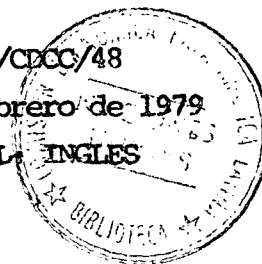


E/CEPAL/CDCO/48

5 de febrero de 1979

ORIGINAL INGLÉS



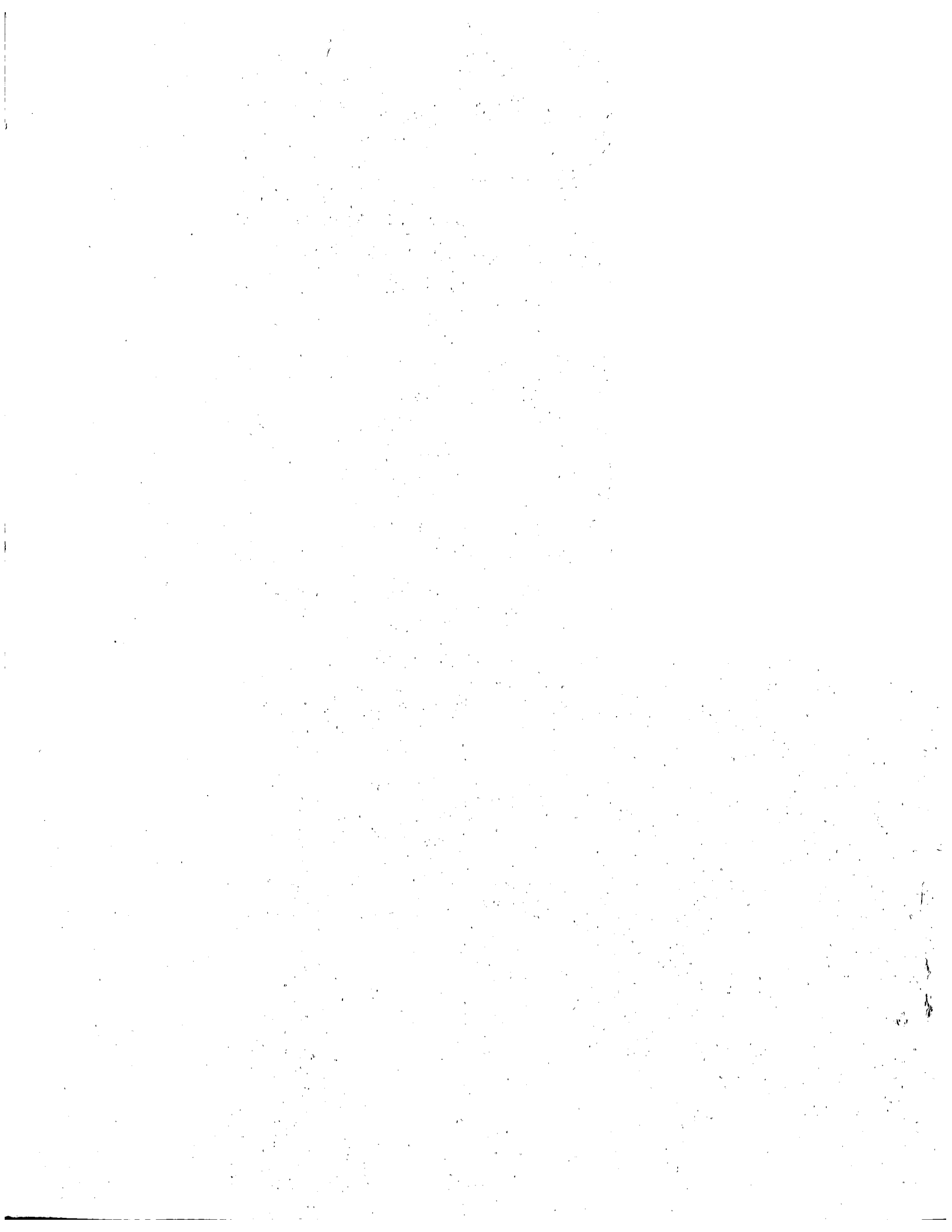
COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Oficina para el Caribe

