3
	Boeing 767-300ER	2
	Boeing MD-82	13
	Boeing MD-83	10
	Boeing MD-87	4
	Boeing MD-88	10
	McDonnell Douglas DC-9-30	17
	Sub Total	68
	Allegro Air (Líneas Aéreas Allegro)	
	Boeing 727-200	2
	Boeing 727-200 Adv	9
	Sub Total	11
	Aviacsa (Consortio Aviacsa)	
	Boeing 727-200 Adv	5
	Boeing 737-200 Adv	6
	McDonnell Douglas DC-9-10	3
	Sub Total	14
	Magnicharters	
	Boeing 737-200	4
	Sub Total	4
	Mas Air - Aerotransportes MAS de Carga	
	Boeing 707-320C	2
	McDonnell Douglas DC-8 Series 70	2
	Sub Total	4
	Mexicana -Corporación Mexicana de Aviación	
	Airbus A320-200	16
	Boeing 727-200 Adv	22
	Boeing 757-200	7
	Fokker 100	12
	Sub Total	57

ESTADO	LINEA AEREA/FLOTA	No.
	TAESA - Transportes Aéreos Ejecutivos	
	Boeing 727-100	4
	Boeing 727-100C	1
	Boeing 727-200 Adv	1
	Boeing 737-200 Adv	4
	Boeing 737-300	10
	Boeing 737-400	1
	McDonnell Douglas DC-10-30CF	1
	McDonnell Douglas DC-9-10	5
	Sub Total	22
PANAMA:	Aeroperlas	
	Havilland DHC-6 Twin Otter Series 300	6
	Embraer EMB-110P1 Bandeirante	1
	Shorts 360-200	6
	Sub Total	13
	COPA Airlines - Compañía Panameña de Aviación	
	Boeing 737-200 Adv	10
	Boeing 737-200QC	1
	Boeing 737-700	4
	Sub Total	15
PARAGUAY	TAME	
	Foker 100	2
	Sub Total	2
PERU:	AEROCONTINENTE	
	Boeing 727-100	5
	Boeing 737-100	2
	Boeing 737-200	7
	Fokker 28 MK 1000	2
	Sub Total	16
	LAN PERÚ	
	Boeing 737-200 Adv	4
	Boeing 767-200ER	1
	Sub Total	5
	Taca Perú	
	Airbus A319-100	2
	Boeing 737-200 Adv	2
	Sub Total	4
REPUBLICA DOMINICANA	Air Santo Domingo (Aerolíneas Santo Domingo)	
	Let L 410 UVP	1
	Let L 410 UVP-E	5
	Sub Total	6
URUGUAY:	Pluna - Primeras Líneas Uruguayas de Nav. Aérea	
	Boeing 737-200 Adv	6
	McDonnell Douglas DC-10-30	1
	Sub Total	7
VENEZUELA:	Avensa (Aerovías Venezolanas)	
	Boeing 727-100	2
	Boeing 727-200 Adv	4
	McDonnell Douglas DC-10-30	2
	McDonnell Douglas DC-9-30	1
	McDonnell Douglas DC-9-50	1
	Sub Total	10
	Servivensa - Servicios Avensa	
	Boeing 727-100	2
	Boeing 727-200 Adv	7
	McDonnell Douglas DC-9-30	6
	McDonnell Douglas DC-9-50	2
	Sub Total	17
	TOTAL GENERAL FLOTAS A REACCIÓN DE 51	866
	LÍNEAS AÉREAS	
	TOTAL GENERAL FLOTAS DE FUSELAJE ANCHO	99

**RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS LINEAS AEREAS INTERNACIONALES
REGULARES DE LOS ESTADOS DE LA CLAC
(Miles de dólares estadounidenses)**

