



## **SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/6)**

**Montreal, 18 – 22 de marzo de 2013**

### **APÉNDICES**

El texto adjunto constituye la parte relativa a los apéndices del informe y ha de insertarse en el lugar que corresponde en el informe de cubierta amarilla.



## APÉNDICE A

### DISCURSO DE APERTURA DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO

En nombre del Consejo y del Secretario General de la OACI, me complace darles la bienvenida a la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo.

Las Conferencias de transporte aéreo se convocan aproximadamente una vez cada diez años. El propósito es actualizar las políticas de la OACI para el crecimiento a largo plazo de la aviación civil internacional. En la quinta Conferencia en 2003, nos centramos en la liberalización. Este año, estamos dando un paso gigantesco y estamos considerando la sostenibilidad general del transporte aéreo.

Entendemos por sostenibles, las operaciones seguras, protegidas y respetuosas del medio ambiente, tanto para el tráfico de pasajeros como de carga, que proporcionan a las líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de navegación aérea (ANSP) y otros asociados de la cadena de valor del transporte aéreo expectativas de rentabilidad razonables. También apoyan economías competitivas y promueven un desarrollo regional equilibrado.

Hemos alcanzado logros en las primeras tres categorías. La aviación es operacionalmente más segura que nunca; el año 2012 fue el año más seguro en la historia en cuanto a accidentes mortales. La aviación está más protegida que nunca, habiéndose adquirido valiosas lecciones a raíz de los sucesos del 11 de septiembre. Además, las aeronaves modernas son mucho más silenciosas y tienen un mayor rendimiento energético que sus predecesoras. En estas tres áreas, nos comprometemos a continuar mejorando nuestra sólida actuación.

Un aspecto en el que no hemos logrado lo suficiente, es en facilitar el crecimiento rentable del sector.

La aviación crea actualmente alrededor de 60 millones de puestos de trabajo en todo el mundo, genera más de 2 billones de dólares en actividad económica y transporta anualmente más de la mitad de los mil millones de turistas internacionales. El transporte aéreo es más que nunca un impulsor fundamental del desarrollo económico, social y cultural en todo el mundo y se prevé que su crecimiento seguirá en aumento.

Los pronósticos a largo plazo de la OACI indican que el tráfico regular duplicará su volumen para el año 2030, pasando de 2900 millones de pasajeros el año pasado a más de 6000 millones. También se prevé que el número de salidas se duplicará, de 30 millones a 60 millones por año en el mismo período. En cuanto a la carga aérea, el valor total de las mercancías transportadas por vía aérea representa el 35% de todo el comercio internacional y el 0,5% del volumen, una tendencia que posiblemente continuará en el futuro.

Los beneficios potenciales que puede ofrecer el crecimiento son extraordinarios, pero existen grandes probabilidades de que éstos no se materialicen plenamente, a menos que creemos el contexto apropiado para sustentar un sistema de transporte aéreo mundial económicamente sólido para todas las partes interesadas.

Ese es nuestro desafío para los próximos cinco días, formular recomendaciones prácticas y concretas para adaptar el marco normativo mundial a las realidades del siglo XXI.

Una de las cuestiones críticas que trataremos es el acceso a los mercados. Es un aspecto fundamental para lograr un sistema de transporte aéreo mundial eficiente, y sin embargo actualmente está sumamente restringido. Debemos responder a la persistente demanda de mayores libertades para la industria y de un enfoque multilateral que sustituya en un futuro el sistema bilateral prevaleciente.

Otro asunto afín e igualmente apremiante es la propiedad y control de los transportistas aéreos. Se necesitan reglas más flexibles relativas a la designación y autorización de las líneas aéreas, las inversiones extranjeras en líneas aéreas nacionales y el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capital internacionales.

Necesitamos proponer medidas para apoyar la solvencia financiera de la industria del transporte aéreo. Por ejemplo, las diferencias de rentabilidad entre transportistas aéreos y otras partes interesadas de la cadena de valor del transporte aéreo debe reducirse al mínimo o eliminarse si se aspira a alcanzar la sostenibilidad.

Al mismo tiempo, la creciente competencia entre líneas aéreas y entre alianzas de líneas aéreas, aunada al aumento en la concentración en algunos mercados, ha creado inquietudes con respecto a la competencia leal. Es por ello que, a medida que la liberalización se expande en todo el mundo, se seguirán necesitando salvaguardias para promover la participación sostenible y eficaz de todos los Estados en el mercado mundial, especialmente los países en desarrollo.

No olvidemos al pasajero. La protección de los consumidores cobra cada vez más importancia en muchas partes del mundo, no obstante, se carece de reglas a escala mundial. En relación con la transparencia en la tarificación, ¿cómo podemos alentar la convergencia de regímenes nacionales o regionales hacia un modelo internacional?

Los impuestos representan un obstáculo generalizado y complejo para la sostenibilidad. Los Estados imponen cada vez más impuestos y gravámenes sobre los proveedores y usuarios del transporte aéreo. Pueda que existan motivos legítimos, pero sus repercusiones son perjudiciales para el crecimiento de los viajes aéreos.

También se plantea la cuestión del financiamiento de enormes inversiones en infraestructura de aeropuertos y de navegación aérea. En muchos casos, participará el sector privado, lo cual suscita varios puntos cruciales relacionados con la gobernanza, incluidas las responsabilidades del Estado en virtud del Convenio de Chicago.

Como pueden observar, el terreno se ha preparado para lo que espero sea nada menos que un replanteamiento fundamental de nuestro marco normativo mundial.

En mi opinión, debemos empezar con el preámbulo del Convenio de Chicago. En él se establece claramente que los Estados convienen en ciertos principios y arreglos para que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, y los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

Se trata de una descripción extraordinariamente lúcida, exhaustiva y visionaria de un transporte aéreo sostenible.

En el Artículo 44 del Convenio se proporciona orientación para alcanzar la sostenibilidad. En él se establecen como objetivos de la OACI, entre otros:

- a) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- b) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; y
- c) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

Si bien el propósito de estos principios formulados hace casi 69 años se mantiene intacto, el mundo en el que vivimos ha cambiado profunda e irreversiblemente. En el entorno económico y comercial mundializado de hoy, tenemos la responsabilidad, como legisladores, de cuestionar toda postura o pensamiento obsoleto que no nos permita establecer un sólido sector aeronáutico en términos operacionales y financieros.

La OACI ya ha tomado varias medidas importantes en esa dirección. Recientemente el Consejo ha aprobado una nueva Declaración de misión de la Organización, que consiste en “*Lograr el crecimiento sostenible del sistema de la aviación civil mundial*”.

El Consejo también ha aprobado un nuevo Objetivo estratégico titulado “*Desarrollo económico del transporte aéreo: Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente.*” Este objetivo centra nuestras energías y recursos en el establecimiento de políticas y orientación sobre reglamentación del transporte aéreo, gestión de infraestructura y aspectos económicos de las actividades de aviación, incluida la protección del consumidor, los impuestos, la competencia leal y los derechos impuestos a los usuarios. Incluye facilitar el acceso a la financiación de la infraestructura aeronáutica y el financiamiento del sistema de transporte aéreo, así como la reglamentación y supervisión económica.

Antes de concluir, deseo recalcar el siguiente punto. En el transcurso de los años, en las Conferencias de transporte aéreo, como la que estamos celebrando hoy, se han elaborado políticas generales y orientaciones para los Estados sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional. Sin embargo, por alguna razón, éstas no se han aplicado como deberían. Esto es algo que me preocupa. ¿Será quizá porque no tienen carácter vinculante? ¿Será acaso que no se han comunicado y promovido lo suficiente? ¿O acaso necesitamos herramientas más prácticas para mejorar su eficacia?

Deseo que reflexionen sobre estas preguntas y sugerencias. Deseo escuchar propuestas que alentarán a los Estados a incorporar los principios, políticas y orientaciones de la OACI en sus legislaciones nacionales y en sus acuerdos de servicios aéreos. Esto aumentaría considerablemente la eficacia de la labor que realizarán aquí.

Juntos, tenemos una semana para transformar el marco normativo mundial. Tenemos cinco días para formular un conjunto de recomendaciones para la próxima Asamblea de la OACI en septiembre de 2013, que puede modificar el rumbo de la aviación civil internacional en las décadas futuras.

Es una oportunidad que se le presenta a muy pocos en el curso de una vida. El avance que logremos dependerá de todos los que estamos presentes en esta sala, de nuestro compromiso con el cambio y de nuestra participación en las deliberaciones.