COMITE DE DESARROLLO Y COOPERACION DEL CARIBE

Cuarto Período de Sesiones
Paramaribo, Suriname
21-27 de marzo de 1979

INFORME DE LA SEGUNDA REUNION DE
EXPERTOS EN AVIACION CIVIL

(del 24 al 26 de enero de 1979, Ciudad de México, México)



INFORME DE LA SEGUNDA REUNION DE EXPERTOS

EN AVIACION CIVIL

del 24 al 26 de enero de 1979

Ciudad de México, México

1. Lugar, duración y mandato

1.1 La Segunda Reunión de Expertos en Aviación Civil del Comité de Desarrollo y Cooperación del Caribe (CDCC) se celebró del 24 al 26 de enero de 1979, en la Oficina Regional para América del Norte y el Caribe de la Organización de la Aviación Civil Internacional, con sede en Ciudad de México. Esta reunión se celebró a tenor del mandato formulado por el CDCC durante su segundo período de sesiones, que tuvo lugar del 16 al 22 de marzo de 1977, y fue ratificado durante su tercer período de sesiones celebrado en Belice del 12 al 18 de abril de 1978.

2. Asistencia

2.1 Asistieron a la reunión los siguientes expertos nombrados por sus gobiernos respectivos:

Barbados	- Srtá. Valerie Bynoe
Belice	- Sr. Leopold Balderamos
Guyana	- Sr. Robert Roberts
Jamaica	- Sr. John Blair
Islas de Sotavento y Barlovento	- Sr. John Velox
Antillas Holandesas	- Sr. Celso Cathalina
Suriname	- Sr. Atta Mungra
Trinidad y Tabago	- Sr. Ralph Crouch
	Sr. Rupert West

2.2 También asistió a la reunión el Sr. Bengt Boström en representación del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. El Sr. Enrique Pérez Castro, de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), y el Sr. Peter Wickenden, de la Oficina para el Caribe de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), oficiaron de coordinadores de la reunión. Como asesores actuaron el Sr. R. Stewart, Director; el Sr. R. Malvido y otros miembros de la oficina regional de la OACI.

2.3 Bahamas, Suriname, Air Jamaica, A.L.M., B.W.I.A., L.I.A.T y el Banco de Desarrollo del Caribe se excusaron por no asistir.

3. Alocución inaugural y adopción del temario

3.1 El Sr. R. Stewart, Director de la Oficina Regional para América del Norte y el Caribe de la OACI, inauguró la reunión. Luego de darles la bienvenida a los delegados a Ciudad de México y a la oficina regional, brindó un breve resumen del desarrollo del proyecto conjunto OACI/CDCC. Se explicó que los resultados de la reunión abrían el camino para mejoras concretas en la aviación civil del Caribe. Se subrayó la importancia del trabajo del grupo de expertos que formuló recomendaciones para la consideración del CDCC.

3.2 La reunión eligió unánimemente al Sr. Ralph Crouch como Presidente. Se consideró el temario propuesto y fue adoptado en la forma que se muestra más adelante. Se acordó el sistema de trabajo y se decidió que el Presidente y los Coordinadores de la Reunión presentarían un anteproyecto de recomendaciones después de las deliberaciones.

4. Temario

4.1 La reunión aprobó el temario siguiente:

1. Alocución inaugural
2. Elección del presidente
3. Revisión del Informe de la Primera Reunión de Expertos en Aviación Civil del CDCC

4. Examen de la posibilidad y conveniencia de establecer un acuerdo multilateral de Servicios aéreos en el Caribe y, si es oportuno, consideración de un anteproyecto de dicho acuerdo elaborado por el Secretariado
5. Examen de la necesidad de un mecanismo para realizar consultas periódicas entre las autoridades de la aviación civil del CDCC y, si es oportuno, consideración del mecanismo sugerido por el Banco Mundial
6. Informe sobre el avance de los estudios iniciados por el Grupo Consultivo del Banco Mundial
7. Lista de recomendaciones que se presentarán durante el Cuarto Período de Sesiones del CDCC
8. Otros asuntos

5. Resumen de las discusiones

5.1. Revisión del informe de la primera reunión
(Punto 3 del temario)

5.1.1. En el curso de las discusiones se hizo evidente que varios representantes no habían visto el Informe de la Primera Reunión de Expertos en Aviación Civil del CDCC antes de llegar a México. Se explicó que se habían enviado copias del documento a los representantes que asistieron a la primera reunión, y también a todos los gobiernos del CDCC a través de los canales acostumbrados - los Ministerios de Relaciones Exteriores.

