

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/A22-INFORME
24/11/16

XXII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ibagué, Colombia, 14 al 16 de noviembre de 2016)

Lugar y fecha

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebró su XXII Asamblea Ordinaria en el Hotel Estelar Altamira, Ibagué, Colombia, entre los días 14 y 16 de noviembre de 2016. En este importante evento participaron 91 delegados representando a 17 Estados miembros, 3 Estados observadores, 8 Organismos internacionales y 1 Industria.

Secretaría y participantes

2. El señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, se desempeñó como Secretario de la Asamblea. Los locales, equipos, suministros y servicios de interpretación simultánea fueron provistos por el Gobierno Colombiano. 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.

Ceremonia de apertura

3. La ceremonia de apertura y la mesa principal estuvo solemnizada por la presencia de las siguientes dignidades: Sr. Guillermo Alfonso Jaramillo Martínez, Alcalde de la Ciudad de Ibagué Sra. Sandra Howard, Viceministra de Turismo de la República de Colombia, Sr. Carlos Velásquez, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Sr. Bernard Aliu, Presidente del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil, Sr. Carlos Núñez de León, Secretario General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, en representación del Sr. Alfredo Bocanegra Varón, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia y Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC. Asimismo, contó con la presencia del Sr. Salvatore Sciacchitano, Secretario de la Conferencia Europea de Aviación Civil – CEAC y la Sra. Iyabo Sosina, Secretaria General de la Comisión Africana de Aviación Civil – CAFAC.

4. Cabe resaltar en esta parte que el Señor Alcalde de la Ciudad de Ibagué entregó las llaves de la ciudad al Señor Carlos Velásquez Presidente de la CLAC y al Señor Bernard Aliu, Presidente del Consejo de la OACI, declarandolos “Huespedes de Honor”.

5. Las actividades de la Asamblea estuvieron presididas por el señor Carlos Velásquez, Director General de Aviación Civil de Guatemala y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC.

SESIONES ABIERTAS

PRIMERA SESIÓN PLENARIA

Cuestiones 1, 2 y 3 del Orden del Día:

Apertura y Bienvenida Autoridad Aeronáutica de Colombia, Discurso del Presidente del Consejo de la OACI y Representantes de Organismos Regionales
Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades

6. En los puntos del Orden del Día señalados se presentó lo siguiente:

- Discurso de Bienvenida a cargo del Sr. Guillermo Alfonso Jaramillo, alcalde de Ibagué (**Adjunto 3**);
- Discurso del Sr. Bernard Aliu, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI (**Adjunto 4**);
- Discurso del Sr. Salvatore Sciacchitano, Secretario de la Conferencia Europea de Aviación Civil – CEAC (**Adjunto 5**);
- Discurso la Sra. Iyabo Sosina, Secretaria General de la Comisión Africana de Aviación Civil – CAFAC (**Adjunto 6**);
- Discurso e informe sobre las actividades de la CLAC durante el bienio 2015 – 2016, Sr. Carlos Velasquez Monge, Presidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (**Adjunto 7**).

Cuestión 4 del Orden del Día:

Adopción del Orden del Día

Nota de estudio CLAC/A22-NE/01 CORRIGENDUM 7

- **Subscripción del al Anexo del MOU CLAC/CAAS**

7. La Asamblea examinó el Orden del Día Provisional presentado en la Nota de estudio CLAC/A22-NE/01 *CORRIGENDUM 4*, aprobándolo por unanimidad, tal como aparece en el **Adjunto 8**.

8. El Director General adjunto de la Autoridad Aeronáutica de Singapur, presentó un discurso, destacando las estrechas relaciones entre la CLAC y la CAAS, y el apoyo que desean brindar al IPAC. Posteriormente, se suscribió el Anexo al MOU CLAC/CAAS, mediante el cual se otorgan 2 becas adicionales para funcionarios del IPAC y un programa de entrenamiento in-situ adicional en la sede del mencionado Instituto.

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día.

Nota de estudio CLAC/A22-NE/03

9. El Presidente de la CLAC, en representación del Comité Ejecutivo, sometió a consideración de la Asamblea el establecimiento del Comité de Trabajo para examinar los diferentes asuntos. En ese sentido, al Comité de trabajo se le asignaron las Cuestiones 7,8 y 9 del Orden del día, de conformidad con la nota de estudio CLAC/A20-NE/03. Asimismo, la Asamblea decidió que las cuestiones 1, 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 fueran examinadas en las Sesiones Plenarias. También se aprobó la Cuestión 6 del Orden del Día referente a la realización del Panel “Análisis del impacto regulatorio de los acuerdos de servicios aéreos”.

10. Se puso a consideración de la Plenaria la nominación de candidatos para designar el Presidente y Vicepresidente del Comité de Trabajo. El Jefe de Delegación de Bolivia propuso al Señor Antonio Alarcón, Director Nacional de Aviación Civil de la República Oriental del Uruguay (Jefe de Delegación), como Presidente dicho Comité y al Sr. Alfredo Cordero Puig, Presidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba (Jefe de Delegación), como Vicepresidente. Propuestas que fueron aprobadas, por unanimidad y aclamación en la Plenaria.

SESIONES DEL COMITÉ DE TRABAJO

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Panel sobre “Análisis del impacto regulatorio de los acuerdos de servicios aéreos”

11. El día martes 15 de noviembre de 2016, se realizó el Panel sobre “I Análisis del impacto regulatorio de los acuerdos de servicios aéreos”, el mismo que estuvo moderado por el Sr. Reynaldo Fioravanti, Representante del BID y contó con la participación de los siguientes panelistas:

- **Sr. Oscar Imitola**, Jefe de la Oficina de Transporte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia;
- **Sr. Daniel Longo**, Superintendente de Asuntos Internacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil de Brasil;
- **Sr. Carlos Bonilla**, Director de Transporte Aéreo del Instituto Nicaragüense de Aviación Civil; y,
- **Sr. Jaime Binder**, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil de Chile, en representación de la CLAC.

12. Previo a iniciar con el Panel, se realizó una introducción a cargo del Sr. Daniel Longo, Superintendente de Asuntos Internacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil de Brasil, referente al estudio realizado en Brasil con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo sobre el Estudio “Análisis del Impacto Regulatorio de los Acuerdos de Servicios Aereos de Brasil” (**Adjunto 9**).

Cuestión 7 del
Orden del Día:

Proyectos de Decisión y Revocatoria

Nota de estudio CLAC/A22-NE/04

Nota de estudio CLAC/A22-NE/05 Corrigendum 2

13. El Comité analizó la nota de estudio CLAC/A22-NE/04 pasando revista y aprobando los siguientes Proyectos de Decisión:

RESOLUCIÓN A22-1

FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana deberían reportar importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera deberían incidir, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión debería ser de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diversos servicios y, que en la actualidad, especialmente los entregados en concesión, deberían lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago, aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, así como de las normas nacionales de cada Estado, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos, según sus responsabilidades contractuales;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que, tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de

administración otorgados por el Estado, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

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

CONSIDERANDO la necesidad de incluir los alcances contenidos en la Resolución A19-6 en lo referente al seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos a través de la actualización de la encuesta.

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana sobre la necesidad o modalidad de concesionar los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la autofinanciación de cada aeropuerto o lo que resultare más conveniente a sus propias realidades locales.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la región una visión clara de comportamiento y tendencia en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y apoyo en la toma de decisiones

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE

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

1. FACTORES BÁSICOS

- 1.1. El Estado debe ofrecer un negocio factible al concesionario privado con estimaciones de tráfico y proyección realista del negocio.
- 1.2. Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- 1.3. Que el sistema de concesiones se debe basar en que tanto el Estado como el Sector Privado asuman los riesgos y las responsabilidades que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- 1.4. Asegurar que el Estado obtenga los beneficios adecuados a la operación del aeropuerto que incluyen entre otros el expandir los servicios aeroportuarios, atender la demanda; y multiplicar las oportunidades productivas de la región.
- 1.5. Los Estados de manera previa al inicio de los procesos de concesión deberán contar con la normativa específica relacionada con los aspectos jurídicos, económicos y medioambientales.

- 1.6. Los Estados deberán establecer, en la medida de lo posible, mecanismos de consulta con los usuarios en los términos del Documento OACI 9562.

2. PROCESOS DE CONCESION

- 2.1 El Estado debe tener en cuenta que el proceso incluya todos los actos, documentos, información y procedimientos establecidos en la convocatoria y en las bases generales y Anexos, conforme a lo dispuesto en las leyes aplicables vinculadas al otorgamiento de la concesión del Estado, con objeto de construir, administrar, operar y/o explotar un aeropuerto.
- 2.2 El Estado debe establecer un Ente Regulador u otro organismo de similar característica, que haga valer los actos realizados (escrutinio y observación), a fin de dar mayor transparencia y certidumbre durante todo el proceso.
- 2.3 El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de un proceso abierto previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios objetivos utilizados para la adjudicación de un contrato
- 2.4 De acuerdo a cada contrato el Estado deberá exigir, en la calificación de los oferentes, experiencia, capacidad técnica y financiera a las empresas y/o consorcios que se presenten en las concesiones.
- 2.5 Se deberán adoptar las medidas necesarias a efectos de lograr un equilibrio sostenible de la concesión.

3. CONDICIONES ECONÓMICAS

- 3.1 El Estado, si lo estima necesario, podrá aplicar otros mecanismos como por ejemplo subsidios cruzados en los términos del documento OACI 9562, para apoyar el funcionamiento y desarrollo de otros aeropuertos en los procesos de concesión.
- 3.2 Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debieren ser regulados:
 - en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios;
 - en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y,
 - en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- 3.3 En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- 3.4 Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros; mercado de capitales y prestadores de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. A tal efecto, se deben tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- 3.5 Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para

adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos períodos de vigencia de dichos contratos.

- 3.6 Adoptar las medidas necesarias respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.
- 3.7 Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial y aeroportuaria que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la misma
- 3.8 Otorgar concesiones en plazos adecuados de acuerdo a criterios técnicos basados en una rentabilidad justa y razonable de la inversión.
- 3.9 Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.

4. PRESTACION DE LOS SERVICIOS

- 4.1 Generar las condiciones necesarias para el impulso y desarrollo de los ingresos de fuente no aeronáutica, siempre que tales actividades no interfieran indebidamente en los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios.
- 4.2 El Estado deberá, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debería estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajuste.
- 4.3 El Estado a través de la regulación directa deberá fomentar la competencia, transparencia y no discriminación en la prestación de los servicios conexos a la actividad aerocomercial.
- 4.4 Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- 4.5 Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneros, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario

5. PLANIFICACION AEROPORTUARIA

- 5.1 Establecer planes maestros y/o de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar adicionalmente, la ecuación costo beneficio económico - social, y ser evaluados regularmente.
- 5.2 Adoptar las medidas pertinentes para que el Estado considere la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derechos de tráfico.
- 5.3 Adoptar el cumplimiento de las acciones necesarias para preservar el medio ambiente y su

desarrollo.

6. SEGUIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESION

- 6.1 Establecer que el ente regulador haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debieren tener el derecho a recurrir a la autoridad reguladora.
- 6.2 El Estado deberá implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.
- 6.3 El Estado deberá reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditable

7. DISPOSICION GENERAL

- 7.1 Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
 - a) Normas y Métodos recomendados de los Anexos del Convenio de Chicago en lo que hace a la Gestión Aeroportuaria.
 - b) Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184)
 - c) Manual de servicios de los aeropuertos (Doc. 9137)
 - d) Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562)
 - e) Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)
 - f) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)
 - g) Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. (Doc. 9980).
 - h) Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (Resolución CLAC A 18-3)
 - i) Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica (Resolución CLAC A 21-07)
- 7.2 De igual manera se sugiere, en la medida que corresponda, que los Estados consideren la información publicada por organismos especializados (ACI, IATA, ALTA) por ejemplo, el Manual sobre Regulación Económica de Aeropuertos publicado por la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI) y la opinión de las instituciones de reconocido prestigio en la materia.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-03.

RESOLUCIÓN A22-3

“CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO”

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades para el bienio 2015 -2016, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” con el objetivo de avanzar gradualmente hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados;

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, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homogénea que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión Extranjera;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, la facilitación y la investigación de accidentes e incidentes son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas: tecnológicas en aeronaves, mejoras en

el tránsito aéreo y utilización de la infraestructura, combustibles alternativos, operaciones eficientes, así como medidas normativas y/o medidas basadas en el mercado;

CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO la Declaración de Medellín de 2015, suscrita entre la OMT y la OACI, la misma que promueve la creación de empleo, protección al consumidor, desarrollo sostenible y otros temas.

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad y sana competencia para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de gestión y regulación de la infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales;

CONSIDERANDO que en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A37-20, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo;

LA XXII 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 OPERACIONAL, INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad Operacional

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles apropiados de seguridad operacional, promoviendo la cooperación entre estados, industria, instituciones financieras y demás organismos involucrados. De igual manera, deberán fortalecer los mecanismos de vigilancia para mantener la sustentabilidad de la seguridad operacional en los servicios de transporte aéreo.
- b) Los Estados miembros deberán tener muy en cuenta el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizando la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.
- c) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA-CONCESNA), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

2. Investigación de accidentes e incidentes

- a) Los Estados miembros, en su carácter de garantes de la seguridad operacional, deberán exhortar a sus organizaciones de investigación de accidentes e incidentes a que, en aplicación al Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes), inicien su trabajo de coordinación para establecer diferencias y similitudes sobre sus procedimientos;
- b) Los Estados miembros deberán impulsar la implementación de un “sistema regional de investigación”, para obtener economías de escala y trabajar en forma coordinada, en el marco de la cooperación mutua, con el objetivo de optimizar la seguridad operacional de la región.

3. Seguridad de la aviación civil y facilitación

- a) Los Estados miembros, como responsable de la seguridad de la aviación civil y la Facilitación, deberán otorgar pleno apoyo al trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos.
- b) Los Estados miembros, para resolver problemas de seguridad de la aviación y formular recomendaciones de solución, deberán tener en cuenta el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI (USAP) y el enfoque de observación continua (CMA) del USAP para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial.
- c) Los Estados miembros actuarán en conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad promulgados por la OACI, las resoluciones de la CLAC y cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, manteniendo, en todo caso, el criterio de complementariedad entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.
- d) Los Estados miembros para establecer sus procedimientos, deberán tener en cuenta la siguiente documentación de la OACI y de la CLAC:

- Documento 9957 (Manual de Facilitación)
 - Documento 9984 (Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades)
 - Documento 9303 (Documentos de viaje de lectura mecánica)
 - Res. CLAC A20-21 (Manual para el transporte de pasajeros con discapacidad)
- e) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.
- f) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.
- g) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.
- h) Los Estados miembros y adoptarán políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
- i) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
- j) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.
- k) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales y aeroportuarios para que estudien los problemas de facilitación y coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
- l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a: 1) Identificación y solución de los problemas de facilitación; y 2) Elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
- m) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
- n) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

4. Derechos de usuario

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario (entiéndase pasajero y porteador de carga) como uno de los destinatarios 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 necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.

- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos. Para tal efecto se aplicará la Resolución CLAC A18-03 (Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios)
- c) Los Estados miembros promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, tripulantes, equipajes, aeronaves, carga y correo previstos en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago.
- d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráfico

- a) En materia de acceso a los mercados, los Estados miembros, que lo estimen conveniente, promoverán la liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.
- b) Los Estados miembros procurarán considerar favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de otros Estados miembros, para realizar vuelos internacionales no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos, sobre la base de los acuerdos de transporte aéreo de que sean parte.
- c) Los Estados miembros procurarán promover, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos. En ese sentido, se exhorta a la adhesión el “Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para garantizar los derechos de sobrevuelo y escala técnica en los servicios aéreos internacionales.
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro.
- g) Los Estados miembros, si lo estiman conveniente, continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda

- h) Los Estados que consideren pertinente trabajar en los procesos de liberalización, podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización; así como los criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587, “Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional”).

6. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportistas aéreos.

7. Competencia

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno de sana competencia, incluyendo la aplicación del régimen tarifario. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia, y además criterios para asegurar un transporte aéreo internacional y nacional sostenible.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.
- c) Los Estados miembros deberán tener en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- d) Los Estados miembros deberán formular leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia.

8. Medidas unilaterales

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

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios a 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 sujeto a la legislación vigente en cada Estado.

10. 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.

11. Participación en alianzas y acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deberán regirse por las disposiciones que se establezcan en los instrumentos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo suscritos por las autoridades gubernamentales competentes. 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.

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

- a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la(s) cláusula(s) modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo. Esto, sin perjuicio de los cambios en la industria y avances en las tecnologías electrónicas y de información.
- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

13. Asignación de turnos (slots)

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo, organismos reguladores de concesión aeroportuaria y operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.
- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

14. Subsidios, tributos y cargas a los usuarios

- a) Los Estados evitarán la utilización de “subsidijs”, a modo de asistencia a los transportistas.
- b) Los Estados miembros evitarán la aplicación de impuestos, tasas, contribuciones y/o derechos en las actividades del transporte aéreo, teniendo en cuenta las repercusiones económicas y de competencia que podrían afectar a los usuarios y prestadores de los servicios de transporte aéreo.
- c) Los Estados miembros propiciarán el cumplimiento de los Documentos OACI 8632 sobre

Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional y 9082/7, sobre Políticas en materia de derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea. De igual manera, tendrán en cuenta la RecA14-12 sobre impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo la RecA15- 10 sobre Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo que debe elaborar 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 y los servicios directamente relacionados con los mismos sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para participar en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a fin de que:

- a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;
- d) Examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
- e) Den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

16. 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.

17. Comercio internacional y carga aérea

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil

- b) Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales, como una opción para su desarrollo, de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política sólida de consenso, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

ASPECTOS JURÍDICOS

19. 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 para lograr una respuesta coordinada a los retos que propone la industria aérea, sin menoscabar la soberanía de los Estados ni sus regímenes jurídicos, 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 adoptarán 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, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.
- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos. También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochourt, etc.
- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, deberán implementar la Recomendación A21-07 (Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica). También tendrán en consideración el impacto que las normas

ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, en consideración del Doc. 9829, las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

22. Nacionalidad del transportador, designación y autorización

Respecto a la nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación de acuerdo con su legislación.

Designación y autorización

- a) Los Estados miembros podrán designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito al o los Estados parte.
- b) Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, los Estados miembros podrán otorgar la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:
 - La línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
 - la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
 - la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
 - la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por parte del Estado que examina la o las solicitudes.
- c) Al recibir la autorización de explotación mencionada, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables y las normas exigidas por parte del Estado que ha concedido la autorización

23. 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.

24. Empleo de personal no nacional

- a) Los Estados miembros podrán reconocer el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.
- b) La liberalización no debe ser obstáculo para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

25. Propiedad y control de transportistas aéreos

- a) La designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular en lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación.
- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que opten por liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, podrán hacerlo de la manera siguiente:
- i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
 - ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
 - iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

26. Arrendamiento de aeronaves

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.
- b) Los Estados miembros podrán tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.

27. Solución de controversias

Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

- j) infunda confianza y promueva la participación de los Estados en desarrollo;
- ii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

28. Aspectos financieros

Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, la necesidad de inversión permanente que demanda el sector en las áreas de tecnología, infraestructuras y capacitación del personal, manteniendo además el compromiso de cumplir con niveles apropiados de seguridad que aseguren el desarrollo del transporte aéreo en la región, se asegurarán que los ingresos que provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

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.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-01.

RESOLUCIÓN A22-5

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACION DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC 2016-2025

CONSIDERANDO que la CLAC tiene por objetivo proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios;

CONSIDERANDO que entre las funciones de la CLAC está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados miembros para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica, así como contribuir en el desarrollo e integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros y salvaguardar sus intereses en materia aeronáutica en los diferentes foros mundiales o regionales.

CONSIDERANDO los Acuerdos firmados entre la CLAC y la OACI sobre Cooperación Mutua de 21 de diciembre de 2005 y de Gestión Administrativa de 22 de febrero de 2007, mediante los cuales se resalta las estrechas relaciones de los dos Organismos y se encarga a la OACI el manejo administrativo y financiero.

CONSIDERANDO que la XVII Asamblea de la CLAC aprobó el primer Plan Estratégico, estableciendo una modalidad de estructura operativa y asignación de Macrotareas, y la XVIII Asamblea promulgó la Resolución A18-11 "*Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC*, con el objeto de mejorar la gestión y participación de sus Estados.

CONSIDERANDO que en la XX Asamblea de la CLAC resolvió promulgar la Resolución A20- 11 para optimizar la ejecución de las tareas y mensurar su rendimiento y encargó al Comité Ejecutivo la constitución de un Grupo ad hoc que se encargue de analizar y optimizar los indicadores de rendimiento, proponiendo modificaciones a la Directriz señalada.

CONSIDERANDO que la XXI Asamblea de la CLAC resolvió darle carácter de permanencia al Grupo *ad- hoc*, encargándole la elaboración de un Proyecto de Plan Estratégico de largo plazo.

CONSIDERANDO que el Grupo Permanente, con el apoyo de consultoría externa, ha elaborado la primera fase del Plan Estratégico de la CLAC (2016-2025), para fortalecer la coordinación de los países latinoamericanos y soportar el desarrollo del transporte aéreo de la región en el largo plazo.

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su LXXXVII Reunión realizada en Mendoza, Argentina, entre el 16 y 17 de marzo de 2016, acogió favorablemente el documento que contiene la primera fase del señalado Plan Estratégico, cuya implementación deberá iniciarse en el próximo periodo.

LA XXII ASAMBLEA,

RESUELVE

Aprobar la Directriz de procedimiento del Plan Estratégico 2016-2025, sobre la base de los lineamientos del documento adjunto y encargar al Comité Ejecutivo su implementación a partir del 1° de enero de 2017.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-11.

RESOLUCIÓN A22-7

CURSO SOBRE “IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS CON COMPORTAMIENTOS SOSPECHOSOS”

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2011-2012, la tarea relacionada al desarrollo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas” promulgado mediante Resolución A20-17; y,

CONSIDERANDO que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la actualización de la señalada Resolución y la elaboración de una Directriz para el desarrollo del curso mencionado como modelo para aplicación por los Estados miembros.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE:

Adoptar como Directriz el Modelo del Curso sobre “Identificación de personas con comportamientos sospechosos” para aplicación por parte de los Estados miembros, de conformidad a las ayudas de instrucción que se acompañan en formato aplicable para tal efecto, esto es: Módulos del Curso (Parte I), Manual Guía del Instructor (Parte II) y Manual de Referencia del Estudiante. (Parte III).