Sobre todo, no olvidemos para quienes estamos haciéndolo. Es para los ciudadanos del mundo, que directa o indirectamente pagan por los servicios que les prestamos, ya sea mediante la compra de billetes aéreos o mediante sus impuestos. Tenemos una responsabilidad ante aquellos que depositan su confianza en nosotros.

En el espíritu de cooperación internacional, nosotros, en la OACI, estamos trabajando en estrecha cooperación con nuestros asociados habituales, incluidas las organizaciones internacionales, las comisiones regionales y la industria en su totalidad, especialmente con la Organización Mundial de Aduanas para los asuntos relacionados con la carga aérea y la Organización Mundial del Turismo para cuestiones de turismo.

Me complace ahora cederle la palabra a mi estimado amigo, el Dr. Taleb Rifai, Secretario General de la Organización Mundial del Turismo.

-----

## APÉNDICE B

### DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMA)

Gracias, Sr. Presidente, por darme la oportunidad de hablar ante este distinguido público en el inicio de tan importantes deliberaciones sobre aspectos fundamentales de la política de transporte aéreo internacional.

Reconozco, y valoro, el privilegio que ello representa y creo, sinceramente, que refleja un reconocimiento creciente de la simbiosis intrínseca entre el transporte aéreo y el turismo.

Es además la expresión de una necesidad creciente de pensar más allá de sectores estancos y colaborar más estrechamente. Esta es, Sr. Presidente, la única forma de avanzar si queremos garantizar que el transporte aéreo y el turismo tengan un papel en la construcción de los cimientos de una sociedad más sostenible en sus tres pilares: el social, el económico y el ambiental.

Estimados amigos:

La OACI y la OMT, organismos hermanos dentro del sistema de las Naciones Unidas, son los órganos intergubernamentales de ámbito mundial responsables, respectivamente, del transporte aéreo y del turismo. Por ello, es nuestra obligación dar ejemplo y mostrar el camino a seguir para una cooperación más estrecha y eficaz a todos los niveles.

Estoy en deuda con mi buen amigo el Secretario General, Raymond Benjamin, y con el Director de la Dirección de Transporte Aéreo de la OACI, el Sr. Boubacar Djibo, por reconocer la necesidad de una colaboración más estrecha entre la OACI y la OMT y por dar pasos tan importantes para hacer posible esta cooperación.

Estamos, queridos amigos, en un momento decisivo, un momento en el que el transporte aéreo y el turismo pueden tomar el camino de la política de convergencia en cuestiones de interés común, con considerables beneficios mutuos.

La aviación y el turismo: motores del crecimiento económico y del turismo sostenible

En 2012, por primera vez, más de mil millones de turistas internacionales viajaron por el mundo en un solo año. Más de la mitad de estos turistas llegaron a su destino en avión, siendo mucho mayor aún la proporción en los destinos lejanos, especialmente países en desarrollo sin litoral o insulares.

En sus viajes, estos turistas generaron más de 1,3 billones de dólares de los EE.UU. en exportaciones para los países que visitaron, cerca del 6% de las exportaciones mundiales de bienes y servicios y el 30% de las exportaciones si nos referimos solo a servicios.

El turismo, que incluye tanto los viajes de negocios como los viajes de placer, significa empleo (1 de cada 11 puestos de trabajo en el mundo), oportunidades de negocio para las pequeñas y medianas empresas, la renovación de áreas urbanas y rurales y, si se gestiona adecuadamente, la conservación

y la promoción de nuestro patrimonio natural y cultural. Y lo que es aún más importante, el turismo significa reducir la pobreza. Basta con decir que todos los países que han logrado dejar atrás su clasificación como países menos adelantados (PMA) tienen el turismo como una de sus principales actividades económicas.

El turismo ha alcanzado especial relevancia en los destinos de las economías emergentes. Hoy en día, casi la mitad de los mil millones de llegadas de turistas internacionales se registran en economías emergentes o en desarrollo, donde crean y mantienen puestos de trabajo e ingresos para quienes más lo necesitan, y todo apunta a que su cuota aumentará.

La OMT prevé que los turistas internacionales que se desplazan a las economías emergentes crecerán a un ritmo doblemente superior al de las llegadas recibidas en las economías avanzadas en los próximos 20 años (el 4,4% frente al 2,2%). A este ritmo, para 2015 las economías emergentes superarán a las avanzadas en términos de llegadas de turistas internacionales y para 2030 recibirán más de mil millones de llegadas.

El turismo es, por lo tanto, un pilar fundamental del progreso socioeconómico tanto de las economías desarrolladas, como de las emergentes, como de aquellas que están en desarrollo, y lo mismo ocurre con el transporte aéreo.

Sin embargo, el crecimiento y la expansión de este fenómeno mundial llamado turismo no hubiera sido posible sin el transporte aéreo.

El extraordinario crecimiento del turismo internacional en las últimas décadas – de los 25 millones de turistas de 1950 a los más de mil millones de 2012 – se debe tanto a los avances del transporte aéreo como al ascenso de la clase media, la creciente riqueza de los países industrializados y emergentes, y las fuerzas de la globalización. Por eso mismo, el crecimiento del transporte aéreo está intrínsecamente unido a la expansión del turismo, una expansión que va a continuar (para 2030, la OMT prevé que el número de turistas internacionales se eleve a 1.800 millones, el 52% de los cuales llegarán a sus destinos por avión).

#### La OMT y la OACI: más allá de compartimentos estancos

La OMT ha colaborado estrechamente con la OACI desde la conclusión de un acuerdo de trabajo en 1978, por el cual se estableció que nos consultaríamos mutuamente en cuestiones de interés común para garantizar la mejor coordinación posible y evitar la duplicación de esfuerzos.

Más recientemente, en 2010, nuestra colaboración se reforzó a través de un memorando que define claramente varias áreas de interés común y en las que podemos actuar juntos. Hoy en día, quisiera hablar únicamente de tres de ellas, que están en el orden del día de la presente Conferencia.

En primer lugar, la conectividad y la regulación económica. El acceso aéreo es clave tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo y, por consiguiente, también lo es la liberalización del mercado del transporte aéreo.

Sin embargo, la reciprocidad de los servicios aéreos sigue teniendo preferencia en demasiados países sobre una evaluación de los beneficios económicos y sociales globales de los mercados abiertos. La separación de las políticas sectoriales de transporte aéreo y de turismo da como resultado una

desconexión fundamental entre ambas y, con demasiada frecuencia, incluso entran en conflicto, lo cual constituye una grave limitación para el crecimiento de los viajes y el turismo y, por lo tanto, de sus beneficios socioeconómicos.

Hoy en día, las limitaciones existentes en cuanto al acceso a los mercados se ven magnificadas cuando se traducen al turismo, con sustanciales ramificaciones tanto para las grandes economías como para los pequeños destinos turísticos. Para muchos de los países más pobres del mundo, el turismo es, o tiene el potencial de ser, su principal exportación, pero, sin servicios aéreos atractivos, los beneficios del turismo para estos países siguen siendo limitados.

Estudios del Banco Mundial han demostrado que el grado de conectividad está estrechamente relacionado con importantes variables económicas, entre ellas el grado de liberalización de los mercados del transporte aéreo. La conectividad aérea podría mejorarse mediante una liberalización cuidadosamente diseñada del marco regulatorio, que incluyera el acceso a los mercados y al capital en el contexto del turismo y el comercio, especialmente en términos de «cielos más abiertos», moderación de las restricciones de propiedad y control de las compañías de transporte aéreo, y desarrollo de un marco que trascienda la bilateralidad.

Si bien la responsabilidad reguladora corresponde a los Estados soberanos, la OACI ha asumido un papel director en la liberalización del transporte aéreo desde su primera Conferencia de Transporte Aéreo, en 1977, ofreciendo orientaciones cada vez más completas para que cada país pueda llevar a cabo su liberalización a su propio ritmo. Durante las últimas cinco conferencias, el enfoque ha pasado de centrarse en «liberalizar o no» a centrarse en «cómo liberalizar». Este cambio ha dado lugar a un caudal de orientaciones, pero quizás su aplicación es aún menor de lo que sería deseable.

En su última reunión, el Consejo Ejecutivo de la OMT señaló las limitaciones políticas sobre conectividad como un obstáculo esencial para el mayor crecimiento del turismo y estableció la mejora de la conectividad, y concretamente de la conectividad aérea, como una prioridad para el trabajo de la Organización, que habrá de llevar a cabo con la OACI. En este sentido, la OMT estaría claramente a favor de que el debate sobre el marco regulador avanzara, con las debidas salvaguardas, hacia una clara decisión en el sentido de: «liberalicemos».