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	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Aerolíneas Argentinas *	1005263		1028971		-2.36%		-6.55%	
AVIANCA *	437872	550951	453959	555939	-3.67%	-0.91%	-1.07%	-12.73%
DINAR Líneas Aéreas S.A.		58118		69886		-20.25%		1.01%
ECUATORIANA	96978	30905	111399	34400	-13.59%	-11.31%	-9.44%	-9.44%
LAB-Lloyd Aéreo Boliviano	180297	145468	179372	146615	0.51%	-0.79%	-2.07%	0.20%
TAM Trans. Aéreos Regionais S.A.		411809		436923		-6.10%		-4.01%
Transbrasil		426232		519414		-39.15%		-11.50%
VASP		785807		748374		4.76%		-6.50%
LAPA *	192677	211467	185169	245097	-1.29%	15.90%	-1.93%	18.49%
AEROCONTINENTE / LAN PERU / CIELOS DEL PERU	142590		191879		-29.66%		-43.78%	
Cubana de Aviación	220	209	222	228	-0.67%	-9.05%	-11.75%	-10.55%
LACSA	188003		216516		-15.17%		-0.91%	
TAMPA S.A. *	61292	81345	58599	80667	4.39%	0.83%	3.05%	2.70%
SAM S.A. *	78977	62204	83309	87258	-5.49%	-40.28%	0.42%	-40.53%
AEROREPUBLICA S.A. *		47651		49338		-3.54%		-11.63%
ATC S.A. *	14265	12532	14195	12366	0.49%	1.32%	0.49%	
Aerolíneas Centrales de Colombia *	131179	151975	133242	154871	-1.57%	-1.91%	-1.68%	-1.37%
AEROSUCRE S.A. *	7953		7768		2.32%		0.61%	
Líneas Aéreas Suramericanas *	14787		13341		9.77%		8.49%	
TOTAL	1547090	2976672	1648971	3141376	-4.00%	-7.89%	-4.72%	-6.13%

* Datos obtenidos de acuerdo al tipo de cambio de Naciones Unidas

** Fuente OACI, IATA y CLAC

A. REUNIONES CELEBRADAS POR LA CLAC

DURANTE EL BIENIO 1999-2000

AÑO 1999

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/3)	Buenos Aires, Argentina	05 al 10 de abril
LVI Reunión del Comité Ejecutivo	San José, Costa Rica	27 de junio al 1° de julio
Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/4)	Montevideo, Uruguay	22 al 24 de setiembre
Reunión de coordinación con Representantes del Consejo y el Secretario General de la OACI	Montreal, Canadá	3 y 4 de noviembre
Primera Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> sobre Normatividad de la CLAC	Lima, Perú	24 de noviembre
LVI Reunión del Comité Ejecutivo	Lima, Perú	25 y 26 de noviembre

AÑO 2000

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Segunda Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> sobre Normatividad de la CLAC	Lima, Perú	6 y 7 de marzo
Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/5)	Lima, Perú	8 al 10 de marzo
Tercera Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> sobre Normatividad de la CLAC	Quito, Ecuador	8 y 9 de mayo
LVI Reunión del Comité Ejecutivo	Quito, Ecuador	10 y 11 de mayo
Cuarta Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> sobre Normatividad de la CLAC	San José, Costa Rica	10 y 11 de julio
Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/6)	San José, Costa Rica	12 y 14 de julio
Seminario/Taller de Estadísticas de la CLAC	Santiago, Chile	8 y 9 de agosto
Quinta Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> sobre Normatividad de la CLAC	Buenos Aires, Argentina	11 y 12 setiembre
LVII Reunión del Comité Ejecutivo	Buenos Aires, Argentina	13 y 14 setiembre

B. PANELES CELEBRADOS POR LA CLAC

DURANTE 1999 -2000

AÑO 1999

PANEL	LUGAR	FECHA
Panel sobre “los problemas que se producirán en los sistemas aeronáuticos computarizados con el cambio de fecha, año 2000”	Buenos Aires, Argentina	7 de abril
Panel sobre “protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil”	Montevideo, Uruguay	22 de setiembre

AÑO 2000

PANEL	LUGAR	FECHA
Panel sobre seguridad aeroportuaria: “La seguridad ante todo”	Lima, Perú	8 de marzo

C. REUNIONES/CONFERENCIAS CONVOCADAS POR

OTROS ORGANISMOS DURANTE 1999-2000

AÑO 1999

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Aéreo en la V Conferencia de Ministros de Transporte Aéreo y Comunicaciones de los Estados Sudamericanos de ALADI	Cochabamba, Bolivia	20 al 24 de abril
Primer Congreso Argentino sobre Seguridad de la Aviación	Buenos Aires, Argentina	27 al 30 de julio
Inauguración y Seminario del Instituto Panamericano de Aviación Civil	Panamá, Panamá	16 y 17 de agosto
Reunión de ALADI	Montevideo, Uruguay	18 al 21 de setiembre
Quinta Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Sistema de Transporte Aéreo Subregional - Acuerdo de Fortaleza	Lima, Perú	25 de noviembre