5.1.2. Después de revisar el informe, la reunión acordó que era reflejo fiel de los resultados de la primera reunión. Se tomó nota de las recomendaciones preliminares y se acordó considerarlas individualmente antes de incorporarlas al informe al CDCC. Las mismas están contenidas en los párrafos 5.3.3.(a), (b), (c); 5.7.2; 5.7.3; 6.1; 6.2; 6.3; y 6.4 del Informe de la Primera Reunión (E/CEPAL/CDCC/46).

5.1.3 Se expresó preocupación sobre la aparente duplicación de las investigaciones realizadas por distintos organismos internacionales y los problemas que plantea la coordinación de estas actividades. Se explicó que el Grupo del Banco Mundial tiene la función de coordinar los estudios, que se había creado un Comité de Dirección de Asistencia Técnica presidido por el PNUD como parte del Grupo de Cooperación Económica del Caribe (GCEC), en el cual están representados la OACI y el CDCC y de hecho están trabajando juntas todas las agencias tanto regionales como internacionales.

5.2 Examen de la posibilidad y conveniencia de establecer un acuerdo multilateral de servicios aéreos en el Caribe (Punto 4 del temario)

5.2.1 Este punto fue presentado por la OACI. Se explicó que se había iniciado un examen de los acuerdos bilaterales existentes entre los estados miembros del CDCC. Que durante la primera reunión, los expertos habían observado que la preparación de acuerdos bilaterales impone largos y costosos procesos a los gobiernos del CDCC, y que algunos de ellos carecen de experiencia en este sector. Teniendo en cuenta el espíritu de cooperación e integración que existe dentro del CDCC, debe examinarse la posibilidad de concertar un acuerdo multilateral sobre servicios aéreos entre los miembros del CDCC. Dicho acuerdo contendría los principios básicos para el intercambio de derechos comerciales en los servicios aéreos regulares y no regulares, dejando la determinación de las rutas, la capacidad y el nivel de frecuencia que deben ofrecer para los acuerdos bilaterales individuales. La OACI presentó un anteproyecto de texto para un acuerdo multilateral de este tipo para que sea considerado.

5.2.2 Se cuestionó la necesidad de un acuerdo multilateral. Aunque se estuvo de acuerdo en que los bilaterales eran realmente costosos y consumían tiempo, hubo discrepancias en cuanto a rutas, capacidad y frecuencias. El anteproyecto del acuerdo deja estos puntos para ser considerados bilateralmente. Se acordó que estas cuestiones ocasionaban la mayoría de los problemas pero se señaló que el anteproyecto del acuerdo ciertamente describía los principios a tenor de los cuales

deberían definirse estas cláusulas, conforme al Acuerdo de 1944. Se explicó que los expertos también tuvieron que tomar en consideración las necesidades de los estados que no estaban representados en la reunión (Bahamas, Cuba, República Dominicana y Haití), así como las de los miembros que han adquirido su independencia recientemente los cuales carecían de la experiencia necesaria. Se expresó pesar general por la ausencia de algunos miembros del CDCC. La reunión decidió que la propuesta sólo cubre los servicios intra-CDCC y que donde más dificultad se experimenta es con los servicios extrarregionales. Este problema mayor podría presentarse a consideración posteriormente.