Mi segundo tema esencial es el de los impuestos y demás tasas. Si bien los impuestos y gravámenes son, cuando se establecen adecuadamente, una herramienta presupuestaria fundamental y legítima para los Gobiernos de todo el mundo, crece la preocupación por la proliferación de tasas tanto en el transporte aéreo como en el turismo.

Si bien el sector debe naturalmente aportar su parte, esta tendencia puede en realidad producir un daño neto en la economía, en particular en aquellos destinos que dependen en alto grado del transporte aéreo. En muchos casos, las tasas y los gravámenes son una distorsión manifiesta del mercado y una barrera al comercio, ya que obstaculizan la competencia leal entre los destinos.

Esta cuestión necesita abordarse, al igual que la de la conectividad, posicionando colectivamente los beneficios del transporte aéreo y el turismo, con análisis y orientaciones intersectoriales para los Estados sobre las consecuencias de los impuestos y demás tasas y buscando, en la medida de lo posible, soluciones mundiales que garanticen un terreno de juego neutral, tal como está haciendo actualmente la OACI para afrontar el problema de las emisiones de las aeronaves.

La tercera cuestión es la de la protección del consumidor. A escala mundial, no hay suficientes disposiciones vinculantes que regulen los derechos y obligaciones de los turistas/consumidores y de los organizadores de viajes. La OMT ha iniciado un proceso, con la participación de la OACI, para redactar un convenio internacional que aborde los elementos más importantes que han sido identificados dentro de su alcance, con inclusión de disposiciones no vinculantes.

La OMT naturalmente no tiene intención de sustituir o duplicar cualquier mercado regulatorio relacionado que haya sido adoptado ya por la Unión Europea u otras organizaciones internacionales, como la OACI. Este proyecto debería contribuir a una mejor protección tanto de los turistas como de los proveedores de servicios turísticos de todo el mundo, haciendo internacionales o multilaterales algunas de las normas que existen ya y que funcionan eficazmente.

#### Una visión integrada y colectiva de los viajes y el turismo

Dado que las cifras del turismo no cesan de aumentar, con su consiguiente repercusión en el empleo, el comercio y el desarrollo, el turismo está obteniendo un reconocimiento cada vez mayor a nivel nacional e internacional. Este reconocimiento se observa crecientemente en la escena internacional, donde el turismo gana protagonismo en la agenda internacional del desarrollo.

Los líderes mundiales, reunidos en dos grandes cumbres el año pasado, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20) y la Cumbre del G20, convinieron en que el turismo puede tener un papel importante en muchos de los más apremiantes retos mundiales.

En la Conferencia de Río+20, los líderes mundiales convinieron en que el turismo «puede hacer una contribución importante a las tres dimensiones del desarrollo sostenible, tiene vínculos estrechos con otros sectores y puede crear empleo decente y generar oportunidades comerciales». En el mismo mes, las principales potencias económicas mundiales se reunieron en México en la Cumbre del G20 para trazar el camino de la recuperación mundial. En su declaración final, estos líderes reconocieron, por primera vez en los trece años de historia del G20, «el papel de los viajes y el turismo como instrumento para la generación de empleos, el crecimiento y el desarrollo económicos».

El sector turístico constituye el usuario final principal, y claramente dominante, del transporte aéreo. Y el turismo depende cada vez más del transporte aéreo. Si queremos cumplir las expectativas, turismo y transporte aéreo deben aproximarse más y trabajar para alcanzar una posición política integrada sobre cuestiones de interés común.

Estimados amigos:

A pesar de los recientes avances, el turismo, como el transporte aéreo, a menudo no obtiene todo el reconocimiento que merece por los beneficios sociales y económicos que aporta y está sujeto, por lo tanto, a políticas que limitan su capacidad de crecimiento sostenible.

Hablar con una sola voz en lo que se refiere a los beneficios de la conectividad y la liberalización, a impuestos injustificados y perjudiciales, a los derechos y obligaciones de los turistas/consumidores y los organizadores de viajes, y a muchos otros temas como la agilización de la tramitación de los visados o la mitigación del cambio climático, hará que nuestra causa tenga mayor fuerza.

Velar por la coordinación entre las líneas aéreas, los destinos turísticos y las autoridades aeroportuarias con el apoyo, a nivel nacional, de una adecuada dirección de los Gobiernos, y a escala mundial, con el trabajo conjunto de la OMT y la OACI, nos ayudará a posicionar los viajes y el turismo como sector estratégico, haciendo del transporte aéreo su piedra angular.

La OMT está absolutamente comprometida con la nueva dimensión de fomentar una cooperación más estrecha y la acción colectiva entre el turismo y el transporte aéreo a nivel internacional.

Esta Conferencia puede ser clave para que este momento decisivo se convierta en una realidad y confío en que compartan conmigo este sentimiento.

Les deseo lo mejor en sus deliberaciones durante los próximos cinco días y estaré a su disposición para trabajar con ustedes a fin de garantizar que desempeñemos nuestro papel en lo que queremos que sea un futuro mejor para todos.

Gracias.

-----

## APÉNDICE C

### DISCURSO DE LA PRESIDENTA DEL COMITÉ DE TRANSPORTE AÉREO (ATC)

En mi calidad de presidenta del Comité de Transporte aéreo, tengo el honor y el placer de unirme al Presidente del Consejo para darles la bienvenida a Montreal y a la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo.

Me hago eco de los sentimientos del Sr. Kobeh al sugerir que esta Conferencia de transporte aéreo de la OACI nos brinda una oportunidad singular de transformar el marco normativo mundial. La planificación de la sostenibilidad del transporte aéreo es una tarea vasta y compleja que requerirá de la sabiduría, conocimientos y buena voluntad de todos los presentes.

La presencia de ustedes aquí, en representación de 131 Estados y 39 organizaciones internacionales, hace patente su compromiso de plasmar el marco normativo que hará posible ofrecer un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico en los años venideros. Esta modernización tan necesaria también responderá a las crecientes demandas de los usuarios en un mercado mundial en rápida evolución.

Como parte de su compromiso en el proceso, la OACI se ha preparado exhaustivamente para esta reunión de alto nivel. Durante casi un año, la OACI entabló un diálogo mundial con la comunidad de aviación civil a fin de comprender plenamente las cuestiones e inquietudes clave de los Estados, la industria y los usuarios.

En abril de 2012, la Organización convocó un Simposio internacional de transporte aéreo en el que se exploraron las barreras a la sostenibilidad del transporte aéreo. De ese foro interactivo surgieron estrategias preliminares que se sometieron a prueba y luego celebró seis seminarios regionales y dos reuniones. Las sesiones estaban dirigidas a los Estados y la industria y se celebraron a partir del pasado julio en Rabat, Buenos Aires, Martinica, Senegal, París, Ottawa, Washington y, por último en Hong Kong en enero del presente año.

Los comentarios recibidos de esas sesiones exploratorias fueron sumamente relevantes y esclarecedores. Los diversos puntos de vista y opiniones expresados fueron decisivos para perfeccionar los documentos y presentaciones que constituirán la base de las deliberaciones esta semana sobre propuestas de políticas concretas, concebidas para garantizar la sostenibilidad a largo plazo y el desarrollo económico del sistema de transporte aéreo mundial.

El elemento final de nuestra labor preparatoria fue el Simposio previo a la Conferencia que se celebró ayer y al cual muchos de ustedes asistieron. Personalmente, considero que fue sumamente estimulante poder profundizar en las principales perspectivas en materia de política de sostenibilidad de todas las partes interesadas en la cadena del transporte aéreo. Queríamos que los asistentes participaran de forma franca, estimulante y constructiva y lo conseguimos.

---

Deseo aprovechar esta oportunidad para agradecer a nuestros ponentes y moderadores por su buena disposición para sacarnos de nuestra zona de confort y considerar otros medios de reconsiderar una realidad que se está volviendo obsoleta. A esto se refería el Presidente hace un momento cuando nos pedía que adaptemos nuestro pensamiento y acciones a las realidades del siglo XXI.

Hay una imagen poderosa que me viene a la mente cuando pienso en la modificación de nuestro punto de vista. Cuando la OACI se creó en 1944, ¿qué veíamos en el mapa del mundo? Fronteras geográficas y políticas. Así fue durante siglos y eso moldeó nuestro pensamiento acerca del concepto del mundo. Cuando vimos la primera foto de nuestro planeta, tomada desde el espacio ultraterrestre, las fronteras políticas habían desaparecido. Vimos el planeta azul de una manera totalmente nueva. Quizá los astronautas comprendieron mejor lo que el filósofo e inventor estadounidense Buckminster Fuller quiso decir cuando se refirió a nuestro planeta como la Nave espacial Tierra, donde no había pasajeros, sólo tripulantes. Todos tenemos que poner de nuestra parte para que funcione bien.