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-17.

RESOLUCIÓN A22-17

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, que estipula que *“podrá ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados miembros”*;

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 XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE aprobar los siguientes “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”:

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 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 diez 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.

7.4 Enmiendas

Para enmendar una Decisión de la CLAC, entiéndase la corrección de fondo y/o forma y/o su actualización, se seguirá el mismo proceso de aprobación, considerando siempre una cláusula de derogación de la Decisión original.

7.5 Derogación

Se derogará una Decisión mediante una Resolución o Recomendación, según sea el caso. Cuando una decisión derogue a otra, se deberá incluir al final una cláusula con el siguiente tenor: “*Esta Decisión (Resolución, Recomendación o Conclusión) reemplaza a la Decisión ...*”

La presente Resolución reemplaza la Resolución A16-11.

RECOMENDACIÓN A22-2

PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES DE MANO Y LISTADO DE ARTICULOS PROHIBIDOS

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2013-2014, la elaboración de una Directriz de procedimiento para la “La Revisión de Pasajeros y sus Equipajes de Mano y Listado de Artículos Prohibidos”;

CONSIDERANDO que el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional, en su Capítulo 4, resalta la necesidad de disponer medidas preventivas sobre actos de interferencia ilícita, en concordancia con el Capítulo 11 del Doc 8973 de la OACI.

CONSIDERANDO necesario que los Estados Miembros de la CLAC dispongan de una Directriz de Procedimiento para la revisión de pasajeros y sus equipajes de mano, así como de disponer de un listado estandarizado a nivel regional sobre artículos prohibidos.

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la señalada Directriz de Procedimiento y su posterior revisión.

LA XXII ASAMBLEA DE LA RECOMIENDA

Adoptar la Directriz de Procedimiento para la “Revisión de Pasajeros y sus Equipajes de Mano y Listado de Artículos Prohibidos”, que se detalla a continuación:

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A21-12.

APÉNDICE A

LISTADO RESUMEN ESTANDARIZADO EN LAS REGIONES NAM/CAR/SAM
DE OBJETOS PROHIBIDOS Y ARTÍCULOS RESTRINGIDOS A SER TRANSPORTADOS
EN EL EQUIPAJE DE MANO Y/O EN PASAJEROS

Categoría: Armas de Fuego y Otras Armas

Todo dispositivo que pueda causar lesiones graves o la muerte a personas lanzando un proyectil, o que puedan considerarse erróneamente como tales por su apariencia, dentro de los cuales podemos encontrar:

Programa	Proyecto	Objetivo
Procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano – Lista de objetos prohibidos	Criterios de inspección de	Estandarizar los criterios de inspección (definición de artículos prohibidos) para facilitar el embarque de los pasajeros en la Región.

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Todo tipo de arma de fuego, incluidas pistolas, revólveres, rifles, y escopetas.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA 		









	VEN 		
Replicas e imitaciones de armas de fuego que puedan considerarse erróneamente como verdaderas armas por su apariencia. Ejemplo armas de Juguete	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 	 	
Partes y Pieza de Armas de fuego *	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA 	 	(1) excluidas las miras telescópicas).

	<p>GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, balas de goma, carabinas de gas pimienta, arpones, entre otras.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		

<p>Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
---	---	--	--
















Categoría: Objetos Puntigudos o Con Bordes Filosos

Todo objeto que puede utilizarse para atacar a personas con el fin de causar lesiones graves o la muerte, o pueda ser utilizado para causar daño material en instalaciones del terminal de pasajeros o a bordo de aeronaves dentro de los cuales podemos encontrar:















Artículo	Estados	imagen	Comentarios
<p>Instrumentos para cortar (ejemplo: tales como hachas, hachuelas, cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, navajas, tijeras *, escalpelos y bisturíes quirúrgicos o similares, entre otros).</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU </p>		<p>*(ARG)-Tijeras de menos de 3 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.</p> <p>*(CHI) Restricción NO aplica cualquier objeto con una hoja menor a 4 cms.</p>

	ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  DOM  ECU  ESA  GUA  HON  JA  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU 		

	<p>USA </p> <p>VEN </p>		
<p>Agujas de tejer y de coser de más de 4 cm de largo.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>PUR </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		<p>*-(ARG) Agujas de tejer de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.</p>
<p>Destornilladores con más de 4cm de largo (sin contar el mango de sujeción).</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p>		<p>*-(ARG) Destornilladores de menos de 4 cm, solo en caso de incremento de nivel de amenaza.</p>

	<p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		
<p>Corta cutículas y cortaúñas con navajas. Navajas Suizas. Multiherramientas para acampada.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		

<p>Hojillas para afeitar (excluidas maquinillas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuesto).</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Punzones y sacacorchos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  DOM  ECU  ESA  GUA  HON  MEX </p>		

	<p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDC </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		
<p>Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>DOM </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDC </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		

<p>Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDC  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Hachas. Elementos de escalada. Grapones. Zapatos con clavos. Martillos para exploradores (minería)</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR </p>		<p>*(ARG) patines de hielo.</p>




























	PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
--	--	--	--

Categoría: Instrumentos Romos y/o Contundentes

Todo objeto que pueda utilizarse para golpear y causar lesiones graves a las personas, dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Bates, tacos de billar o palos deportivos de golf, criquet, fustas, espadas deportivas. Objetos artesanales confeccionados en madera.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavos de malabarismo.	ARG  BRA  CHI 		

	<p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>	 <p>Ref. 7/11 (1 letrero)</p> <p>Ref. 7/11-N (2 letreros)</p>	
<p>Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros. Paraguas o sombrillas de playa.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>DOM </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>JAM </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p>	 <p>VARAS DE PESCAR</p>	<p>*(CHI): no aplican restricciones para cañas de pescar transportadas en sus estuches rígidos, como equipaje de mano y largo no superior a 1,30 metros.</p>

	PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Palancas de hierro.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		

<p>Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
---	--	---	--

Categoría: Explosivos y/o Sustancias Inflamables









Sustancias y/o artefactos que pueden utilizarse para causar lesiones graves o la muerte a las personas o que amenacen la seguridad operacional de las aeronaves, dentro de los cuales podemos encontrar:

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Municiones	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN 		
Detonadores y mechas.	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA 		

	<p>HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Minas, granadas y demás artículos militares explosivos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>	 <p>The image displays various types of military explosives. At the top, there are several green plastic mines, some with trip wires. In the middle, there are two purple fragmentation grenades and two cylindrical smoke canisters. The smoke canisters are labeled 'M18 SMOKE YELLOW' and 'M18 SMOKE RED'. There are also some smaller components like a knife and a small green container.</p>	

<p>Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN </p>		

	<p>PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		
<p>Combustibles líquidos inflamables de cualquier tipo, por ejemplo, gasolina, diesel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>		<p>(1) A excepción de gas licuado, Para uso personal cuando se lleven consigo. No está permitido llevar consigo, en el equipaje facturado ni en el equipaje de mano, combustibles para encendedores o cargas para rellenar encendedores.</p>
<p>Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos.</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC </p>		

	<p>CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA  VEN </p>	 <p>INERT PRODUCTS, U.L.C.</p>	
<p>Paquete pequeño de fósforos de seguridad y encendedores de cigarrillos que no contengan combustible líquido no adsorbido</p>	<p>VEN(1)  BRA </p>		<p>Está prohibido el transporte por vía aérea de fósforos de encendido universal.</p> 

Categoría: Dispositivos Paralizantes

Dispositivos concebidos específicamente para paralizar o inmovilizar.

Artículo	Estados	imagen	Comentarios
Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes por descarga eléctrica	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  JAM  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDO  SUR  URU  USA 	  	
Dispositivos para paralizar o matar animales	ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA 	 	

	<p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		
<p>Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como, pimienta, gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales.</p>	<p>ARG </p> <p>BRA </p> <p>CHI </p> <p>COL </p> <p>CRC </p> <p>CUB </p> <p>ECU </p> <p>ESA </p> <p>GUA </p> <p>HON </p> <p>MEX </p> <p>NCA </p> <p>PAN </p> <p>PAR </p> <p>PER </p> <p>RDO </p> <p>SUR </p> <p>URU </p> <p>USA </p> <p>VEN </p>		

Categoría: Artículos Cosméticos, en Estado Líquido, En Gel y/o Aerosol O Spray y Otros Artículos de Uso Personal (con excepción a los artículos vendidos en las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos)

Artículo	Estados	Imagen	Comentarios
<p>Toda crema, unguento, loción corporal o de primeros auxilios, antialérgica o solar, hidratante, o mezcla, Geles modeladores de cabello en spray de todas las clases, incluyendo aerosoles, Jabones líquidos, limpiadores faciales, aceites o baños de burbuja, líquidos, gel, perfumes y colonias en spray, Enjuagues bucales, champú y acondicionador para cabellos.</p>	<p>ARG  CHI  PAR </p>		<p>ARG–CHIL–PAR-NO APLICAN RESTRICCIONES DE LAG's.</p> <p>VEN – cantidades limitadas</p>
<p>Quita esmaltes o removedores de pintura de uñas. Alcohol. * Más de 3 Litros de bebidas blancas, bebidas fermentadas de cereales y licores. Bebidas alcohólicas contenidas en</p>	<p>ARG  CHIL  PER  VEN </p>		<p>ARG –CHL – VEN – CANTIDADES LIMITADAS. *.SUJETA A DESPACHO DE EXPLOTADOR.</p> <p>(*) URU – PAR – NO CONSTA RESTRICCIÓN EN EL LISTADO COORDINADO ENVIADO POR URUGUAY.</p> <p>Se debería coordinar la incorporación de la cantidad de unidades las unidades de</p>

<p>embalajes de venta al detalle que contengan más del 24% pero no más del 70% de alcohol por volumen, en recipientes que no excedan de 3 L, con una cantidad neta total por persona de 3 L de tales bebidas.</p>			<p>volumen y de graduación permitidas, dado que no hay especificaciones al respecto.</p> <p>El Volumen que se aplica en algunos Estados es de hasta 5 litros, por ejemplo, 6 botellas de vino 3/4, 8º cada una, 48º total, se permitiría.</p>
<p>Ácidos y álcalis. Metales alcalinos Sustancias corrosivas o blanqueadoras. Cloro. Material radioactivo Venenos Aerosoles inflamables Pinturas y Lacas Aerosoles inflamables insecticidas. Aerosoles inflamables lubricantes. Toda otra sustancia toxica o infecciosa. **. Cilindros de gas comprimido o</p>	<p>ARG  BRA  CHI  COL  CRC  CUB  ECU  ESA  GUA  HON  MEX  NCA  PAN  PAR  PER  RDC  SUR  URU  USA  VEN </p>		<p>ARG –</p> <p>*. Restricción de dióxido de carbono solido (hielo seco un 1845) variación de estado aerolíneas argentinas, hasta 2 kg.</p> <p>ARG-CHIL-PAR-VEN-URU:</p> <p>** . Baterías húmedas, de iones de litio, y de litio metal (no recargables) sujetas a restricciones de ICAO/IATA. Debería incorporarse en las listas coordinadas.</p> <p>(*) ARG. SOLAMENTE</p> <p>Asimismo se debería tipificar como delito el transporte de mercancías peligrosas ocultas o no declaradas.</p>