AÑO 2000

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
XI Feria Internacional del Aire y del Espacio FIDAE2000	Santiago, Chile	27 al 31 de marzo
Reunión del Comité Ejecutivo del IPAC	Panamá, Panamá	30 de mayo
Reunión de coordinación entre la AITAL/CLAC/IATA/JUNAC para la Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil	Santiago, Chile	10 de agosto
Curso Avanzado de Seguridad Aeroportuaria, AENA	Madrid, España	16 al 20 de octubre

ANEXO 12

D. REUNIONES CONVOCADAS POR LA OACI

DURANTE 1999-2000

AÑO 1999

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico	Montreal, Canadá	10 al 28 de mayo
Reunión de la Junta General para la Vigilancia Regional de Seguridad Aeroportuaria	Puntarenas, Costa Rica	28 de junio
Quinta Reunión del Subgrupo CNS/ATM/IC	Varadero, Cuba	12 al 16 de julio
Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de la Región SAM	Panamá, Panamá	18 al 20 de agosto
Reunión de la Junta General para la Vigilancia Regional de Seguridad Aeroportuaria	Lima, Perú	24 de noviembre
Seminario de Privatización de Aeropuertos	Guatemala, Guatemala	13 al 16 de diciembre

AÑO 2000

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Seminario sobre Gestión, Explotación y Desarrollo Comercial de los Aeropuertos	La Habana, Cuba	2 al 7 de abril
Seminario OACI/AITAL sobre Seguridad de la Aviación	Quito, Ecuador	12 de mayo
Tercera Reunión del Grupo de Tareas sobre Aspectos Institucionales (IA/TF/3) del Subgrupo CNS/ATM/IC del GREPECAS	Santiago, Chile	12 al 14 de junio
Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea	Montreal, Canadá	19 al 28 de junio
Novena Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/9)	Río de Janeiro, Brasil	7 al 12 de agosto
Sexta Reunión del Subgrupo de Coordinación de la Implantación CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM (CNS/ATM/IC/SG/6)	Santa Cruz, Bolivia	3 al 6 de octubre

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

ANEXO 12

**E. REUNIONES DE DIRECTORES GENERALES DE
AERONÁUTICA CIVIL DE CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ
DURANTE EL BIENIO 1999 - 2000**

AÑO 1999

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
83° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Ciudad de México, México	15 – 17 marzo
84° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	San José, Costa Rica	25 agosto

AÑO 2000

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
85° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Ciudad de México, México	15 – 17 marzo
Reunión Extraordinaria de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	Ciudad de San Pedro, Belice	1 de junio
86° Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá.	San José, Costa Rica	30 agosto

F. REUNIONES CONVOCADAS POR AITAL

DURANTE 1999 Y 2000

AÑO 1999

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Y2K.	San José, Costa Rica	19 – 20 enero
Plan de asistencia a familiares	Miami, Estados Unidos	23 febrero
XVIII Reunión del Comité Técnico	Panamá, Panamá	15 – 16 abril
Reunión Informal de Presidentes	Rio de Janeiro, Brasil	30 mayo
Y2K	Miami, Estados Unidos	11 junio
Reunión con la FAA sobre Mantenimiento	Miami, Estados Unidos	9 julio
Reunión con la FAA sobre FAR145	Miami, Estados Unidos	1 octubre
Programa Gerencial de Integración de Líneas Aéreas	Angra dos Reis, Brasil	4 – 11 octubre
XIX Reunión del Comité Técnico de Mantenimiento	Antigua, Guatemala	11 – 12 octubre
XIX Asamblea General Anual Ordinaria	Panamá, Panamá	12 noviembre
Seminario sobre Comercio Electrónico	Panamá, Panamá	13 noviembre