Me llena de esperanza el hecho de que el transporte aéreo ha demostrado sistemáticamente su resistencia a través de los años, enfrentando muchas veces retos graves y aparentemente insuperables. Muchos de nosotros podemos recordar los efectos devastadores del primer shock del petróleo a mediados de la década del 70, la profunda recesión a principios de la década del 90, la crisis asiática en 1997, los ataques terroristas en los E.U.A el 11 de septiembre de 2001, el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SARS) en 2003, y las crisis financieras mundiales de 2008 a 2009, para nombrar unos pocos.

A través de todas estas dificultades el transporte aéreo mundial no sólo logró sobrevivir sino que creció. De hecho, desde 1977 su volumen se ha duplicado cada 15 años. Este crecimiento destaca cuán fundamental es un sector de transporte aéreo robusto, no solo para la prosperidad económica sino también para la recuperación económica y el desarrollo.

Para concluir, deseo recalcar la importancia que reviste los resultados de esta Conferencia para el Comité de Transporte aéreo que tengo el privilegio de presidir. En los próximos meses, nuestro programa de trabajo se centrará en la función de la OACI para promover la sostenibilidad y el desarrollo económico del transporte aéreo, conforme con la misión y el nuevo Objetivo estratégico en este campo que la OACI ha adoptado recientemente. Para ello, tenemos que tener acceso al pensamiento y los conocimientos más modernos y gran parte de ello será fruto de las deliberaciones y recomendaciones de esta Conferencia.

Señoras y señores, estamos comprometidos en una empresa común, la de proporcionar a los Estados una orientación política oportuna y exhaustiva, y alentar a los Estados a utilizar esta orientación de acuerdo con sus necesidades y circunstancias, sobre una base nacional, bilateral y multilateral.

Desde ya, les agradezco su contribución a este esfuerzo y le desearles una Conferencia muy productiva y estimulante.

-----

## APÉNDICE D

### PALABRAS DE CLAUSURA DEL PRESIDENTE DE LA ATCONF/6

Distinguidos Delegados,  
Damas y caballeros,

En primer lugar deseo aprovechar esta oportunidad para manifestar mi agradecimiento, no sólo por haberme elegido como Presidente de la Conferencia, sino también por su activa y valiosa contribución en las deliberaciones que condujeron al gran éxito de esta reunión.

Más de 1000 participantes de 131 Estados y 39 organizaciones observadoras asistieron a esta Conferencia. Esta participación sin precedentes destaca la pertinencia de este evento y su función primordial en la configuración del futuro del transporte aéreo internacional.

Deseo también felicitar al Secretario General de la OACI, el Sr. Raymond Benjamin, y al Secretario General de la Organización Mundial del Turismo (OMT), Sr. Taleb Rifai, por la iniciativa de emitir, por la primera vez en la historia de las dos Organizaciones, una Declaración conjunta sobre la aviación y el turismo, demostrando su voluntad de maximizar las sinergias entre sus respectivos sectores.

¿Qué hemos oído en estos 5 días?

Hemos oído su llamamiento para que la OACI ejerza una función de liderazgo más firme en respecto a los aspectos económicos y de reglamentación del transporte aéreo en general.

Hemos oído su llamamiento para tratar las cuestiones de transporte aéreo de manera global, integral y coherente.

También hemos oído el llamamiento para aumentar y mejorar la cooperación entre las partes interesadas. Hemos oído su exhortación al diálogo entre las partes interesadas en la cadena de valor del transporte aéreo.

Pero lo que es más importante aún, hemos oído su llamamiento con respecto a un cambio de paradigma.

Y ciertamente, este cambio se está produciendo en este mismo momento.

De hecho, aunque tomó tiempo llegar a un consenso sobre determinadas cuestiones, hemos convenido en la más importante: sólo podremos tener éxito si trabajamos juntos.

Y la Conferencia produjo resultados significativos en varias áreas.

Nos esperan muchos cambios:

- al concebir nuevos acuerdos internacionales sobre el transporte de carga aérea y acerca de la propiedad y control de las líneas aéreas,
- en la preparación de principios básicos sobre la protección del consumidor, y
- en la búsqueda del logro de la compatibilidad en cuestiones de competencia

Juntos hemos instalado los cimientos del cambio que asegurará el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Esto constituye un cambio de paradigma que nos permite alejarnos de un mundo de la aviación fragmentado y avanzar hacia un mundo con mucha más continuidad, eficiencia e integración. Un ejemplo de esta integración es la participación de la Organización Mundial del Turismo en nuestras iniciativas, asegurando las bases de una cooperación más sólida y acciones colectivas entre el turismo y el transporte aéreo a escala internacional.

Deseo agradecer a los socios de los Estados y la industria que han convenido dedicar tiempo y recursos para contribuir a la formulación de esta estrategia global.

Con esto, damas y caballeros, antes de finalizar, también deseo alabar los esfuerzos considerables de la Secretaría de la OACI en la organización de esta Conferencia y la asistencia brindada a los participantes, y felicitar principalmente a los intérpretes, traductores y a todo el personal que trabajó tras bambalinas.

Como se destacó el domingo pasado durante el Simposio previo a la Conferencia: somos y seguiremos siendo una comunidad con intereses mutuos.

Les deseo a todos un viaje seguro de regreso a sus hogares y declaro oficialmente clausurada esta Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo.

-----

**APÉNDICE E****LISTA DE DELEGADOS**

DJ	Delegado jefe
SUP	Delegado jefe suplente
ADJ	Delegado jefe asesor
D	Delegado
OBSJ	Observador jefe
OBS	Observador
ASE	Asesor