5.2.3 Varios representantes pensaron que la idea era meritoria porque ayudaría a la cooperación en integración de la aviación en el CDCC. Toda vez que la mayoría de los estados necesitan asistencia en las cláusulas de frecuencia y capacidad de las rutas, debería estudiarse la posibilidad de que la OACI brinde un seminario para impartir conocimientos sobre la consumación de acuerdos. Se aclaró el punto de que si cualquier gobierno individual no apoya el concepto de un acuerdo multilateral, entonces ese gobierno no tiene necesidad de firmarlo.

5.2.4 Se señaló que los territorios no independientes tendrían alguna dificultad para firmar debido a sus relaciones con los países metropolitanos. Se decidió que existen métodos para superar este problema.

5.2.5 La mayoría de los delegados estuvieron de acuerdo en que la consecución de la idea de un acuerdo multilateral era meritoria. El Presidente le pidió a un pequeño grupo que estudiara la redacción de la recomendación que se le haría al CDCC. Después de discutirla, la reunión acordó la redacción de la Recomendación 4 (Apéndice 1). La discusión giró en torno a la supresión de las palabras "la posibilidad de" entre "considerar" y "celebrar" en la parte (ii) de la Recomendación 4.

5.2.6 Durante la discusión de este punto, se planteó la cuestión de brindar asesoramiento económico y comercial a las aerolíneas regionales. Se sugirió que normalmente dicho asesoramiento es ofrecido por otras aerolíneas y que, por tanto, existe un conflicto de intereses y, por lo menos, la sospecha de que las aerolíneas principales sólo

asesoran a los transportistas menores que mantienen el predominio de las líneas aéreas importantes. La situación en el transporte marítimo muestra una anomalía similar. Mientras el asesoramiento técnico lo brinda la OOMI, en los aspectos comercial y económico lo hace la División de Navegación de la UNCTAD. En la aviación, la OACI ofrece asesoramiento técnico, no así asistencia comercial y económica. Se acordó que esta cuestión debería considerarse durante la próxima reunión del CDCC, y los secretariados del CDCC y la OACI se comprometieron a presentarla.

5.3 Examen de la necesidad de un mecanismo para realizar consultas periódicas entre las autoridades de la aviación civil
(Punto 5 del temario)

5.3.1 La reunión decidió que era necesario establecer al nivel regional, un mecanismo de consulta entre las autoridades aeronáuticas con la participación de representantes de las aerolíneas regionales, lo cual permitirá la coordinación y la toma de decisiones conjuntas en materia de aviación civil. Hay que cerciorarse de cuál es el mejor método para ello.

5.3.2 De todas formas, también es necesario que los directores de la aviación civil (DAC) se reúnan dos veces al año para discutir los problemas comunes y resolver las diferencias. Estas reuniones deben celebrarse con apoyo de la OACI y el CDCC. La OACI prometió brindar el apoyo técnico que sea necesario. El grupo centroamericano de DAC's podría utilizarse como modelo. Esto queda incluido en la Recomendación 3.

5.3.3 Se acordó que existía toda una serie de métodos para establecer consultas permanentes. Una de estas ideas fue propuesta por el Banco Mundial. La misma requiere el establecimiento de una junta o consejo permanente. Se invitó al representante del Banco Mundial a presentar esta propuesta.

5.3.4 Se explicó que el Banco Mundial ha sugerido el establecimiento de una junta o consejo como recomendación de la Revista del Transporte de la Región Caribeña. Esa organización alentaría el desarrollo del transporte aéreo mediante la acción conjunta de los distintos miembros

en colaboración, después de consultar entre sí y de realizar investigaciones coordinadas. Podrían definirse cuestiones tales como estructura de las rutas, itinerarios, utilización de las flotas y la necesidad futura de ampliar las flotas de los transportistas con sede en la región; así como las posibilidades de mejorar la calidad del servicio y de reducir los costos mediante la agrupación de los servicios, la coordinación de los itinerarios y la utilización conjunta de las terminales y las facilidades de suministro.

5.3.5 Para ayudar a desarrollar un sistema de transporte aéreo más eficiente y económico con la máxima participación de los DAC's y los transportistas regionales, deben desarrollarse las siguientes áreas:

- (a) Cooperación técnica y desarrollo de la fuerza de trabajo;
- (b) Mejoramiento y reglamentación del servicio regional;
- (c) Coordinación y promoción de las políticas.