ANEXO 12

AÑO 2000

REUNIÓN	LUGAR	FECHA
Reunión del Comité de Seguridad Operacional	Miami, Estados Unidos	21 – 22 marzo
XX Reunión del Comité Técnico de Mantenimiento	Cochabamba, Bolivia	27 – 28 abril
Seminario OACI-AITAL sobre Seguridad Aeroportuaria	Quito, Ecuador	12 mayo
Reunión Informal de Presidentes	Australia	4 junio
XXI Reunión del Comité Técnico de Mantenimiento	Santiago, Chile	5 – 6 octubre
Reunión del Comité de Seguridad Operacional	Santiago, Chile	5 – 6 octubre
XX Asamblea General Ordinaria de AITAL	Santo Domingo, República Dominicana	noviembre

**PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVADORES
EN LAS REUNIONES CELEBRADAS POR
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
DURANTE EL BIENIO 1999-2000**

AÑO 1999

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/3)	Buenos Aires, Argentina	7 - 9 abril	86	15	6
LIV Reunión del Comité Ejecutivo	Puntarenas, Costa Rica	30 junio y 1° julio	58	16	5
Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/4)	Montevideo, Uruguay	22 - 24 setiembre	54	12	7
LV Reunión del Comité Ejecutivo	Lima, Perú	25 y 26 noviembre	53	16	7

AÑO 2000

REUNIÓN	LUGAR	FECHA	TOTAL PARTICIPANTES	ESTADOS MIEMBROS	ORGANISMOS
Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/3)	Lima, Perú	8 y 9 marzo	54	14	7
LVI Reunión del Comité Ejecutivo	Quito, Ecuador	10 y 11 mayo	62	15	8
Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/4)	San José, Costa Rica	12 y 13 julio	42	16	4
LVII Reunión del Comité Ejecutivo	Buenos Aires, Argentina	13 y 14 setiembre	80	13	8
Seminario / Taller de Estadísticas de la CLAC	Santiago, Chile	8 y 9 agosto	25	12	1

BIBLIOGRAFÍA

1. "Estudio Económico de América Latina y el Caribe. Síntesis 1999 – 2000 - Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL. Internet www.eclac.cl
2. *Intervención del Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Integración en la XXXV Asamblea General Ordinaria de la Asociación Industrial Latinoamericana – AILA (28.06.00). Internet www.aladi.org*
3. *Ponencia del Secretario General, Juan F. Rojas, en el "XVI Congreso Latinoamericano de Comercio Exterior" realizado el 12 de junio de 2000, en Montevideo, Uruguay. Internet www.aladi.org*
4. "Resumen Ejecutivo", Junio 2000, Comunidad Andina, Secretaría General.
5. "Estadísticas Mundiales de Aviación Civil".. Cifras de 1998 - 2001 - OACI.
6. "Tráfico de los transportistas aéreos comerciales". Datos estadísticos preliminares sobre los servicios regulares de las líneas aéreas en 1999 - OACI
7. "Boletín Informativo de AITAL", Julio-Agosto 1999, Julio-Agosto 2000.
8. "América Economía", setiembre 1998, febrero 1999, mayo 1999, junio 1999, julio 1999, agosto 1999, setiembre 1999, enero 2000, febrero 2000, mayo 2000, junio 2000, julio 2000, agosto 2000, setiembre 2000.
9. "Airline Business", January 1999, September 1999, April 2000, June 2000, July 2000, August 2000
10. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 1998, Servicios regulares internacionales.
11. Programa de Estadísticas de Origen y Destino CLAC - Datos preliminares 1999, Servicios regulares internacionales.
12. Informe de la Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/3) (Buenos Aires, Argentina, abril de 1999).
13. Informe de la LIV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Puntarenas, Costa Rica, junio/julio de 1999).
14. Informe de la Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/4) (Montevideo, Uruguay, setiembre de 1999).
15. Informe de la LV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Lima, Perú, noviembre de 1999).
16. Informe de la Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/5) (Lima, Perú, marzo de 2000).
17. Informe de la LVI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Quito, Ecuador, mayo de 2000).
18. Informe de la Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/6) (San José, Costa Rica, julio de 2000).
19. Informe de la LVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, setiembre de 2000).
20. Tablas correspondientes a las tareas de la Secretaría y del Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados
21. "Serie T - Tráfico de los Transportistas Aéreos Comerciales, Datos Estadísticos Preliminares sobre los Servicios Regulares de las Líneas Aéreas en 1999, OACI.
22. "World Airliner Census", Flight International, October 1999, March 2000.
23. "ICAO News Release", PIO 07/00, 9/00.
24. "El Mundo de la Aviación 1999 – 2002", OACI.
25. ICAO Journal. Annual Review of Civil Aviation 1999 – OACI. July/August 2000.
26. World Air Transport Statistics – IATA. 44th Edition. June 2000.