<p>licuado, para cualquier uso</p> <p>EJEMPLOS: GAS PARA ENCENDEDORES. CO2 SIFONES CO2 PAINT BALL. PROPANO PARA CAMPING GARRAFAS PARA ARMAS DE GAS COMPRIMIDO.</p>	  	
--	--	--

ACRÓNIMO DE IDENTIFICACIÓN DE ESTADOS QUE SUMINISTRARON INFORMACIÓN
PARA LA ELABORACIÓN DE ESTE LISTADO

Acrónimo	País	Acrónimo	País
AHO	 Antillas Neerlandesas	ESA	 El Salvador
ANT	 Antigua y Barbuda	GUA	 Guatemala
ARG	 Argentina	GUY	 Guyana
ARU	 Aruba	HAI	 Haití
BAH	 Bahamas	HBR	 Honduras Británica
BAR	 Barbados	HON	 Honduras
BER	 Bermudas	JAM	 Jamaica
BIZ	 Belice	MEX	 México
BOL	 Bolivia	NCA	 Nicaragua
BRA	 Brasil	PAN	 Panamá
CAN	 Canadá	PAR	 Paraguay
CAY	 Islas Caimán	PER	 Perú
CHI	 Chile	PUR	 Puerto Rico
COL	 Colombia	SKN	 San Cristóbal y Nieves
CRC	 Costa Rica	STP	 Santo Tomé y Príncipe
CUB	 Cuba	SUR	 Surinam
DMA	 Dominica	TRI	 Trinidad y Tobago
DOM	 República Dominicana	URU	 Uruguay
ECU	 Ecuador	USA	 Estados Unidos
VIN	 San Vicente y las Granadinas	VEN	 Venezuela