5.3.6 La organización brindaría:

- (a) Asesoramiento a los gobiernos, asistencia y estudios técnicos;
- (b) Recopilación, procesamiento y distribución de datos;
- (c) Asistencia en capacitación y en la dotación de personal;
- (d) Coordinación operativa de los servicios aéreos y de apoyo;
- (e) Funciones regulatorias;
- (f) Asistencia en los acuerdos bilaterales;
- (g) Promoción y desarrollo del tráfico y las instalaciones.

También se explicaron los requerimientos de fuerza de trabajo y se presentaron cálculos de los costos preliminares.

5.3.7 El Presidente agradeció al Banco Mundial la presentación tan pormenorizada y sugirió que los políticos interesados tendrían que tomar las decisiones y que necesitarían asesoramiento. Podrían surgir dificultades para elegir la sede de la organización. Habría que conocer en detalle los costos de operación y la fórmula para solventarlos equitativamente entre los miembros.

5.3.8 La reunión decidió que existe la necesidad concreta de algún tipo de consulta permanente. La propuesta abarca tanto las funciones jurídicas y regulatorias como los aspectos económicos y comerciales. Es obvio que son necesarias la recopilación y difusión de datos, y quizás esto pudiera realizarlo un organismo de los ya existentes en lugar de uno nuevo. Se sugirió que quizás la propuesta fuera demasiado ambiciosa en esta etapa y que el concepto no podría avanzar sin guía política.

5.3.9 Se sugirió que cualquier método de consulta permanente tendría que estar autorizado por los ministros del CDCC encargados de la aviación civil. Se acordó que los costos de operación posiblemente fueran críticos y que era necesario un trabajo ulterior.

5.3.10 Se expresó alguna preocupación acerca del trabajo de los secretariados de la CARICOM y el CDCC en la misma región con referencia especial a la aviación civil. Se explicó que el Consejo de la CARICOM le ha dado instrucciones a la CARICOM de trabajar conjuntamente con el CDCC en las áreas comunes. Al formular la mejor forma de consulta permanente hubo un paralelo en el Sector Marítimo donde un documento conjunto CDCC/UNCTAD/OCMI sugirió la necesidad de un organismo permanente de expertos para los aspectos técnicos y comerciales del transporte marítimo. Esta propuesta sobre la aviación podría ser considerada al mismo tiempo.

5.3.11 Se acordó que comoquiera que existe la necesidad de consulta permanente, la forma exacta debe ser decidida por los ministros encargados de la aviación civil, que éstos deben reunirse con regularidad (Recomendación 1). Asimismo se acordó que en la reunión inicial los ministros deben considerar el mecanismo apropiada para abordar el programa de trabajo tal como se explica en la Recomendación 2.

5.4 Informe sobre el adelanto de los estudios iniciados por el Grupo Consultivo del Banco Mundial

5.4.1 Se explicó que además del punto discutido anteriormente, hubo otros dos proyectos del Grupo del Banco Mundial. Estos fueron un Estudio sobre la operación y mantenimiento de los aeropuertos y un Estudio de los Requerimientos de la flota LIAT.

Se explicó que la OACI es el agente ejecutor del primer estudio que comenzará dentro de poco. Se explicó el alcance del estudio y las discusiones se centraron en esto antes de entrar a considerar los problemas específicos sobre facilitación en la región.

El estudio de la LIAT con el BDC como agente ejecutor no había comenzado por una serie de razones. Comoquiera que la LIAT estuvo de acuerdo en que a largo plazo no había necesidad de examinar la reposición de la flota, sugirió que la necesidad más urgente es la ayuda en las áreas de comunicaciones y reservaciones.

5.4.2 Se explicó que la ayuda se definió como necesaria pero que se tenía entendido que la LIAT se uniría al sistema de reservaciones por computadora de la BWIA a principios de 1979. Se hizo el compromiso de volver a plantear la cuestión de la ayuda en esta área en la próxima reunión del Comité Técnico del Grupo Consultivo del Banco Mundial que se celebrará en Antigua el 15 de marzo de 1979.