*ESTADOS MIEMBROS/NOMBRES/FUNCIÓN EN LA DELEGACIÓN***AFGANISTÁN**

Natiq, Y. D

**ALBANIA**

Hyseni, H. DJ

Bloomfield, H. D

**ARGELIA**

Ben Amara, I. DJ

Benchemam, M. D

Boultif Mohamed, S. D

Kechacha, N. D

Laouar, A. D

Rimouche, N. D

**ANGOLA**

Rosas, C. DJ

Junior Jacinto, M. D

Rosa, M. D

**ARGENTINA**

Rodríguez Grellet, A. DJ

Tamburelli, P. DJ

De Arzuaga Pinto, H. D

González, D.R. D

González, R.O. D

Luongo, N.E. D

Tagino, G.I. D

**ARMENIA**

Yegonian, A. D

**AUSTRALIA**

Borthwick, S. DJ

Lucas, S. SUP

Macaulay, K. SUP

Tiede, A.H.R. D

Wheelens, A.J. OBS

Bollard, J.R. ASE

Mallett, I. D

**AUSTRIA**

Gehrer, S. DJ

Binder, F. SUP

Schleifer-Heingärtner, C. D

**AZERBAIYÁN**

Guliyev, F. DJ

Baghirzada, E. D

Habibzade, E. D

**BAHREIN**

Alshamalan Ibtsam, I.M. DJ

Riadh, K.H. ADJ

**BANGLADESH**

Chakraborty, P. K. D

Chowdhury, K.A. D

Haque, D.M. D

Hussain, M. D

Islam, N. D

Shameem, M. D

<b>BÉLGICA</b>		Ahmad, H.	D
Durinckx, F.	DJ	Dato Aminudin, Z.	D
Fitzpatrick, D.	D	Matzan, S.	D
Ledur, D.	D	Suziyati, H.	
Robert, G.	D		
<b>BENIN</b>		<b>BULGARIA</b>	
de Souza, A.J.M.	D	Dimitrov, V.	DJ
Houndeton, N.	D	Nikolova-Boteva, T.	D
Iyani B.B.	D	Rachev, A.	D
<b>BOLIVIA</b>		<b>BURKINA FASO</b>	
Coimbra Busch, L.	DJ	Ouedraogo, J.B.	DJ
Jacob Escalante, M.	D	Sawadogo, A.	SUP
Urrutia Plaza, J.	D	Dieguimde, M.	D
Vega Guzman, M.	D	Zeba/Traore, L.	D
<b>BOSNIA Y HERZEGOVINA</b>		<b>CAMBOYA</b>	
Ratkovica, D.	DJ	Mao, H.	DJ
Micic, M.	D	Kunakor, S.	ADJ
<b>BOTSWANA</b>		<b>CAMERÚN</b>	
Thebe Tsaone, R.	DJ	Nkili, R.	DJ
Morekisi, G.	SUP	Azoh-Mbi, S	D
Kebede Eyob, E.	D	Bekolo Ahandza, E.M.	D
<b>BRASIL</b>		Bobuin Bisiya, W.A.	D
Pacheco Dos Guaranys, M.	DJ	Boertien, M.	D
Bertolino, A.	D	Edou Mvelle, A.R.	D
Bezerra, R.	D	Elessa, G.	D
Botelho De Queiroz, J.R.	D	Kamhoua, T.	D
Catanant, R.	D	Labarang, A.	D
Cavalcante, A.P.	D	Ndum Fidelis, N.	D
Crema, D.	D	Ongolo Zogo, V.	D
Da Cruz, L.	D	Onguetou, M.P.	D
Dalcolmo, B.	D	Owona Assoumou, T.	D
De Andrade, J.	D	Tankam, P.	D
De Macedo Rebouças, A.A.	D	Zoa Etundi, E.	D
Figueiredo, R.	D	<b>CANADÁ</b>	
Jardim, P.	D	Rioux, M.	DJ
Medeiros, N.	D	Jones, W.-A.	SUP
Silva, R.	D	Allen, M.	D
Taunay Filho, J.	D	Bellem, N.	D
Vieira, J.L.	D	Chaulk, D.	D
<b>BRUNEI DARUSSALAM</b>		Constantin, R.	D
Lim Kee, A.	DJ	Cuenco, P.	D
		Damours, R.	D
		Delisle, M.	D

Eamon, G.	D	Ng Shung, C.C.	D
Jager, E.	D	Shi, B.	D
Kaduck, R.	D	Shum, Y.-L.	D
Lalumiere, O.	D	Sun, Y.	D
Lee, V.	D	Tai, F.	D
Loken, M.	D	Tsang, Y.P.	D
Mackeigan, M.	D	Wu Chia, C.D.	D
Neubauer, F.	D	Xiao, J.	D
Reble, D.	D	Xu, Q.	D
Redah, G.	D	Yang, W.	D
Stacey, C.	D	Zhang, Q.	D
Thachet, J.	D		
		<b>COLOMBIA</b>	
<b>CABO VERDE</b>		Sancllemente Alzate, A.	DJ
Brazao Leao Monteiro, C.A.	DJ	Palomino Pineda, J.	SUP
Medina Americo, F.	D	Bejarano, C.	D
Monteiro, C.	D	Garcia, L.	D
Pinheiro Pires De, O.A.	D	Muñoz Gómez, A.	D
		Mantilla Moncaleano, M.S.	D
		Rios Ospina, H.H.	D
		<b>CONGO</b>	
<b>CHAD</b>		Dzota, S.F.	DJ
Douga, Mahamat,S.	DJ	Gassackys Ferréol, C.P.	ADJ
Abakar, M.	D	Badila, M.	D
Traouingue, S.	D	Makaya Batchi, B.	D
		Okondza Azouangoli, H.	D
		<b>COSTA RICA</b>	
<b>CHILE</b>		Vargas, J.	D
Alarcón, J.F.	DJ		
Binder, J.R.	SUP	<b>CÔTE D'IVOIRE</b>	
Espinoza, C.	D	Silue, S.	DJ
Lisboa, Á.	D	Coulibaly, S.	D
Novoa, G.	D		
Ortiz Acheritogaray, F.P.	D	<b>CUBA</b>	
Sepúlveda, L.J.	D	Cordero Puig, A.	DJ
Silva Duncan, S.	D	Acosta Ortiz, J.	D
		Castillo De La Paz, J.F.	D
<b>CHINA</b>		Nevot González, O.	D
Xia, X.	DJ	Nieves, R.	D
Bai, W.	D	Ruiz Rodriguez, Y.	D
Chan Weng, H.S.	D	Vásquez González, M.	D
Chen, M.	D	Vinas Valdés, N.	D
Ding, C.	D		
Freitas Gomes, M.C.	D		
Lam Wai, S.P.	D		
Lei Ka, W.N.	D		
Li Kwok-Chu, R.	D		
Liang, N.	D		
Ma, T.	D		
Nan, L.	D		

**REPÚBLICA CHECA**

Zebrakovský, K. DJ  
 Cecak, P. D  
 Skrna, M. D

**REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO**

Muaka Mvuezolo, H. DJ  
 Kanyanga Tshimanga, A. D

**DINAMARCA**

Ludvigsen, K. DJ  
 Larsen, K.L. ADJ  
 Remmer, N. ADJ  
 Geirhovd, R. D  
 Saxe, T. D

**REPÚBLICA DOMINICANA**

Rodriguez Ariza, L. DJ  
 Abraham, J.L. D  
 Mildred Garcia, F. D  
 Fernandez Zucco, A. D  
 Franco, B. D  
 González, A.L. D  
 Jacobo, R. D  
 Leroux, C. D  
 Lister Marin, P. D  
 Taveras, J.P. D  
 Torres Robiu, J. D  
 Valdez Marte, J. D  
 Veras Rosario, C.A. D  
 Villanueva Santiago, H.A. D

**ECUADOR**

Terán, A. DJ  
 Arellano, I. ADJ  
 Carrera, L. D  
 Lara, M.T. D  
 Patras, A. D  
 Soto, F. D  
 Yerovi, R. D

**EGIPTO**

Elzain, S. D  
 Ibrahim, A. D  
 Mahmoud Abdallah, I.H. D  
 Metwally, M. D  
 Sherif, M. D

**ETIOPIA**

Woseneleh, H. DJ  
 Teferra, M. SUP  
 Endeshaw, Y. D  
 Mekonnen, T. D  
 Yissehak, Z. D

**FIJI**

Sharma, S. N. DJ  
 Lagicere, A.G. D  
 Mani, R-A.E. D

**FINLANDIA**

Tupamaki, M. DJ  
 Skjäl, J. D  
 Vuokila, S. D

**FRANCIA**

Schwach, P. DJ  
 Bissauge, P-Y. SUP  
 Assice, J. D  
 Buttin, T. D  
 Gerard, C. D  
 Lansman, P. D  
 Orus, S. D  
 Pape, P. D  
 Risse, E. D  
 Théoleyre, F. D  
 Wachenheim, M. D  
 Zizi, F. D  
 Timsit, L. ASE

**GABÓN**

Biye, E.J.D. DJ  
 Bemengue, S. D  
 Epeme, R. D  
 Mabignath, S. D  
 Mamfoumbi, N. A. D  
 Matsoungou, J.-P. D  
 Oyinamono, D. D  
 Pambault, E.B. D

**GAMBIA**

Cham, B. D  
 Manga, E.S. D  
 Nying, C. D

<b>GEORGIA</b>		<b>GUINEA</b>	
Latsabidze, A.	DJ	Keita Elhadj, D.	DJ
Markozia, K.	D	Cisse, O.	D
		Keita, K.	D
<b>ALEMANIA</b>		Sow, B.	D
Reichle, G.	DJ	Thiam Sekou, O.	D
Goehr, A.	ADJ		
Bartkowski, M.	D	<b>GUINEA ECUATORIAL</b>	
Grutter, R.	D	Miko Angue, M.T.	DJ
Hoppe, L.	D	Abeso Fuma, F.	D
Lindner, H.	D		
Mendel, J-W.	D	<b>GUINEA-BISSAU</b>	
Mildenberger, T.	D	Nabiam, N.	DJ
Monning, R.	D	Corobum, D.A.	D
Schwierczinski U.	D		
Wisberg, W.	D	<b>GUYANA</b>	
		Sulaman, S.	DJ
<b>GHANA</b>		<b>HAITÍ</b>	
Kwame, M.V.	DJ	Flambert, J.M.	DJ
Akatue, E.A.	D	Descollines, J.D.	SUP
Allotey, S.C.M.	D	Franck, A.	D
Amaleboba, P.	D		
Amedior, J.Q.	D	<b>HUNGRÍA</b>	
Blankson, G.K.	D	Szakmáry, I.	DJ
Cofie, F.	D	Bárdos Pál, P.	D
Hanson, A.C.	D	Sipos, A.	D
Hoffman, C.	D		
Hugh-Tamakloe, E.B.	D	<b>ISLANDIA</b>	
Obeng-Koranteng, K.	D	Maack, P.K.	DJ
Sey, F.	D	Sigurdartottir, H.S.	SUP
Smith, C.P.	D	Alvarsson, K.	D
Tackie-Komme, J.	D	Olafsdottir, I.	D
Valis-Akyianu, S.	D		
		<b>INDIA</b>	
<b>GRECIA</b>		Mishra, A.	DJ
Damianakis, E.	DJ	Bhave, Y.	D
Andritsou, I.	D	Dutta, S.	D
Vlachou, A.	D	Harbola, A.K.	D
Zarkadas, S.	D	Manokaran, R.	D
		Seshadri, S.	D
<b>GUATEMALA</b>		Sukul, P.N.	D
Montufar, L.O.	DJ	Zaidi, N.	D
Garzaro Mendez, R.	ADJ		
Menez Solis, J.A.	D		
Rosales Salaverría, H.A.	D		