APÉNDICE B

TABLA: RESTRICCIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
Artículos de uso médico								
1) Cilindros pequeños de oxígeno gaseoso o de aire, de uso medicinal.		Sí	Sí	Si	Sí	Sí	a) No más de 5kg de masa bruta por cilindro. b) Los cilindros, las válvulas y los reguladores, cuando los haya, deben estar protegidos para evitar el daño que puede causar la liberación involuntaria del contenido; y c) Debe informarse al piloto al mando el número de cilindros de oxígeno o de aire cargados a bordo y su emplazamiento en la aeronave.	
Dispositivos que contienen oxígeno líquido			No	No	No	n/a	Está prohibido transportar en el equipaje de mano, en el equipaje facturado, o en la persona, dispositivos que contienen oxígeno líquido.	
2) Cilindros de un gas de la División 2.2 para activar las extremidades artificiales mecánicas.		Sí	Sí	Si	Sí	No	Los cilindros de repuesto de tamaño similar también están permitidos, cuando son necesarios, para asegurar una provisión suficiente durante todo el viaje.	
3) Artículos medicinales no radiactivos (incluso aerosoles)		Sí	Sí	Si	Sí	No	a) Una cantidad neta total de no más de 0,5kg o 0,5L por cada artículo; b) Las válvulas de descompresión de los aerosoles deben estar protegidas por una tapa u otro medio adecuado que impida la liberación involuntaria del contenido; y c) Una cantidad neta total de no más de 2kg o 2L para todos los artículos mencionados en 3), 10) y 13) (p, ej., cuatro latas de aerosol de 500mL cada una) por persona.	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
4) Marcapasos cardíacos u otros dispositivos, que contienen radioisótopos, incluidos aquellos que funcionan con baterías de litio, implantados en una persona.		n/a	n/a		Sí	No	Deben estar implantados en una persona como consecuencia de tratamiento médico.	
Radiofármacos que contengan el cuerpo de una persona		n/a	n/a		Sí	No	Como consecuencia de tratamiento médico.	
5) Ayudas motrices (p.ej., sillas de ruedas) accionadas por acumuladores inderramables de electrolito líquido o por acumuladores que cumplen con la Disposición especial A123, para su utilización por pasajeros de movilidad restringida debido ya sea a discapacidad, su estado de salud o edad, o un problema temporal de movilidad (p. ej., pierna fracturada)		Sí	No		No	[véase 5 d) iv)]	<p>a) Los acumuladores inderramables de electrolito líquido deben cumplir con la Disposición especial A67 o los ensayos de vibración y presión diferencial de la Instrucción de embalaje 872;</p> <p>b) El explotador debe verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- El acumulador esté debidamente afianzado a la ayuda motriz; 2- Los bornes del acumulador estén protegidos contra cortocircuitos (p. ej., estando dentro de un recipiente para acumuladores); y 3- Los circuitos eléctricos se hayan aislado; <p>c) Las ayudas motrices deben transportarse de manera que queden protegidas contra los daños que pueda causar el movimiento del equipaje, correo, suministros u otra carga;</p> <p>d) Cuando la ayuda motriz esté específicamente diseñada para permitir que el usuario extraiga sus acumuladores (p.ej., plegable):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Los acumuladores deben extraerse; entonces, la ayuda motriz puede transportarse como equipaje facturado sin restricción alguna; 	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<ul style="list-style-type: none"> 2- Los acumuladores extraídos deben transportarse en embalajes rígidos resistentes que deben estibarse en el compartimiento de carga; 3- Los acumuladores deben protegerse contra cortocircuitos; y 4- Debe informarse al piloto al mando acerca del lugar en que se encuentra el acumulador embalado; <p>e) Se recomienda que los pasajeros hagan arreglos por anticipado con cada explotador.</p>	
6) Ayudas motrices (p.ej., sillas de ruedas) accionadas por acumuladores derramables, para su utilización por pasajeros de movilidad restringida debido ya sea discapacidad, su estado de salud o edad, o un problema temporal de movilidad (p.ej., pierna fracturada)		Sí	No		No	Sí	<p>a) Cuando sea posible, la ayuda motriz debe cargarse, estibarse, afianzarse y descargarse siempre en la posición vertical. El explotador debe verificar que:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1- El acumulador esté debidamente afianzado a la ayuda motriz; 2- Los bornes del acumulador estén protegidos contra cortocircuitos (p.ej., estando dentro de un recipiente para acumuladores); y 3- Los circuitos eléctricos se hayan aislado; <p>b) Si la ayuda motriz no puede cargarse, estibarse, afianzarse ni descargarse siempre en la posición vertical, el acumulador (o acumuladores) debe extraerse y transportarse en embalajes que sean resistentes y rígidos de la manera siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Los embalajes deben ser estancos, inalterables al electrolito y estar protegidos contra todo movimiento violento, afianzados en tarimas o colocados en compartimientos de carga en los que haya medios apropiados para afianzarlos (excluyendo amarrarlos con la carga o el equipaje) utilizando para ello tirantes, soportes o ganchos; 2) Los acumuladores deben ir protegidos contra cortocircuitos, ir afianzados verticalmente en los embalajes y rodeados de 	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>material absorbente compatible y en cantidad suficiente para absorber la totalidad del líquido contenido; y</p> <p>3) Estos embalajes deben ir marcados "Acumuladores de electrolito líquido para sillas de ruedas" o "Acumulador de electrolito líquido para ayudas motrices" y llevar la etiqueta de "Sustancia corrosiva" (Figura 5-22), así como las etiquetas indicadoras de la posición del bulto (Figura 5-26), según lo prescrito en 5;3. La ayuda motriz puede entonces transportarse sin restricción alguna como equipaje facturado.</p> <p>c) Las ayudas motrices deben transportarse de manera que queden protegidas contra los daños que pueda causar el movimiento del equipaje, correo, suministros u otra carga.</p> <p>d) Debe informarse al piloto al mando acerca del lugar en que se encuentra la ayuda motriz con el acumulador instalado o el lugar en que se encuentra el acumulador embalado.</p> <p>e) Se recomienda que los pasajeros hagan arreglos por anticipado con cada explotador, y también que los acumuladores, a menos que sean inderramables, lleven, siempre que sea posible, tapas de ventilación resistentes a los derrames.</p>	
7) Ayudas motrices (p.ej., sillas de ruedas) accionadas por baterías de ión litio, para su utilización por pasajeros de movilidad restringida debido ya sea discapacidad, su estado de salud o edad, o un problema temporal de movilidad (p.ej., pierna fracturada)		Sí	[véase 7d)]		No	Sí	<p>a) Las baterías deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3;</p> <p>b) El explotador debe verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La batería esté debidamente afianzada a la ayuda motriz; 2) Los bornes de la batería estén protegidos contra cortocircuitos (p.ej., colocándola en un recipiente para baterías); y 3) Los circuitos eléctricos se hayan aislado; 	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>c) Las ayudas motrices deben transportarse de manera que queden protegidas contra los daños que pueda causar el movimiento del equipaje, correo, suministros u otra carga.;</p> <p>d) Cuando la ayuda motriz este específicamente diseñada para permitir que el usuario extraiga sus baterías (p.ej., plegable):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Las baterías deben extraerse y transportarse en la cabina de pasajeros; 2- Los bornes de la batería deben protegerse contra cortocircuitos (aislando los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos); 3- La batería debe protegerse contra daños (p.ej., poniéndola individualmente en una funda protectora); 4- La extracción de la batería de la ayuda motriz debe llevarse a cabo siguiendo las instrucciones del fabricante o propietario de la misma; 5- La batería no debe exceder de 300 Wh; y 6- Se puede transportar un máximo de una batería de repuesto que no exceda de 300Wh o dos baterías de repuesto que no excedan de 160 Wh cada una; <p>e) Debe informarse al piloto al mando acerca del lugar en que se encuentra la batería (o baterías) de ión litio; y</p> <p>f) Se recomienda que los pasajeros hagan arreglos por anticipado con cada explotador.</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
8) Aparatos electrónicos de uso médico portátiles [desfibriladores externos automáticos (DEA), nebulizadores, equipo para aplicar presión positiva continua en la vía aérea (CPAP) y otros] que contienen pilas o baterías de metal o de ión litio.		No	Sí		Sí	No	<p>a) Transportados por los pasajeros para uso médico;</p> <p>b) No pueden transportarse más de dos baterías de repuesto. Las baterías de repuesto deben ir individualmente protegidas para evitar cortocircuitos (colocándolas en su embalaje original de venta al detalle o aislando de otro modo los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o colocando cada batería en una bolsa plástica o funda protectora); y</p> <p>c) Toda batería instalada o de repuesto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Debe ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas de <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3; y 2) No deben sobrepasar lo siguiente: 3) Para las baterías de metal litio, un contenido máximo de 8 gramos de litio; o 4) Para las baterías de ión litio, una capacidad nominal máxima de 160 Wh. 	
9) Termómetro médico o clínico pequeño que contiene mercurio.		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) No más de uno por persona;</p> <p>b) Para uso personal; y</p> <p>c) En su envase protector</p>	
Artículos utilizados en la vestimenta y el aseo personal								
10) Artículos de tocador (incluso aerosoles)		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Se entiende que el término "artículos de tocador (incluso aerosoles)" incluye artículos tales como los productos para el cabello en pulverizador, perfumes y colonias;</p> <p>b) Una cantidad neta total de no más de 0,5kg o 0,5L por artículo;</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>c) Las válvulas de descompresión de los aerosoles deben estar protegidas por una tapa u otro medio adecuado que impida la liberación involuntaria del contenido; y</p> <p>d) Una cantidad neta total de no más de 2kg o 2L para todos los artículos mencionados en 3), 10) y 13) (p.ej., cuatro latas de aerosol de 500ml cada una) por persona.</p>	
11) Rizadores para el cabello, que contienen algún gas hidrocarburo.		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Solo una unidad por persona.</p> <p>b) La cubierta de seguridad debe ir instalada de modo que cubra el elemento calefactor; y</p> <p>c) No debe transportarse cargas de gas de relleno para los rizadores.</p>	
Artículos de consumo								
12) Bebidas alcohólicas que contienen más del 24% pero menos del 70%, en el volumen, de alcohol.		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Deben ir en embalajes de venta al detalle;</p> <p>b) en recipientes de no más de 5L cada uno; y</p> <p>c) Una cantidad neta total por persona de no más 5L de dichas bebidas.</p> <p><i>Nota.</i> Las bebidas alcohólicas que contienen menos del 24%, en volumen, de alcohol, no están sujetas a ninguna restricción.</p>	
13) Aerosoles de la División 2.2 que no presentan riesgos secundarios, para uso deportivo o doméstico.		Sí	No		No	No	<p>a) Una cantidad neta total de no más de 0,5kg o 0,5L por cada artículo;</p> <p>b) Las válvulas de descompresión de los aerosoles deben estar protegidas por una tapa u otro medio adecuado que impida la liberación involuntaria del contenido; y</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							c) Una cantidad neta total de no más de 2kg o 2L para todos los artículos mencionados en 3), 10) y 13) (p.ej., cuatro latas de aerosol de 500mL cada una) por persona.	
14) Cartuchos debidamente embalados de la División 1.4S (ONU 0012 u ONU 0014 únicamente).		Sí	No		No	No	a) No más de 5kg de masa bruta por persona para su propio uso; b) No deben incluir municiones con proyectiles explosivos o incendiarios; y c) Las cantidades que se permiten para más de una persona no deben combinarse en uno o más bultos.	
15) Un paquete pequeño de fósforos de seguridad.		No	No		Sí	No	a) No más de uno por persona; y b) para uso personal.	
Fósforos de encendido universal		No	No		No	n/a	Prohibido.	
Encendedor de cigarrillos pequeño		No	No		Sí	No	a) No más de uno por persona; b) Para uso personal; y c) No debe contener combustible líquido no absorbido (que no sea gas licuado)	
Combustibles para encendedores o cargas para rellenarlos		No	No		No	n/a	Prohibido	
+ Encendedores de tipo soplete con pre mezcla (véase el Glosario del Adjunto 2) con un medio de protección contra activación accidental.		No	No		Sí	No	a) No más de uno por persona; b) Para uso personal; y c) No debe contener combustible líquido no absorbido (que no sea gas licuado)	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
+ Encendedores de tipo soplete con pre mezcla (véase el Glosario del Adjunto 2) sin un medio de protección contra activación accidental.		No	No		No	n/a	Prohibido.	
16) Equipo accionado por batería capaz de generar calor extremo, que podría causar un incendio si se activara (p.ej., lámparas submarinas de alta intensidad)		Sí	Sí		No	No	<p>a) El componente generador de calor y la batería deben aislarse entre sí extrayendo el componente generador de calor, la batería u otro componente (p.ej., mecha); y</p> <p>b) Toda la batería que se extraiga debe protegerse para evitar cortocircuitos (poniéndola en el embalaje original de venta al detalle o aislando los bornes de otro modo, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o poniendo cada batería en un saco de plástico o funda protectora)</p>	
17) Mochila de salvamento para avalanchas provistas de un cilindro de gas comprimido de la División 2.2		Sí	Sí		No	No	<p>a) No más de una por persona;</p> <p>b) Puede contener un mecanismo pirotécnico de accionamiento que no debe contener más de 200mg de masa neta de explosivos de la División 1.4S ;</p> <p>c) La mochila debe embalarse de tal modo que no pueda accionarse accidentalmente; y</p> <p>d) Las bolsas inflamables dentro de la mochila deben tener válvulas de descompresión.</p>	
18) Pequeños cartuchos colocados en un chaleco salvavidas auto inflable		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Solo dióxido de carbono u otro gas idóneo de la División 2.2;</p> <p>b) Para que se infle el chaleco;</p> <p>c) No más de dos cilindros pequeños de dióxido de carbono u otro gas idóneo de la División 2.2 por persona colocados en el chaleco salvavidas auto inflable; y</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
Baterías de repuesto para aparatos electrónicos portátiles que contienen pilas o baterías de metal litio o de ión litio		No	Sí		Sí	No	<p>a) Para uso personal de los pasajeros o la tripulación;</p> <p>b) Deben ir individualmente protegidas para evitar cortocircuitos (colocándolas en su embalaje original de venta al detalle o aislando de otro modo los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o colocando cada batería en una bolsa plástica o funda protectora);</p> <p>c) Ninguna batería debe sobrepasar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para las baterías de metal litio, un contenido máximo de 2gr de litio; o • Para las baterías de ión litio, una capacidad nominal de 100 Wh como máximo; y <p>d) Las baterías y las pilas deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3.</p>	
+ Aparatos electrónicos portátiles que contienen baterías de ión litio con una capacidad nominal de más de 100 Wh pero no más de 160 Wh		Sí	Sí		Sí	No	<p>a) Para uso personal de los pasajeros o la tripulación;</p> <p>b) Deberían llevarse en el equipaje de mano; y</p> <p>c) Las baterías y las pilas deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3.</p>	
+ Baterías de repuesto para aparatos electrónicos portátiles que contienen baterías de ión litio con una capacidad nominal de más de 100 Wh pero no más de 160 Wh		No	Sí		Sí	No	<p>a) Para uso personal de los pasajeros o la tripulación;</p> <p>b) No más de dos baterías de repuesto protegidas individualmente, por persona;</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<p>c) Deben ir individualmente protegidas para evitar cortocircuitos (colocándolas en su embalaje original de venta al detalle o aislando de otro modo los bornes, p.ej., cubriendo con cinta adhesiva los bornes expuestos o colocando cada batería en una bolsa plástica o funda protectora); y</p> <p>d) Las baterías y las pilas deben ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del <i>Manual de Pruebas y Criterios</i> de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3.</p>	
20) Pilas de combustible para activar aparatos electrónicos portátiles (p.ej., cámaras, teléfonos celulares, computadoras portátiles y cámaras de video)		No	Sí		Sí	No	<p>a) Los cartuchos para pilas de combustible sólo pueden contener líquidos inflamables, sustancias corrosivas, gases licuados inflamables, sustancias que reaccionan con el agua o hidrógeno en hidruros metálicos;</p> <p>b) El rellenado de pilas de combustible a bordo de la aeronave no está permitido, excepto cuando se trata de la instalación de un cartucho de repuesto;</p> <p>c) la cantidad máxima de combustible en cada pila de combustible o cartucho para pila de combustible no debe ser superior a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 200ML para líquidos; • 200gr para sólidos; • 120 ML para gases licuados en el caso de cartuchos para pilas de combustible no metálicos o 200ML para pilas de combustible o cartuchos para pilas de combustible metálicos; y • Para el hidrógeno en hidruros metálicos, las pilas de combustible o los cartuchos para pilas de combustible deben tener 120ML de capacidad de agua como máximo; 	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
							<ul style="list-style-type: none"> d) Cada pila de combustible y cada cartucho para pilas de combustible debe cumplir con la norma 62282-6-100 Ed. 1 de la CEI y debe llevar la marca de certificación del fabricante para indicar que cumple con la especificación. Además , cada cartucho para pilas de combustible debe llevar marcada la cantidad máxima y el tipo de combustible e el cartucho; e) Los cartuchos para pilas de combustible que contienen hidrógeno en hidruros metálicos deben ajustarse a las condiciones de la Disposición especial A162; f) No pueden transportarse más de dos cartuchos de repuesto para pilas de combustible por pasajero; g) Las pilas de combustible que contienen combustible están permitidas en el equipaje de mano únicamente; h) La interacción entre sistemas de pilas de combustible y baterías integradas en un aparato debe ajustarse a la norma 62282-6-100 Ed. 1 de la CEI. Las pilas de combustible cuya única función es cargar una batería en el aparato no están permitidas; i) Las pilas de combustible deben ser de un tipo que no sirva para cargar baterías cuando el aparato electrónico portátil no está en uso y deben llevar una marca durable del fabricante que diga: "APROBADA PARA SU TRANSPORTE EN LA CABINA DE LA AERONAVE ÚNICAMENTE", para así indicarlo; y j) Además de los idiomas que pueda requerir el Estado de origen en las marcas especificadas, debería utilizarse el inglés. 	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
Cartuchos de repuesto para pilas de combustible		Sí	Sí		Sí	No	(dem 20)	
21) Hielo seco		Sí	Sí		No	No	<p>a) No más de 2,5kg por persona;</p> <p>b) Para embalar mercancías perecederas que no están sujetas a estas instrucciones;</p> <p>c) El bulto debe permitir el escape del dióxido de carbono; y</p> <p>d) Cuando se transporta en el equipaje facturado, cada bulto debe ir marcado:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ "HIELO SECO" o "DIÓXIDO DE CARBONO SÓLIDO"; y ▪ El peso neto de hielo seco o una indicación de que el peso neto es igual a 2,5kg o menos. 	
22) Un barómetro de mercurio o termómetro de mercurio.		No	Sí		No	Sí	<p>a) Debe ser transportado por un representante de un servicio meteorológico estatal o de un organismo oficial similar; y</p> <p>b) Debe ir embalado en un embalaje exterior resistente, con revestimiento interior sellado o un saco de material resistente a prueba de fugas, de perforación e impermeable al mercurio, que impedirá que éste se salga del bulto independientemente de la posición en que se encuentre.</p>	
23) Instrumentos que contienen material radiactivo [es decir, monitor de agentes químicos (CAM) y/o monitor con dispositivo de alarma e identificación rápida (RAID-M)]		Sí	Sí		No	No	<p>a) Los instrumentos no deben exceder los límites de actividad que se especifican en la Tabla 2-15 de las presentes instrucciones;</p> <p>b) Deben ir bien embalados y sin baterías de litio; y</p> <p>c) Deben ser transportados por los miembros del personal de la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas (OPAQ), en viaje oficial.</p>	

Artículos u objetos	Estados	UBICACION			Se requiere Aprobación del explotador	Se debe informar al piloto al mando	Restricciones	Comentarios
		Equipaje facturado	Equipaje de mano	En la persona				
30) Equipo de seguridad, como maletines, cajas de seguridad, sacos de seguridad y otros, que contienen mercancías peligrosas como parte del mismo, por ejemplo, baterías de litio o material pirotécnico		Sí	No		No	No	<p>a) El equipo debe estar dotado de un medio eficaz para prevenir su activación accidental;</p> <p>b) Si el equipo contienen una sustancia explosiva o pirotécnica o un objeto explosivo, la autoridad nacional que corresponda del Estado de fabricación debe excluir de la Clase 1 el objeto o la sustancia en cuestión, de conformidad con la Parte 2;1.5.2.1;</p> <p>c) Si el equipo contiene pilas o baterías de litio, estas pilas o baterías deben ajustarse a las restricciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En una pila de metal litio, el contenido de litio ha de ser 1g como máximo. • En una batería de metal litio, el contenido total de litio ha de ser 2g, como máximo; • En el caso de pilas de ión litio, la capacidad nominal (véase el Glosario que figura en el Adjunto 2) no debe superar 20 Wh; • En el caso de baterías de ión litio, la capacidad nominal no debe superar 100Wh; • Cada pila o batería debe ser de un tipo que satisfaga las condiciones de cada una de las pruebas del Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas, Parte III, subsección 38.3; <p>d) Si el equipo contiene gases para expulsar colorante o tinta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se permiten únicamente los cartuchos de gas, con capacidad máxima de 50ml y, que no contienen constituyente alguno sujeto a las presentes instrucciones, aparte de los gases de la División 2.2; • La liberación del gas no debe causar molestias o incomodidad extremas a los miembros de la tripulación que les impidan desempeñar correctamente las funciones asignadas; y • En caso de activación accidental, todos los efectos peligrosos deben limitarse al equipo y no producir ruido extremo; y 	

<i>Artículos u objetos</i>	<i>Estados</i>	UBICACION			<i>Se requiere Aprobación del explotador</i>	<i>Se debe informar al piloto al mando</i>	<i>Restricciones</i>	<i>Comentarios</i>
		<i>Equipaje facturado</i>	<i>Equipaje de mano</i>	<i>En la persona</i>				
							e) El transporte de equipo de seguridad que presente defectos o daños está prohibido.	