6. Consideración de las Recomendaciones que se presentarán durante el Cuarto Período de Sesiones del CDCC

6.1 Hubo acuerdo general de que además de las recomendaciones ya mencionadas hay otras áreas de preocupación. Los problemas relacionados con el transporte aéreo fueron cubiertos por la Recomendación 5; los problemas de facilitación en la Recomendación 6; y la cooperación comercial y técnica en la Recomendación 7.

6.2 Al discutir el anteproyecto de las recomendaciones, se explicó que no habían sido situadas por orden de prioridad sino por orden de discusión.

6.3. Las recomendaciones fueron discutidas individualmente y modificadas según lo requirió el grupo de expertos. Hubo un prolongado debate sobre varias recomendaciones. En particular, un representante indicó que la Recomendación 4 no había sido redactada como se acordó en la reunión. La mayoría de los representantes decidió que la redacción era correcta mientras otros estuvieron en desacuerdo. Se señaló que la diferencia entre las dos versiones no era en realidad una diferencia (ver párrafo 5.2.5) puesto que el verbo "considerar" implica posibilidad y no certeza. Esta posición fue apoyada por varios representantes y el Presidente preguntó si existía unanimidad. Cuando estuvo claro que no existía, el Presidente preguntó a cada representante si había necesidad de seguir discutiendo. Todos excepto uno decidieron que no había necesidad. Ese representante accedió a aceptar la recomendación con la redacción actual pero añadió una nota de que en el informe al gobierno interesado se aclararía que el representante consideró que los dos significados eran marcadamente diferentes y que la redacción utilizada no fue acordada por unanimidad. La reunión entonces acordó presentar las siete recomendaciones al CDCC para su consideración.