<b>INDONESIA</b>		De Laurentis, M.	D
Susantano, B.	DJ	Giannini, G.	D
Amir, E.	D	Gueli, C.	D
Bakti, H.	D	Lacriola, G.	D
Chandra, D.A.	D	Laschena, G.	D
Demosta, N.B.	D	Padula, E.	D
Firmantoro, D.	D	Sezzi, I.	D
Hardianti, M.D.	D		
Iskandar, Y.	D	<b>JAMAICA</b>	
Khusnu, M.	D	Derby, O.	DJ
Kristanto, K.	D	Gordon, M.	D
Masri, S.	D	Haven, W. B.	D
Mayrianti, C.	D	Hepburn, M.	D
Murjatmodjo, D.	D	Simpson, V.	D
Nadir, S.U.	D		
Pamuraharjo, H.	D	<b>JAPÓN</b>	
Parto, S.K.	D	Iizuka, A.	DJ
Pertiwi, S.	D	Furuhata, M.	D
Ramon, A.	D	Koda, T.	D
Ratmono, S.	D	Komicha, M.	D
Samad, A.	D	Nakamura, E.	D
Sari, F.E.	D	Ohara, E.	D
Soebagio, A.	D	Sakai, T.	D
Suebu, F.	D	Umezawa, D.	D
Sumiarsa, E.A.	D	Yoshioka, W.	D
Wardhaya, T.	D		
Weber, L.J.	D	<b>JORDANIA</b>	
Wibawa, H.	D	Abu Hmaidan, K.A.	DJ
Wiharsoyo, Y.	D	Tarawneh, B.	D
		Akleh, A.	D
<b>IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)</b>			
Shahbazilar, H.	DJ	<b>KAZAJSTÁN</b>	
		Bekturov, S.	DJ
<b>IRLANDA</b>		Bekturov, A.	D
Fearon, J.	DJ	Kuttykadam, A.	D
Curran, N.	D		
Fitzpatrick, D.	D	<b>KENYA</b>	
		Nabukwesi, S.	DJ
<b>ISRAEL</b>		Kioko, H.	SUP
Romm, G.	DJ	Achapa, D.	D
Don-Yehiya, I.	D	Adan, M.	D
Lion, J.	D	Arika, V.	D
Melchior, A.	D	Aroni, E.N.	D
Subissati, P.	D	Awori, M.	D
		Bodo, N.	D
<b>ITALIA</b>		Karume, L.	D
Quaranta, A.	DJ	Mwakio, B.	D
Bardaro, A.	D	Wakiaga, P.	D

<b>KUWAIT</b>			<b>MALDIVAS</b>	
Alzamel, N.	DJ		Faizal, I.	DJ
Al-Buloushi, N.	D		Rasheed, A.	D
Alkoot, S.	D			
Alrajhi, A.	D		<b>MALÍ</b>	
			Maiga, I.S.	DJ
<b>KIRGUISTÁN</b>			Khadidjathe, C.T.	D
Imanaliyevich Sultanov, K.	DJ		Coulibaly, T.A.	D
Abdykadyrovich Nazarov, M.	D			
<b>REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POP. LAO</b>			<b>MAURICIO</b>	
Singkhram, V.	DJ		Appadu, T.	DJ
Simphalyvong, S.	D			
<b>LÍBANO</b>			<b>MÉXICO</b>	
El Haiby, D.	DJ		Retana Rozano, S.	DJ
Chaouk, H.	OBS		Chavez López, U.	D
			Méndez Mayora, D.	D
<b>LESOTHO</b>			Rosas Torres, M.F.	D
Sesinyi, M.	DJ		Valle Álvarez, D.M.	D
Dlangamandla, T.	D			
Mahlatsi Mamoholi, M.	D		<b>MONGOLIA</b>	
Mofubelu, P.	D		Sengee, B.	DJ
Morojele, P.	D		Dorj, E.	D
			Ganbaatar, N.	D
<b>JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA</b>			Orgodol, E.	D
Sayeh, M.	DJ		<b>MARRUECOS</b>	
Shaebelain, N.	DJ		Lakhel, N.	DJ
Mohamed Naser, I.A.	D		Boulmane, A.	D
Mohamed, M.	D		Khamlichi, B.	D
			Lahboubi, A.	D
<b>LITUANIA</b>			Mansour, M.	D
Veitas, V.	DJ		Mezhar, M.	D
Danilevicius, V.	D		Mohamed, M.	D
Zegunyté, V.	D		Moumni Hicham, A.	D
			<b>MOZAMBIQUE</b>	
<b>MADAGASCAR</b>			Pinto, A.	DJ
Razafy, R.J.	DJ			
Mansour S. M.			<b>NAMIBIA</b>	
Voahangy, R.	M		Simana, A.	DJ
			Limbo, C.	D
<b>MALASIA</b>			<b>NEPAL</b>	
Azharuddin, D.	DJ		Ghimire, S.	DJ
Ahmad, Z.	D		Acharya, S.	SUP
Heng, L.Y.	D		Chitrakar, R.	D
Mazlan, M.R.	D		Pokharel Rajan	D
Tay, S.-H.	D			

Rawal, M.S.	D	<b>NORUEGA</b>	
Chhetryy, R.K.	ASE	Nodeland Stein, E.	DJ
		Aalstad, H.	D
<b>PAÍSES BAJOS</b>		Ek, O.	D
De Groene, P.	DJ	Geirhovd, R.	D
De Jong, H.	D	Hanssen, A.-K.	D
De Jonge, W.	D	Koefoed, K.	D
Mauritz, J.	D	Kolstad, P.	D
Mendes De Leon, P.	D	Ovre Tomm, A.	D
Pel, N.	D	Skaar Knut, M.	D
		Slettvold, A.S.	D
<b>NUEVA ZELANDIA</b>		<b>PAKISTÁN</b>	
Matthews, M.	DJ	Khan, M.Z.	DJ
Mcdonnell, N.	D	Chachar, M.U.	D
Van De Geer, S.	D	Ghayas, K.	D
Ward, K.	D		
<b>NICARAGUA</b>		<b>PANAMÁ</b>	
Salazar Sánchez, C.	DJ	Vergara, I.	DJ
Aráuz Betanco, E.	ADJ		
Bonilla Vilchez, C.	D	<b>PARAGUAY</b>	
Lemus Carrión, E.	D	Viveros de Bazan, M.L.	DJ
Real Sequeira, C.	D	Caballero Canisa, H.R.	D
		Colman, H.	D
<b>NÍGER</b>		Torres de Rodríguez, A.	D
Amadou Seydou, Y.	DJ	Galeano Marten, J.	D
Aoua, B.	D	Recalde, R.	D
Halidou, M.	D	Rojas, A.	D
Ibrahima, S.	D		
Madougou Ba, O.	D	<b>PERÚ</b>	
Sidibé, F.	D	Gamarra Trujillo, R.	DJ
Yacouba, I.	D	Arámbulo Juárez, R.	D
		Lazo Escalante, J.E.	D
<b>NIGERIA</b>		Mantilla De Las Casas, P.	D
Maduekwe, O. U.	DJ	Sotomayor Yalán, D.E.	D
Adegorite, O.A.	D	Vojvodic Vargas, W.M.	D
Ajagbe, Y.	D		
Alawani, P.O.	D	<b>FILIPINAS</b>	
Aliu, O.B.	D	Ferrer Neil, F.R.	DJ
Ene-Ita, A.	D	Lotilla, J.P.	DJ
Musa, H.	D	Arcilla, C.	D
Naibi, M.	D	Badiola, B.	D
Odugbesan, B.	D		
Okoronkwo, P.I.	D	<b>POLONIA</b>	
Osiagwu, J.	D	Olowski, P.	DJ
Ozonwanji, M.O.	D	Polkowska, M.	ADJ
Wariya, J.	D	Zagrajek, P.	D