RESOLUCION A22-9

**GUIA DE REFERENCIA SOBRE
“PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA LOS PROVEEDORES
DE SERVICIOS DE TRANSITO AEREO”**

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que cada Estado contratante debe exigir a los proveedores de servicios de tránsito aéreo, que operan en su Estado establezcan y apliquen disposiciones de seguridad apropiadas, para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con un documento guía para las autoridades AVSEC de los Estados, a fin de dar un adecuado cumplimiento a la 3.5 del Anexo 17, el Grupo AVSEC/FAL CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración de una guía de referencia para un Programa de seguridad para los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Guía de referencia para la implementación de un Programa de seguridad para los proveedores de servicios de tránsito aéreo que a continuación se detalla:

**GUIA DE REFERENCIA SOBRE
“PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA LOS PROVEEDORES
DE SERVICIOS DE TRANSITO AEREO”**

**CAPÍTULO 1
GENERALIDADES**

1.1 PROPÓSITO

En esta sección se establecerán las medidas y procedimientos de seguridad que aplicara el proveedor de servicios de tránsito aéreo a sus instalaciones, personal, documentación, en coordinación con el Programa Nacional de Seguridad de la aviación Civil del Estado y el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

1.2 ANTECEDENTES

- a) Anexo 17, Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Internacional, Contra Actos de Interferencia Ilícita.
- b) Manual de Seguridad de la aviación, Documento 8973 de la OACI
- c) Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.
- d) Programa Nacional de Control de la Calidad para la Seguridad de la Aviación Civil.
- e) Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil

1.3 ANTECEDENTES DEL PROVEEDOR DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO.

- a) Nombre de la Empresa o Institución que provee los servicios de tránsito aéreo
- b) Dirección oficial y medios de contacto con sus oficinas principales,
- c) Representantes legal, (nombre, e-mail, dirección, teléfonos, etc.)
- d) Aspectos administrativos (concepto organizacional),
- e) Cantidad, ubicación y metraje de las instalaciones que ocupa en el aeropuerto, incluyendo diagrama de estas. (debe ir en un adjunto)
- f) Dependencias internas que participan en seguridad de aviación, indicando los teléfonos a los cuales dirigirse para conocer información.

1.4 DATOS OPERACIONALES DEL PROVEEDOR DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO.

- a) Detalle de los aeropuertos o aeródromos donde opera.
- b) Dotación de personal por cada instalación o dependencia.
- c) Tipos de prestaciones a nivel internacional y nacional,
- d) Empresas de seguridad privada que le prestan servicios, cuando corresponda.
- e) Empresa proveedoras de insumos administrativo.
- f) Empresa de aseo que le presta servicios.
- g) Empresa encargada del mantenimiento electrónico.

1.5 INFORMACIÓN Y COORDINACIÓN

En este punto, se deberá indicar el nombre de la entidad responsable de la seguridad y los medios de comunicación que ésta posee, para la coordinación permanente de las actividades relacionadas con la seguridad, considerando:

- a) Coordinación AVSEC a nivel nacional
- b) Coordinación AVSEC a nivel local (Aeropuertos y/o Aerodromos)
- c) Cargo que participa en el Comité de Seguridad del Aeropuerto

CAPÍTULO 2 ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD

2.1 ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DEL PROVEEDOR

El Programa deberá indicar, la orgánica de seguridad de la empresa u organización proveedora de los servicios de tránsito aéreo, así como las responsabilidades atinentes a cada uno de sus niveles y organismos involucrados, indicando:

- a) Persona responsable de la seguridad,
- b) Medios para su ubicación permanente, dirección, teléfono y otros medios de contacto,
- c) Dependencias dentro de la empresa con responsabilidad directa, en materias de seguridad (aplicación y cumplimiento) y en la solución de conflictos.

2.2 JEFE DE SEGURIDAD DEL PROVEEDOR

- a) Nombre completo
- b) Dirección comercial
- c) Teléfonos de contacto
- d) Correo electrónico
- e) Dependencia orgánica
- f) Responsabilidades
- g) Funciones
- h) Participar en las reuniones del Comité de Seguridad de aeropuerto o aeródromo
- i) Atribuciones
- j) Formación y competencias

CAPÍTULO 3 PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

3.1 SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES

a) Procedimientos

- Procedimiento que establezca las medidas de seguridad en toda el área pública de responsabilidad descripción de los límites, sistema de vigilancia que posea, medidas de de control de acceso de personas y vehículos, y el personal de

seguridad destinado para tales funciones.

- Procedimiento que establezca las medidas de seguridad en toda el área restringida. Sistema de vigilancia que posea CCTV, Sensores de alarmas entre otros, medidas de control de acceso de personas y vehículos.
- Procedimiento de ingreso de proveedores al recinto o dependencias restringidas.
- Procedimiento de control de trabajos de mantenimiento en la zona restringida.
- Procedimiento de control de ingreso y salida de elementos desde los recintos e instalaciones.
- Sistema de identificación del personal propio, personal de aseo, mantenimiento y visitas.
- Credenciales aeroportuarias
- Horario de atención a público.
- Horario de funcionamiento operacional.
- Zonas de estacionamientos de vehículos, del personal propio, visitas proveedores logísticos, entre otros.

b) Recomendaciones de seguridad perimetral

- Las vías de acceso y egreso deben contemplar “resaltos” o un sistema de reducción de velocidad.
- Portón de acceso dos hojas y de apertura hacia el interior del recinto, de estructura de acero galvanizado de 60 x 60 mm, espesor de 2 mm, malla de acero galvanizado de 2,10 m de alto por 2,0 m. de ancho y 5 mm de espesor, o un portones de estructura metálica, con funcionamiento electromecánico de apertura de corredera con control remoto.
- La dependencia del control de acceso, debe considerar ventanales en sus todas sus caras con filtro polarizado y altura del antepecho de un 1 metro, aislamiento térmico y acústico. Puerta lateral hacia la vía de acceso de vehículos, puerta de ingreso para la sala de inspección de personas y pertenencias y puerta de salida hacia la zona restringida, Piso de material de alto tráfico, Servicios higiénicos, Agua potable, alcantarillado e instalación eléctrica, sistema de climatización, punto de red, conexión a un circuito cerrado de televisión y sistemas de telecomunicaciones.
- El puesto de Control de Acceso debería contar con iluminación que abarque en las zonas de inspección vehicular y focos alumbrando hacia el exterior.
- El cerco perimetral debiera ser de un altura mínima de 2,5 m. en toda su extensión, incluyendo el voladizo, con postes metálicos galvanizados o similares de 60 x 60 mm con un espesor de 1,5 mm y 2,5 m. de longitud con marcos del mismo material, empotrados en una base de hormigón de 60 cm, la malla debería ser de alambre doble galvanizado o similar de 2,10 m de alto por 2,5 m de ancho, de 5 mm de espesor, con broches de fijación por el interior de las instalaciones que se protegen, el voladizo debería ser doble tipo “Y”, en ángulo de 45°, de acero galvanizado o similar de dimensiones de 60 x 60, 1,5 mm de espesor y 50 cm de longitud, con un mínimo de 4 hebras de alambre de púas y concertina de alambre de navajas dobles, rectas o inclinadas.

- Circuito Cerrado de Televisión (CCTV), debería considerar la instalación de sistemas de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV), teniendo presente los siguientes requisitos:
 - Debe ser advertido con letreros visibles.
 - Las imágenes deben quedar respaldadas. (de acuerdo al tiempo exigido por la autoridad aeronáutica Basado en el nivel de amenaza)
 - No debe haber elementos u obstáculos que impidan la visibilidad
 - Deberá contar con un operador.
 - Deberá funcionar día y noche.
 - Cámaras distribuidas en todo el recinto e incluir los accesos a los edificios y torre de control
- El control de accesos hacia la dependencia del Servicio de Transito Aéreo (Torre de Control, Centro de Control de Área), debe disponer de un sistema de acceso biométrico digital, con lectura de tarjeta y cámara de CCTV, que cubran las vías de acceso.
- No haber ningún elemento próximo al cerco perimetral que permita el pasar sobre el mismo, Vehículos obstáculos naturales como árboles, entre otros.

3.2 SEGURIDAD DEL PERSONAL

- a) Dotación de personal, controladores, radaristas, supervisores y jefes
- b) Personal de apoyos administrativos
- c) Personal apoyo, electrónicos, electricistas entre otros
- d) Personal de seguridad y vigilancia.
- e) Contratación de personal y verificación de antecedentes, personal propio, prestación de servicio en mantenimiento, aseo, casino entre otros..
- f) Información de pérdidas y devolución de credenciales de la organización y/o aeroportuarias.
- g) Información a la Autoridad Aeronáutica de aquellos empleados desvinculados
- h) Sistema de identificación del personal del servicio tránsito aéreo
- i) Sistemas de turnos

3.3 SEGURIDAD DE LA DOCUMENTACION

La dependencia donde se guarde documentación clasificada como “confidencial”, deberá contar con las siguientes medidas de resguardo:

- a) Deberá ser definida como área restringida e identificada como tal y con acceso solo a personal autorizado;
- b) Contar con resguardo físico, cajas de fondo o mediante el uso de muebles, estantes, dependencias o bodegas dotadas de un sistema de cierre adecuado;
- c) Los registros de la documentación serán exclusivos para este tipo de documentos.

- d) Archivar en condiciones que garanticen su preservación y seguridad, durante el plazo que establece la ley;
- e) Aplicar medidas de control y protección contra la intrusión no autorizada a los medios físicos de resguardo;
- f) Revisar periódicamente la documentación asignada de cargo, y medios de protección implementados; y
- g) Controlar el acceso, conocimiento, divulgación y distribución de la documentación de este tipo.

3.4 PROTECCIÓN DE SISTEMAS CRÍTICOS DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Los proveedores de servicios de tránsito aéreo deberán considerar las medidas de seguridad, para los soportes lógicos y físicos de los sistemas críticos de información utilizados en para sus funciones:

- a) Proteger a los sistemas contra acceso y uso no autorizados;
- b) impedir la interferencia con los sistemas; y
- c) detectar los ataques dirigidos contra los sistemas.