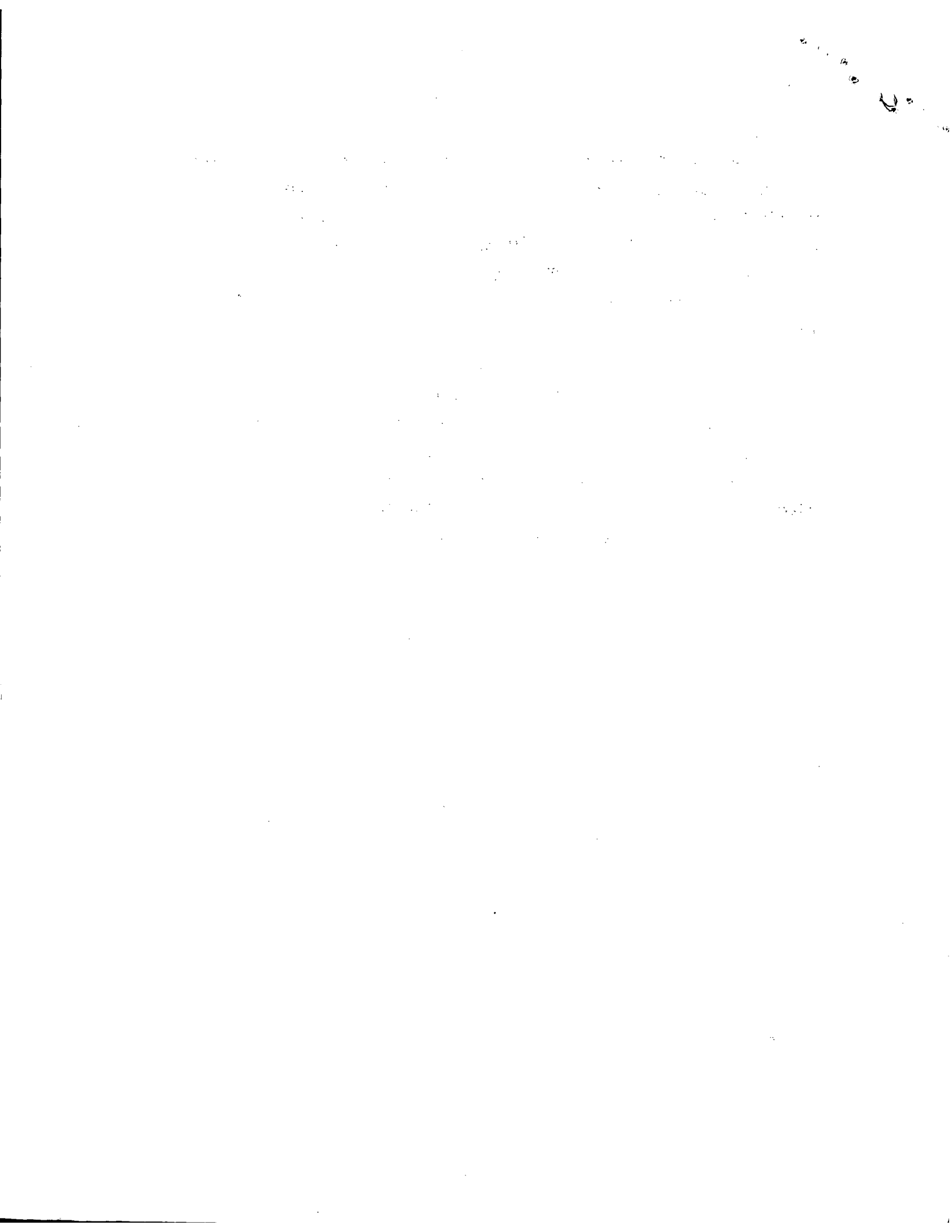
7. Otros Asuntos

7.1 Con miras a presentar estimados de costo detallados sobre la propuesta de una junta o consejo, se les pidió a los representantes considerar los estimados revisados presentados por el Banco Mundial después de discutir el punto 4 del temario. La reunión acordó que era razonable sugerir que los costos anuales de operación serían del orden de US\$120.000 anuales.

7.2 La OACI sugirió que la reunión del CDCC en Paramaribo considerara la fecha y el lugar de la reunión de ministros y la reunión de directores de la aviación civil. Se sugirió que la reunión de los DAC's tendría una duración de tres días y la de los ministros quizás dos. Se explicó que la OACI necesita de cuatro a seis meses de preparación para esta reunión. Se espera que el período de sesiones del CDCC apruebe las reuniones para el último trimestre de 1979.

7.3 Se expresó nuevamente la preocupación de que algunos miembros del CDCC no habían podido enviar representantes a la reunión. Esto significó que las recomendaciones solo habían sido formuladas por una parte del grupo del CDCC. Se señaló que la intención del programa era la de formar un pequeño grupo de expertos en lugar de un representante de cada país miembro del CDCC y que este objetivo se había logrado.

7.4 El delegado de Jamaica dio las gracias al Presidente por dirigir la reunión, y a la OACI por servir de anfitrión. Expresó reconocimiento especial al director de la OACI por el brindis ofrecido a los delegados. También agradeció el trabajo y la guía de los coordinadores de la reunión y del personal de la OACI. Todos los delegados apoyaron estas opiniones y no habiendo más asunto que tratar, el Presidente dio por terminada la reunión.



RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS
EN AVIACION CIVIL

Recomendación No 1

Que los Ministros del CDCC responsables en aviación civil (en adelante llamados Comité Permanente) deberían reunirse en forma periódica para discutir asuntos de interés común en el campo de la aviación civil.

Recomendación No 2

El Comité Permanente debería iniciar un programa de trabajo que cubra las siguientes áreas:

- (a) Cooperación Técnica y Desarrollo de Recursos Humanos
- (b) Mejoras y Reglamentación de los Servicios Regionales
- (c) Coordinación y Promoción de Política

En mayor detalle, estos objetivos podrían incluir lo siguiente:

- (i) Mejoría de normas en la operación de las líneas aéreas dentro de la región y concomitante con ello, mejoría en las normas de seguridad.
- (ii) La necesidad de apoyar las líneas aéreas regionales de manera que puedan lograr una mayor economía y una estabilidad general en sus operaciones y proporcionar mejores servicios aéreos dentro de la región, con una mayor selección de itinerarios, más alta frecuencia de servicios y una adecuada regularidad para el público.
- (iii) El impacto de la aviación civil sobre una área receptiva mayor para los turistas de ultramar, con un mayor porcentaje de incremento del turismo a través de la región, esperando que resulte en una mayor participación en el mercado para las aerolíneas regionales de largo recorrido.