<b>PORTUGAL</b>		Sharomova, V.	D
Trinda de Santos, L.	DJ	Subbotin, D.V.	D
Demée De Brito, F.	SUP		
Soares, P.	SUP	<b>ARABIA SAUDITA</b>	
Faleiro, M.H.	D	Jamjoom, M.A.	DJ
		Alaufi, A.H.	D
		Albalawi, B.	D
<b>QATAR</b>		Almoghraby, A.	D
Alnoaimi, A.	DJ	Bazhair, M.	D
Al-Haroon, S.	SUP	Fallatah Yarub, B.O.	D
Al-Hajri, M.F.	D	Kabli Talal M.B.	D
Heereman, R.	ASE	Nadrah Essam, J.N.	D
<b>REPÚBLICA DE COREA</b>		<b>SENEGAL</b>	
Park, M.-S.	DJ	Hane, A.T.	DJ
Ahn, S.	D	Dieng, M.	D
Bae, J.	D	Sy M.M.	D
Choi, D.	D		
Hwang Sung, Y.	D	<b>SEYCHELLES</b>	
Jeong, J.	D	Faure, G.	DJ
Jung Ji, Y.	D	Marengo, F.	SUP
Kang Dae, K.	D		
Kang, M.	D	<b>SIERRA LEONA</b>	
Kim, J.-I.	D	Tarawaley, B.A.	DJ
Lee, G.-Y.	D	Kamara, A.B.	D
Lee, N.	D	Rogers, E.	D
Lee Yeong, H.	D		
Min, J.	D	<b>SINGAPUR</b>	
Oh, K.	D	Yap Ong, H.	DJ
Oh, K.-I.	D	Tan, M.	SUP
Park, H.-G.	D	Heung, E.	D
Park, J.	D	Hong, L.N.	D
Park Won, S.	D	Marican, Z.	D
		Ng, N.	D
<b>FEDERACIÓN DE RUSIA</b>		Ng, T.C.	D
Novgorodov, A.A.	ADJ	Ong, C.Y.	D
Batalov, A.	D	Poh, E.	D
Burkot, A.	D	Sim, M.K.	D
Khvostunkov, A.	D	Song, M.	D
Korovkin, V.	D	Tan, E.	D
Korsakov, A.A.	D	Tay, L.	D
Kruglov, A.	D		
Malikova, N.	D	<b>ESLOVAQUIA</b>	
Malyshev, Y.	D	Valickova, R.	DJ
Papoyan, A.	D		
Pastukhov, V.	D	<b>ESLOVENIA</b>	
Saakyan, L.	D	Krapez, A.	DJ
Savina, G.	D	Fetjan, K.	SUP

**SUDÁFRICA**

Mdladlana, M.	DJ
Chikunga, L.S.	SUP
Brightness Khoza, G.N.	D
Elon, N.V.	D
Godwin, N.B.	D
Hay, D.	D
Legodi, M.K.	D
Mabaso, L.	D
Maeko, A.V.	D
Maseko, Z.F.	D
Ndaba, T.	D
Ndlovu, S.	D
Peege, B.	D
Richman, A.	D
Rockman, N.N.	D
Seedat Asruf, A.A.	D
Tharage, N.V.	D
Van Schalkwyk, M.C.	D
Vorster, S.	D
Zweigenthal, C.	D

**ESPAÑA**

Arias, A.L.	DJ
Aguado, V.M.	SUP
De Castro A. B.	D
Herrero, J.	D
Maestre, M.I.	D

**SUDÁN**

Bajouri, A.	DJ
Abdelsadi. A.	D
Ahmed, A.	D
Ahmed, A.	D
Belai, H.	D
Elbushra, G.	D
Elsheikh, Y.A.	D
Mohamed, E.	D

**SWAZILANDIA**

Dube, S.	DJ
Dlamini, W.	D
Kunene, C.	D
Litchfield, D.	D
Mnisi, s.	D

**SUECIA**

Cherfils, I.	DJ
Österberg, L.	SUP
Berlin, C.	D
Gradin, A.	D
Jansson Saxe, H.	D
Posluk, S.	D

**SUIZA**

Zuckschwerdt, M.	DJ
Keller, M.	SUP
Sikon, R.	ASE

**TAILANDIA**

Jittra, S.	D
------------	---

**LA EX REP. YUGOSLAVA DE MACEDONIA**

Mojsoski, D.	DJ
Andonova, E.	D

**TOGO**

Agondo, K.	D
Dobou, K.S.	D
Pagnou, M.	D
Sikao, S.	D

**TRINIDAD Y TABAGO**

Lutchmedial, R.	DJ
Henry, R.	D

**TÚNEZ**

Mechri, F.	DJ
------------	----

**TURQUÍA**

Aka, S.H.	DJ
Albayrak, B.	SUP
Atasci, A.	SUP
Bastug, N.	SUP
Celik, S.	SUP
Arslan, D.	D
Birdal, O.	D
Cinkilic, R.	D
Erciyas, Ç.	D
Güç, E.	D
Kesici, B.	D
Kotil, T.	D
Yalcin, H.	D
Yillikci, K.	D

<b>UGANDA</b>		Ritchie, J.	D
Namono Daisy	DJ	Rodmell, M.	D
Twijuke, J.W.K.	SUP		
Kagoro J.T.	D	<b>REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA</b>	
Kanyunyuzi J.	D	Ndemino, K.	SUP
Muneeza, S.	D	Bokango, R.	D
Ruhesi, R.	D	Diu, J.	D
		Manongi, F.J.	D
<b>UCRANIA</b>		Murusuri, B.	D
Grechko, O.	DJ	Suleiman, S.	D
Babeichuk, D.	D		
Korshuk, S.	D	<b>ESTADOS UNIDOS</b>	
Melnyk, O.	D	Kurland, S.	DJ
Rabotiagova, O.	D	Urs, K.	SUP
Zelenkov, V.	D	Albright, W.	D
Zgurskyi, V.	D	Bailey, R.	D
		Bethke, C.	D
<b>EMIRATOS ÁRABES UNIDOS</b>		Finston, M.	D
Al Suwaidi, S.M.	DJ	Glatz, K.	D
Bin Ghaleb, O.	SUP	Homan, T.M.	D
Al Hamili, A.	D	Kiser, J.H.	D
Al Hosani, H.	D	Nezer, G.	D
Al Hosany, A.	D	Peterson, D.	D
Al Ketbi, M.	D	Podberesky, S.	D
Al Khamis, A.	D	Smith, E.	D
Al Qubaisi, A.M.	D	Wharff, J.	D
Al-Akram, M.	D	Woerth, D.	D
Ali Sultan Al Kaabi, R.	D		
Baker, M.A.	D	<b>URUGUAY</b>	
Basse, C.	D	Maurente, F.	DJ
Bin Hareb Al Muhairi, L.	D	Giorello, L.	D
Broz, D.	D	Iglesias Villos, J.J.	D
Bu-Thani, M.	D	Perdomo Protti, R.E.	D
Hooper, P.	D	Rodriguez Brianza, C.	D
Kaabi, A.	D		
Kankazar, S.A.	D	<b>VENEZUELA</b>	
Kiadi, S.	D	Blanco Carrero, D.A.	DJ
Nawinne R.	D	Acosta Rodríguez, J.M.	D
Piera Valdés, A.J.	D	Boufarelreldin, T.	ASE
Salazar, J.C.	D	Mesa Montoya, S.	ASE
<b>REINO UNIDO</b>		<b>VIET NAM</b>	
Moor, J.	DJ	Vo Huy, C.	DJ
Bosly, M.	D	Ho Quoc, C.	D
Dunstan, T.	D	Ngo Thanh, P.	D
Fleming, P.D.	D	Pham Xuan, T.	D
Knight, S.	D	Pham Le, V.	D