Además deberán considerar la implementación de controles administrativos, tales como:

- a) Normas, políticas y procedimientos de seguridad;
- b) Contratación, selección e instrucción apropiadas del personal, particularmente las personas con título de administradores, incluidas verificaciones de antecedentes;
- c) Evaluación de amenazas y riesgos para determinar la vulnerabilidad de un sistema y la Probabilidad de un ataque;
- d) Control de calidad, incluidas inspecciones y pruebas; y
- e) Seguridad de la cadena de suministro de soportes físicos y lógicos;
- f) Controles virtuales o lógicos, tales como, cortafuegos, cifrado de datos, sistema de detección de intrusión en las redes, y sistemas antivirus.
- g) Controles materiales, tales como; verificación de que los soportes físicos del sistema, particularmente los servidores, estén debidamente protegidos y situados en áreas con acceso controlado;
- h) Implementar sistemas de autenticación, tales como métodos de registro biométrico o contraseñas, que permiten limitar el acceso al sistema exclusivamente a personas autorizadas;
- i) Limitar el número de personas con acceso autorizado;
- j) Exigir más de una persona para las aprobaciones dentro de los sistemas, por ejemplo, permisos de identificación de aeropuerto sólo si los autorizan dos personas; vigilar y controlar el acceso a los sistemas de manera permanente;
- k) Utilizar sistemas de reserva remotos en caso de pérdida del sistema principal y mantener registros de actividades que pueden servir para auditorías y evaluaciones y
- l) proporcionar alertas en caso de actividades fuera de los parámetros operacionales normales.

3.5 SEGURIDAD DE LOS SERVICIOS BÁSICOS

Los proveedores de servicios de tránsito aéreo, deberán considerar medidas protección y procedimientos de seguridad para a sus servicios básicos, que incluya instalaciones protegidas, control de acceso biométrico o clave, listado de personas autorizadas, sistema de cámaras de CCTV, sensores de alarmas:

- a) Planta de agua potable, estanques de reservas
- b) Subestación eléctrica, tableros de distribución y energía de respaldo
- c) Planta de distribución telefónica y central telefónica
- d) Sistema gas natural o licuado

CAPITULO 4 INSTRUCCIÓN

4.1 MATERIAS A CONSIDERAR

Se deberá detallar e incorporar el programa de capacitación en seguridad de aviación, las siguientes materias:

- a) Introducción a la seguridad de aviación
- b) Aspectos generales que regulan la seguridad en los aeropuertos/aeródromos.
- c) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- d) Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA).
- e) Plan de Contingencia de Aeropuerto (PCA).
- f) Centro de Operaciones de Emergencia.
- g) Centro de Nacional de Emergencias.
- h) Puesto de Control de Vanguardia.
- i) Procedimientos de seguridad.
- j) Seguridad en la zona aeronáutica.
- k) Zonas potenciales de peligro.
- l) Zonas de estacionamiento de aeronaves y medidas adicionales de seguridad.
- m) Credenciales según área y zonas.
- n) Amenaza de bomba en aeronave en vuelo
- o) Amenaza de bomba en aeronave en tierra, en proceso de despegue o aterrizaje
- p) Amenaza de bomba en dependencia del servicio de tránsito aéreo
- q) Apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo
- r) Apoderamiento ilícito de aeronave en tierra

CAPÍTULO 5 PLAN DE CONTINGENCIA

5.1 CONSIDERACIONES

Es probable que el servicio de tránsito aérea este inserto en el Plan de Contingencia, la actuación del personal será en materias de procedimiento de seguridad aeroportuarias y específicas relacionadas en la actuación respuesta y consistirá en lo siguiente:

- a) Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
- b) Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
- c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- e) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo de armas o artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales; y
- f) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo; o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeródromo o en el recinto de una instalación de aviación civil.
- g) Comunicación con la Aeronave afectada
- h) Información que debe obtener de la aeronave afectada
- i) Notificación a las autoridades
- j) Ciberataques

— FIN —

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A22-11

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL PERSONAL DE LA CLAC

CONSIDERANDO que la CLAC tiene por objetivo proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios;

CONSIDERANDO que son órganos de la CLAC, la Asamblea y el Comité Ejecutivo, apoyados por una Secretaría permanente; y que corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea.

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), mantiene estrechas relaciones con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con la que ha suscrito un Acuerdos de Cooperación Mutua y Servicios Administrativos.

CONSIDERANDO que es necesario contar con Procedimientos de Gestión Administrativa para el Personal de la CLAC que incluya valores, derechos, obligaciones, procesos de contratación, nombramientos, ascensos y perfeccionamiento, seguridad social, sueldos y prestaciones conexas, medidas disciplinarias, apelaciones y disposiciones de carácter general.

CONSIDERANDO que para la elaboración de la presente Directriz de Procedimiento se ha tomado como referencia: el Código de Servicios de la OACI, el Reglamento Interno del Consejo de la OACI, el nuevo Estatuto de la CLAC, el Acuerdo de Cooperación Mutua (Diciembre de 2005), el Acuerdo de Servicios Administrativos (Febrero de 2007), el Plan Estratégico de la CLAC 2016-2025 y el documento estándar de conducta de la ONU.

CONSIDERANDO que para el ejercicio de las funciones la Secretaría Permanente de la CLAC y su personal (nacional e internacional), se requiere de recurso humanos, materiales y financieros suficientes que permitan desarrollar el trabajo en un marco de estabilidad y ejercicio de sus derechos y obligaciones

LA XXII ASAMBLEA,

RESUELVE

Aprobar la Directriz de procedimiento que se **adjunta** y encargar al Comité Ejecutivo su implementación a partir del primero de enero de 2017.

Directriz de Procedimiento para la Gestión Administrativa del Personal de la CLAC

I. Introducción

1. Son órganos de la Comisión: la Asamblea y el Comité Ejecutivo, apoyados por una Secretaría permanente.

2. La Asamblea constituye el órgano máximo de la Comisión y está formada por sus Estados Miembros.

3. El Comité Ejecutivo está integrado por El Presidente y Cuatro Vicepresidentes electos en la Asamblea de la CLAC.

Son funciones del Comité Ejecutivo:

a) Administrar, coordinar y dirigir el Programa de Trabajo establecido por la Asamblea; y,

b) Cualquier otra función que le encargue la Asamblea.

4. La Directriz de Métodos y Procedimientos de Trabajo, para los Grupos de Expertos del Comité Ejecutivo de la CLAC (aprobado en junio 1997), está para formar Comités y Grupos de Trabajo o Expertos, cuando sea necesario, con la finalidad de asesorar al Comité Ejecutivo para analizar, estudiar y proponer soluciones concretas que posibiliten el desarrollo del Transporte Aéreo Regional en base a la Coordinación y Cooperación de los Estados miembros.

5. La Comisión mantiene estrechas relaciones con la OACI apoyándola en el desarrollo de sus objetivos, en base a un Acuerdo de Cooperación Mutua.

6. El numeral 6 del Acuerdo de Cooperación Mutua suscrito entre la CLAC y la OACI el 21 de diciembre de 2005, establece que todos los gastos inherentes a las actividades de la CLAC serán sufragados por la propia Comisión, a través de un Acuerdo de Servicios Administrativos en el marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

7. La Comisión dispone de una Secretaría permanente que está organizada por el Comité Ejecutivo de acuerdo con las normas e instrucciones dadas por la Asamblea. Actualmente forman parte de ésta el siguiente personal:

Personal Internacional

- Secretario de la CLAC
- Funcionarios adscritos

Personal Local

- Asistente Administrativo
- Asistente de Operaciones
- Asistente de Informática
- Asistente de Capacitación
- Secretaria
- Conserje-mensajero/Servicios generales

De ser necesario la Secretaria podrá contratar cualquier otro personal previa aprobación del Comité Ejecutivo.

II. Propósito

1. Este documento contiene los Procedimientos de Gestión Administrativa del Personal de la CLAC e incluye valores, derechos, obligaciones, procedimientos de contratación, nombramientos, ascensos y perfeccionamiento, seguridad social, sueldos y prestaciones conexas y medidas disciplinarias, apelaciones y disposiciones de carácter general.
2. Salvo que se especifique de otra manera, esta Directriz se aplicará a todo el personal de la Secretaria.
3. El respeto y práctica de esta Directriz de Procedimiento garantiza la competencia del personal de la CLAC, la transparencia en los procesos de selección; y asegura que los servicios prestados se constituyan en herramienta eficaz para el cumplimiento de sus funciones.

III. Referencias

1. Para la elaboración de esta Directriz de Procedimiento se ha tomado como referencia no vinculante: el Código de Servicios de la OACI, el Reglamento Interno del Consejo de la OACI, el nuevo Estatuto de la CLAC, el Acuerdo de Cooperación Mutua (2005), el Acuerdo de Servicios Administrativos (2007), el Plan Estratégico de la CLAC 2016-2025 y el documento estándar de conducta de la ONU.

IV. Gestión Administrativa del Personal

Estándares de Conducta

1. El personal de la CLAC, en su calidad de funcionarios internacionales de un organismo intergubernamental, asume la responsabilidad de mantener los principios de administración pública de los Estados miembros: competencia, integridad, imparcialidad e independencia.
2. El personal de la CLAC se ajustará en todo momento a los principios y valores de integridad, lealtad, independencia, imparcialidad, tolerancia y comprensión, no discriminación, igualdad de género, responsabilidad y respeto a los derechos humanos.
3. Los funcionarios de la Secretaría:
 - a) No solicitarán ni recibirán, en el cumplimiento de sus deberes, instrucciones de ningún Gobierno o autoridad ajena a la Comisión.
 - b) Se abstendrán de cualquier acto que pueda comprometer su condición de Funcionarios de un Organismo Internacional, responsables ante la Comisión. Cada Miembro de la Comisión, a su vez, se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de la Secretaría y no tratará de influir sobre ella.

Principios y Valores

1. Los siguientes principios y valores regirán la actuación del Personal de la CLAC en sus respectivas funciones:

Integridad: Incluye todos los aspectos de comportamiento de los funcionarios civiles internacionales, como honestidad, verdad, imparcialidad e incorruptibilidad. Estos valores orientan toda y cualquier actividad en la CLAC, incluso la selección y contratación de personas.

Lealtad: La lealtad a los propósitos, principios y valores de la CLAC es una obligación fundamental de todos los miembros del personal, quienes deberán ser leales a la Comisión y, en todo momento, cumplir sus obligaciones y regular su conducta teniendo en cuenta exclusivamente los intereses de la CLAC.

Tolerancia y comprensión: Son valores humanos básicos y son esenciales a los funcionarios de la CLAC, que deben respetar a todas las personas de forma igual, sin discriminación alguna. Para lograr este ambiente multicultural es necesaria una afirmación positiva en vez de una aceptación pasiva.

Imparcialidad e independencia: El funcionario de la CLAC debe permanecer independiente de cualquier autoridad que no sea su organización, de modo que no es permitida la defensa de intereses de Gobiernos u otras organizaciones gubernamentales o privadas. Los funcionarios de la CLAC deberán abstenerse de decidir cuando puedan verse afectados por algún conflicto de interés.

Visión Internacional: Se origina de un entendimiento de lealtad a objetivos y propósitos de la propia organización internacional conforme su Estatuto. Requiere disponibilidad y aptitud para trabajar sin discriminación con personas de todas las nacionalidades, religiones y culturas, sensibilidad en la evaluación de cómo propuestas, eventos y declaraciones pueden ser tenidos en cuenta por otros, y también evitar expresiones que puedan ser interpretadas como intolerancia.

No discriminación: Todo el personal de la CLAC debe respetar la dignidad, el valor y la igualdad de todas las personas, sin distinción alguna.