- (iv) El impacto de servicios aéreos mejorados sobre posibles extensiones de la temporada de turismo y una mayor diseminación del turismo entre los estados miembros.
- (v) Normas mejoradas de profesionalismo en todos los aspectos del sector de transporte aéreo del Caribe y una mayor estabilidad en el empleo.
- (vi) Disminución de la dependencia de expertos de ultramar (Norte América y Europa) en la aviación civil durante la próxima década.
- (vii) Una voz más fuerte en el foro de la aviación civil internacional con un mayor reconocimiento (a nivel mundial) de los problemas y necesidades especiales del Caribe.

El Comité Permanente debería considerar el establecimiento del mecanismo que sea necesario para llevar a cabo las labores antes indicadas, incluyendo posiblemente una secretaría permanente.

Recomendación No 3

Los Directores de Aviación Civil del CDCC deberían reunirse en forma regular para revisar y posiblemente resolver asuntos de interés común, tales como problemas técnicos y operacionales.
(Nota: los servicios de Secretaría para las reuniones anuales del Comité Permanente y de los Directores de Aviación Civil, deberían ser proporcionados en forma conjunta por el CDCC y la OACI).

Recomendación No 4

Con el objeto de mejorar la operación de los servicios de transporte aéreo regional, los gobiernos del CDCC deberían:

- (i) Buscar la celebración entre ellos, de convenios sobre servicios aéreos.
- (ii) Considerar la celebración de un acuerdo multilateral para la operación de servicios aéreos entre los territorios de los estados miembros del CDCC.

(Convenios modelos sobre servicios aéreos, tales como el proyecto preparado por la Secretaría de la OACI (Apendice 2) están fácilmente disponibles).

Recomendación No 5

Reconociendo la necesidad de mejorar los servicios de carga aérea en los estados miembros del CDCC, los gobiernos del CDCC deberían considerar la liberalización de sus reglamentos relacionados con las operaciones no regulares en lo referente a la carga aérea.

Recomendación No 6

Tomando en consideración la necesidad de facilitar el movimiento de las aeronaves, tripulantes, pasajeros y carga dentro de la región del CDCC, los estados deberían considerar la simplificación y reducción de los documentos de control; la aceptación de la tarjeta internacional E/D; la mejora de las facilidades en las terminales; la mejora en los arreglos del manejo de los pasajeros en tránsito; la normalización de los reglamentos relacionados con los productos agrícolas y la armonización de los programas de Seguridad y de Facilitación.

Recomendación No 7

Los gobiernos del CDCC deberían alentar a las líneas aéreas de la región para que exploren métodos de cooperación técnica y comercial, incluyendo asuntos tales como el "pool" del tráfico, el uso conjunto de computadoras, acuerdos de mantenimiento y cualquier otra forma de cooperación.

1950-1951
The following information was obtained from the records of the
Department of the Interior, Bureau of Land Management, regarding
the land owned by the United States in the State of California.

The total land owned by the United States in California is
approximately 100,000,000 acres. This land is divided into
several categories, including National Forests, National
Monuments, and National Antiquities. The Bureau of Land
Management is responsible for the management and disposal of
this land.

The following table shows the distribution of land owned by the
United States in California, by county and by category.

County	National Forests	National Monuments	National Antiquities	Other
Alameda	1,000,000	0	0	0
Albany	0	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0

The following table shows the distribution of land owned by the
United States in California, by county and by category.

County	National Forests	National Monuments	National Antiquities	Other
Alameda	1,000,000	0	0	0
Albany	0	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0

The following table shows the distribution of land owned by the
United States in California, by county and by category.

County	National Forests	National Monuments	National Antiquities	Other
Alameda	1,000,000	0	0	0
Albany	0	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0
Alameda	1,000,000	0	0	0