**YEMEN**

AbdulKader, M.	DJ
Al-Sayaghi, O.A.	D
Al-Soufi, M.	D

**ZIMBABWE**

Muzenda, S.	ADJ
Mujuru Bango, J.	D

<b>DELEGACIONES OBSERVADORAS</b>		<b>ALADA</b>	
<b>AACO</b>		Donato, M.	OBS
El Diab, M.	OBS	Folchi, M.O.	OBS
<b>AAPA</b>		<b>ALTA</b>	
Herdman, A.	OBS	De Gunten, A.	OBS
Lim, B.	OBS	Dolabela Portela, J.	OBS
<b>CAAC</b>		<b>ASECNA</b>	
El Alj, M.	OBS	Kossi-Mazouka, A.C.	OBS
Elomari, L.	OBS	Obame-Edou, C-J.	OBS
Enany, A.	OBS	<b>BAGASOO</b>	
<b>ACI</b>		Akatue, E.A.	OBSJ
Allard, S.	OBS	<b>CANSO</b>	
Bashir, A.M.A.	OBS	Achterhuis, A.	OBS
Bradbrook, C.	OBS	Chiang, H.E.	OBS
Caron, K.	OBS	Cripwell, P.	OBS
Chau, P.	OBS	Dibate, B.	OBS
Deillon, R.	OBS	Fang, C-W.	OBS
Echevarne, R.	OBS	Gonsalves, B.	OBS
Edwards, D.	OBS	Hoeven, E.	OBS
Fevzi, S.	OBS	Huang, W.C.	OBS
Gamper, D.	OBS	Martis, G.	OBS
Garcia, A.A.	OBS	Poole, J.	OBS
Gittens, A.	OBS	Schwenk, R.	OBS
Kim, J.H.	OBS	Tisdall, A.	OBS
Lee, P.Y.	OBS	<b>COCESNA</b>	
Lucas, P.	OBS	Trabanino Aguirre, J.C.	OBS
Nazareno, M.L.	OBS	<b>COMESA</b>	
Piccolo, F.	OBS	Marawa, A.	OBS
Principato, G.	OBS	<b>COMUNIDAD DEL ÁFRICA ORIENTAL</b>	
Rodriguez, J.	OBS	Matindi, L.E.	OBS
Rossell, M.	OBS	<b>CEAC</b>	
Yousef, W.	OBS	Reverdy, P.	OBS
Zulauf, N.	OBS	Sciacchitano, S.	OBS
<b>CAFAC</b>		<b>ECCAS</b>	
Sosina, I.	OBSJ	Ilang'Ikwa Bonkanya, E.	OBS
Ba Cire, D.	OBS	<b>ECOWAS</b>	
<b>AFRAA</b>		Baldeh, H.	OBS
Chingosho, E.	OBS	Ganemtore, P.A.	OBS
<b>UNIÓN AFRICANA</b>			
Adiron, A.	OBS		

**EUROCONTROL**

Brenner, F. OBS  
 Heerbaart, A. OBS  
 Redeborn, B. OBS

**UNIÓN EUROPEA**

Ruete, M. OBSJ  
 Geil, K. OBS  
 Kaera, K. OBS  
 Ross, C. OBS

**FIATA**

Donald, R. OBS  
 Gottlieb, B. OBS  
 Gottlieb, W. OBS

**GLOBAL EXPRESS ASSOCIATION (GEA)**

Grau Tanner, C. OBS

**IAC**

Iatsouk, V. OBS

**IATA**

Cirilo, C. OBS  
 Comber, M. OBS  
 Dong, Y.L. OBS  
 Eagles, R. OBS  
 Faktaufon, G. OBS  
 Fantoli, C. OBS  
 Franq, A. OBS  
 Gill, M. OBS  
 Guedes Dias, J. OBS  
 Jain, C. OBS  
 Koh, T. OBS  
 Kronenburg, C. OBS  
 Lanthier, R. OBS  
 Tyler, T. OBS  
 Vegh, M. OBS  
 Windmuller, T. OBS

**IBAC**

Edwards, K. OBS

**ICCAIA**

Nakamura, D. OBSJ  
 Gagnon, M. OBS  
 Heijl, M. OBS

**IFALPA**

Wykoff, D. OBSJ  
 Couchman, C. OBS  
 Dominguez, R. OBS  
 Jackson, M. OBS  
 Phillips, J. OBS  
 Raffin, P. OBS  
 Walsh, J. OBS

**IFATCA**

Stilwell, R. OBSJ  
 Cortes Obrero, G. OBS

**OIT**

Seligson, D. OBS

**ITF**

Balnis, R. OBS  
 Einan, V. OBS  
 Mocho Rodriguez, G. OBS

**JAA TO**

Auer, A. OBS

**CLAC**

Ospina, M. OBS

**TIACA**

Evans, O. OBS  
 Fernandez, D. OBS  
 Presti, S. OBS  
 Steen, M. OBS  
 Zubkov, V. OBS

**UEMAO**

Manzi Mèhèza, N. OBS  
 Salambere, R.M. OBS

**OMT**

Lyle, C. OBS  
 Rifai, T. OBS

**BANCO MUNDIAL**

Schlumberger, C. OBS

**WORLD ECONOMIC FORUM**

Bernard, M. OBS

**OMC**

Carzaniga, A.

OBS

**WTTC**

Scowsill, D.

OBS

**OTRAS DELEGACIONES****ADB AIRFIELD SOLUTIONS**

Majoulian, N.

**ADM**

Bureau, L.

Rostworowski, A.

**ADPI**

Thenevin, F.

**AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE**

Deillon, R.

**AÉROPORTS DE PARIS**

Sallier, D.

**AIR TRANSPORT NEWS**

Guertin, P.

Iatrou, K.

**AIRCRAFT FLEET RECYCLING ASSOCIATION**

Bruenderman, C.

**ASSAEROPORTI**

Baronci, S.

**ATAG**

Dodd, H.

**ATLAS AIR WORLDWIDE HOLDINGS, INC.**

Pommer, R.

**ATRS**

Dresner, M.

Oum, T. H.

**AVIATION AND TOURISM MANAGEMENT**

King, J.

**BOMBARDIER AEROSPACE**

Cherry, S.

Gignac, M.

Haddad, R.

Knaapen, L.

Sanchez, E.

**CONCORDIA**

Fernandes Oliveira, H.

**COVENTRY UNIVERSITY**

Athousaki, r.

**DRS TECHNOLOGIES**

Connolly, P.

Van Den Heuvel, B.

**ECTAR**

Bergonzi, D.

Camara, C.T.

**EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY**

Scheving Thorsteinss, A.

**ETIHAD AIRWAYS**

Poonoosamy, V.

**FEDEX EXPRESS**

Sparks, N.

Taylor, S.

**HOLLAND & KNIGHT**

Mosner, A.M.

**ICG**

Ketchum, M.

Mosalve, C.

**IDS TECH INC**

Miranda, A.

Misra, S.

**INTELCAN**

Ata, G.

Glanz, Z.

Goyette, B.

**INTERVISTAS CONSULTING, INC.**

Tretheway, M.

**LEIGHFISHER**

Van Beek, S.

**LYNDEN AIR CARGO**

Bradford, E.A.

**MALAYSIA AIRPORTS HOLDINGS BERHAD**

Ahmad, A.M.T.S.B.

**MCGILL INSTITUTE OF AIR & SPACE LAW**

Batiste L-A.

Eberg, A.

Hiriart, M.

Khadjavi, H.

Khan, A.

Ko Jessika, L-J.

Nazarin, R.

Sankaran, R.

Van Fenema, P.

Xie, Y.

Yang, C.

**NARITA INTERNATIONAL AIRPORT CORPORATION**

Hama, S.

One, K.

**NATIONAL AIRLINES COUNCIL OF CANADA**

O'Rourke, M.A.

Petsikas, G.

Theriault, L.

**NATIONAL UNIVERSITY OF SINGAPORE**

Lee, J.W.

**NAV CANADA**

Crichton, J.

**NJASAP-NETJETS ASSOCIATION OF SHARED AIRCRAFT PIL(USA)**

George, C.

**O P S**

Moussouanga, G.

**PEOPLES' FRIENDSHIP UNIVERSITY OF RUSSIA, CLS**

Hergott, A.

**PRESS**

Tison, M.

**PURDUE UNIVERSITY**

Mendelsohn, S.

**SARASOTA MANATEE AIRPORT AUTHORITY**

Piccolo, F.

**SOUTHWEST AIRLINES PILOTS' ASSOCIATION**

Henry, K.

Jenkins, R.

Pepper, J.

**STRATEGIC AVIATION SOLUTION**

Wraight, S.

**ESTUDIANTES**

Almouboudi, Y.

Belanger, J.P.

Brazeau, G.

Cho, H.

Dusablon-Mailhot, L.

Harrington, A.

Hautamaki, J.

Horokhova, N.

Kopanev, A.

Nadeau, J.

Roy, J.

Rudari, L.

Spence, T.B.

Watier, C.

**UNITED TECHNOLOGIES CORPORATION**

Hansell, C.

**UPS**

Jensen T.F.

Smalls, D.

**UQAM**

Berthiaume, S.

Cote, P.

Poulin, A.

Toujani, T.

**WAGRAM (CANADA)**

Gervais, R.G.

**WALA**

Di Cio, G.

**WWACG**

Rindisbacher, E.

Smith, M.

— FIN —