ORDEN DEL DÍA

1. Apertura de la XIV Asamblea por el Presidente de la CLAC, Arquitecto Juan Pablo Langlois.
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 1999 - 2000.
5. Adopción del Orden del Día.
6. Establecimiento de los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comités I y II); traslado de las cuestiones del Orden del Día a dichos Comités.
7. Criterios y directrices en materia de transporte aéreo. **Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 15.3 del Comité Ejecutivo.
8. Derechos del usuario. **Proyecto de Recomendación.**
Tarea No. 19 de la Secretaría.
9. Estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC. Declaraciones de la CLAC. Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC. Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes. **Proyectos de Resoluciones y Proyecto de Recomendación.**
Tareas Nos. 13 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría.
10. Adhesión al Acuerdo para la implantación y seguimiento del sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional. **Proyecto de Recomendación.**
Tarea No. 10 del Comité Ejecutivo.
11. Pronta ratificación de diversos Convenios y Protocolos. **Proyecto de Recomendación.**
Tarea No. 18 de la Secretaría.
12. Medidas de facilitación en aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial. Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo. Facilitación del transporte aéreo. **Proyectos de Recomendación.**
Tareas Nos. 6 del Comité Ejecutivo y 6 de la Secretaría.
13. Capacitación profesional del personal de la administración de aviación civil. **Proyecto de Recomendación.**
Tarea No. 10 de la Secretaría.
14. Derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros. **Proyecto de Recomendación.**
Tarea No. 5 de la Secretaría.

15. Medidas para contribuir a la actualización e implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM. **Proyecto de Recomendación.**
Tareas Nos. 4 del Comité Ejecutivo y 11 de la Secretaría.
16. Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros de la CLAC. Nuevo Sistema Estadístico de la CLAC. Página web del Organismo Regional. **Proyecto de Recomendación y Proyecto de Resolución.**
Tarea No. 2 de la Secretaría
17. Mecanismos para el cobro oportuno de derechos por la utilización de los servicios de sobrevuelo. **Proyecto de Recomendación.**
Tareas Nos. 2 del Comité Ejecutivo y 4 de la Secretaría.
18. Presupuesto de la CLAC para el bienio 2001-2002. (**Sesión a puerta cerrada**)
Tarea No. 8 de la Secretaría.
19. Prorrateo de los gastos directos de la CLAC entre los Estados miembros y cumplimiento de las obligaciones financieras. Informe sobre el estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 1992-2000. Escalas de porcentajes de contribución 2001-2002. **Proyecto de Resolución. (Sesión a puerta cerrada)**
Tarea No. 9 de la Secretaría.
20. Programa de Trabajo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2001 al 31 de diciembre de 2002. **Proyecto del Programa de Reuniones.**
21. Otros asuntos.
22. Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil.
23. Examen del Informe del Comité I.
24. Examen del Informe del Comité II.
25. Examen de los resultados de la Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil.
26. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.
27. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.
28. Lugar y fecha de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC.
29. Clausura de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC.

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

PRESUESTO PARA EL BIENIO 2001 - 2002
(en dólares EUA)

PARTIDA 6105	DESCRIPCION	GASTOS ESTIMADOS 2001	GASTOS ESTIMADOS 2002
180.000	Reuniones	4000	4000
211.100	Sueldos y Salarios	85000	90000
321.000	Comunicaciones	12000	12000
322.000	Franqueo postal	1500	1500
333.000	Mantenimiento y reforma de la oficina	5000	0
334.000	Alquiler y mantenimiento de equipo (a)	2500	2500
335.000	Transporte (a)		
341.000	Impresiones internas (b)	2000	2000
342.000	Impresiones externas (b)		
351.000	Viajes oficiales	25000	25000
391.000	Suministros de oficina	2500	2500
399.100	Cargos bancarios (c)	1300	1300
399.900	Gastos imprevistos (c)		
411.000	Compra e instalación de mobiliario (d)	3500	3500
419.000	Compra e instalación de equipos (d)		
420.000	Libros y suscripciones	500	500
	TOTAL	144800	144800