Ambiente libre de Acoso: Toda y cualquier forma de acoso debe ser repudiada y vehementemente combatida por los miembros de la CLAC.

Seguridad y protección laboral: Es responsabilidad de la CLAC garantizar que la salud, el bienestar y la vida de sus funcionarios, sin discriminación, no estarán sujetos a riesgos indebidos. Por otro lado, los funcionarios deben cumplir todas las instrucciones establecidas para proteger su seguridad.

Derecho a la privacidad y comportamiento personal: La vida privada de los funcionarios es de su propia incumbencia. En algunas situaciones, sin embargo, el comportamiento de un funcionario puede reflejarse sobre la Organización. En este caso, los funcionarios deben tener en cuenta que su conducta y actividades externas al trabajo, aunque no sean parte de sus funciones oficiales, pueden comprometer la imagen y los intereses de la Organización.

Actividades externas: La obligación primaria de los funcionarios de la CLAC es dedicarse al trabajo de la organización. Por lo tanto, es indebido que funcionarios estén comprometidos, sin previa autorización, en cualquier actividad externa, remunerada o no, que interfiera con sus obligaciones, que sea incompatible con su estatus, o que refleje conflicto con los intereses de la Organización. Cualquier duda sobre este asunto debe ser encaminada al Secretario o al Presidente del Comité Ejecutivo.

Probidad: Para proteger los servicios prestados por la CLAC, con base en faltas a la probidad, los funcionarios de la Comisión no deben aceptar, sin autorización del jefe directo, cualquier homenaje, regalo, remuneración, favor o beneficio económico de cualquier fuente externa a la organización. Los funcionarios tampoco deben hacer antesala o procurar apoyo ante representantes de Gobiernos o miembros de otras organizaciones no gubernamentales con miras a obtener ventajas personales, o para terceros, o bloquear y revertir decisiones desfavorables respecto a su status.

Rendición de cuentas: Los miembros del personal deberán responder a la CLAC sobre el debido cumplimiento de sus funciones, de sus decisiones y de sus acciones. Deberán someterse, asimismo, a la fiscalización que exijan sus puestos.

Declaración de la situación financiera: Todos los miembros del personal deberán presentar declaraciones de su situación financiera al ser nombrados y, después, periódicamente según lo ordene el Secretario – o el Presidente del Comité Ejecutivo para el caso del propio Secretario – con respecto a sí mismos, sus cónyuges y sus hijos dependientes. El Secretario exigirá que otros miembros del personal cuyas funciones estén relacionadas con asuntos financieros o con compras presenten declaraciones de su situación financiera según lo estime necesario en el interés de la Comisión.

Del Personal de la Secretaría

Secretaría

1. La Comisión dispone de una Secretaría permanente que es organizada por el Comité Ejecutivo de acuerdo con las normas e instrucciones dadas por la Asamblea.

Personal Internacional

Secretario

1. Son funciones del Secretario:
 - a) Ejercer la representación legal de la Secretaría en el Estado sede, de conformidad con el Acuerdo de Sede suscrito;
 - b) Desarrollar los trabajos técnicos y administrativos de la Secretaría;
 - c) Administrar los bienes de la Comisión y elaborar los informes pertinentes;
 - d) Mantener informados a los representantes de los Estados miembros sobre las actividades de la Comisión;
 - e) Proponer al Comité Ejecutivo el Proyecto de Reglamento Interno y Procedimientos de las reuniones, manteniéndolos actualizados;
 - f) Contratar y remover a los funcionarios técnicos y administrativos de la Secretaría, teniendo en cuenta estrictamente la idoneidad, competencia y honorabilidad de los mismos;
 - g) Gestionar la contribución de los Estados miembros mediante la asignación temporal de funcionarios internacionales adscritos para el desarrollo de proyectos específicos, con cargo al Estado designante;

- h) Presentar, para aprobación del Comité Ejecutivo, el proyecto de presupuesto de gastos de la Comisión para el período entre Asambleas;
- i) Participar en eventos relacionados a la actividad de la Comisión, con anuencia del Presidente y presentar informes al Comité Ejecutivo;
- j) Presentar en cada Asamblea un Informe de Gestión; y,
- k) Otras funciones que el Comité Ejecutivo le asigne.

2. El Secretario dependerá administrativa y funcionalmente del Comité Ejecutivo al que presentará, para aprobación, los informes que le sean requeridos y cualquier tipo de contrato o acuerdo que deba celebrar.

Especialistas Internacionales: Cuando el Comité Ejecutivo considere necesario la contratación de Especialistas Internacionales, el Secretario presentará las funciones a desempeñar por el o los Especialistas.

Funcionarios adscritos

1. A pedido de la Secretaría, los Estados miembros podrán asignar temporalmente funcionarios internacionales adscritos para el desarrollo de proyectos específicos, con cargo al Estado designante.

Personal Local

1. Corresponde al Secretario contratar y remover a los funcionarios técnicos y administrativos de la Secretaría, teniendo en cuenta estrictamente la idoneidad, competencia y honorabilidad de los mismos. Para esto se considerarán los términos de referencia que se detallan en el **Adjunto 1**.

Medidas Disciplinarias

1. De conformidad con los procedimientos establecidos en este documento, el Secretario podrá imponer sanciones disciplinarias a cualquier miembro del personal que haya cometido una falta de conducta. Para tal efecto el Secretario elaborará una Guía de Medidas Disciplinarias que incluya la tipificación de las faltas y las sanciones a imponer de acuerdo a la gravedad de la misma.

2. Si el Secretario considera que existen pruebas prima facie de que la conducta de un miembro del personal es seriamente reprobable y que redundaría en detrimento de los intereses de la Comisión que dicha persona continuara en el desempeño de sus funciones mientras se lleve a cabo una investigación y el Secretario se pronuncie al respecto, éste podrá suspenderle en el empleo con sueldo o, en casos excepcionales, sin sueldo. La suspensión sin sueldo no excederá de los 30 días.

3. Ninguna suspensión perjudicará en otro aspecto los derechos que asisten al miembro del personal en virtud del presente documento.

Apelaciones

1. Todo miembro del personal tendrá derecho a interponer recurso con la finalidad de que sea revisada la sanción, de conformidad con las normas establecidas en este documento, en los siguientes casos:

- a) contra toda medida disciplinaria impuesta en virtud de las disposiciones disciplinarias;
- b) contra toda resolución administrativa que en su opinión constituya una violación del contrato de trabajo, de las disposiciones de este documento, o de las costumbres administrativas establecidas, en una forma tal que perjudique los intereses del miembro del personal.

2. El Secretario establecerá un procedimiento de revisión en el que se establezca la participación del Comité Ejecutivo, el cual someterá sus conclusiones y recomendaciones al Secretario para que éste resuelva definitivamente.

V. Procedimientos de Selección del Personal

Generalidades

1. La principal consideración para nombrar y ascender a los miembros del personal de la CLAC ha de ser la de alcanzar el mayor grado de eficiencia, competencia e integridad. La selección de los miembros del personal se hará sin distinción de raza, género o religión, y sin discriminación alguna respecto de cualquier discapacidad de un candidato que reúna las calificaciones requeridas para cumplir con sus tareas. Los nombramientos y ascensos de los miembros del personal se harán por concurso, asegurando la elección de profesionales calificados para el desempeño del cargo de Secretario de la CLAC y su personal, con miras al cumplimiento de los objetivos, estrategias, iniciativas y metas del Plan Estratégico de la Comisión.

Selección del Personal

1. Para garantizar procesos de transparencia en la selección y gestión administrativa del personal de la CLAC, se deberá considerar:

- La existencia de un adecuado número de personas de acuerdo con el Plan Estratégico;
- La evaluación y elección del profesional debe estar basada en el perfil de competencias exigido para las funciones de cada cargo.

2. El proceso de selección para la contratación del personal local a cargo del Secretario debe basarse en la existencia de la vacante correspondiente.

3. En lo que concierne al personal internacional El Secretario deberá notificar sobre la vacante tanto al personal local como a todos los Estados miembros.

5. El proceso de contratación para los puestos del personal internacional se completará en un plazo máximo de 12 meses contados desde la fecha de la publicación del aviso de vacante hasta la fecha de la decisión respecto al nombramiento. Si no se toma la decisión en el plazo señalado, la vacante deberá publicarse nuevamente.

6. Para poder contratar al personal local e internacional el Secretario deberá cumplir las siguientes etapas:

- Publicación de la vacante
- Recepción de carpetas
- Evaluación y selección de carpetas para lista corta
- Pruebas de competencia según el cargo
- Evaluación psicológica

- Entrevista
- Notificación del nombramiento

Personal Internacional Adscrito

1. La Comisión podrá utilizar los servicios de personal internacional adscrito o cedido por los Estados miembros, Estados no miembros, Organismos Internacionales o instituciones docentes, científicas y de investigación, en las condiciones y por los plazos que acordarán las partes.
2. Se otorgará un contrato especial al personal adscrito. Dicho personal, en el ejercicio de sus funciones, estará sujeto a la autoridad del Secretario mientras dure su contrato, cumpliendo las disposiciones administrativas y técnicas de la CLAC.

Procedimiento para la selección del Secretario

1. El Comité Ejecutivo seleccionará al Secretario, quien será contratado por un período de cuatro (04) años, siendo el primer año de prueba. Basado en la evaluación de desempeño y a solicitud del Comité Ejecutivo, la Asamblea por mayoría de sus miembros podrá autorizar extender el mandato del Secretario por un periodo adicional de 04 años solamente.
2. Se aplicará el siguiente procedimiento:
 - a) Diez meses antes de la terminación del mandato del Secretario, el Presidente del Comité Ejecutivo comunicará a los Estados miembros la apertura oficial de la vacante. En la comunicación también se deberá:
 - llamar la atención sobre las disposiciones del Estatuto.
 - indicar la formación académica, experiencia profesional, habilidades de idioma y competencias (Anexo B);
 - indicar la fecha en la cual el Presidente deberá tener en su poder los nombres de los candidatos para el cargo de Secretario; tal fecha se fijará de modo que los Estados miembros tengan tres meses para responder; e
 - indicar las condiciones de empleo en lo concerniente a sueldo, subsidio familiar, subsidio escolar, fondo de pensiones y otros beneficios.
 - b) El Presidente comunicará a todos los Estados miembros los nombres de los candidatos tan pronto como se reciban.
 - c) El Comité Ejecutivo conformará una Comisión de Selección constituida por 5 Estados no miembros del Comité. Esta Comisión se encargará de evaluar los currículos, analizar la documentación, evaluar la experiencia y habilidades de cada candidato y presentará una lista corta de los que cumplan con los requisitos, acompañada de un informe completo sobre el proceso de selección, al Comité Ejecutivo.
 - d) El Presidente convocará a una reunión a puerta cerrada del Comité Ejecutivo con la participación de todos los Estados miembros, en la misma los candidatos de la lista corta deberán hacer una presentación breve y objetiva de sus propuestas y podrán contestar a preguntas hechas por cualquier Estado miembro.
 - e) El Secretario será nombrado por mayoría de los miembros del Comité Ejecutivo.

- f) En caso de que ningún candidato obtenga la mayoría en la primera votación, se procederá a una segunda votación considerando sólo los candidatos que hayan obtenido el mayor número de votos.
- g) La elección se llevará a cabo por votación secreta, a menos que se decida de otra forma por decisión unánime de los Estados miembros del Comité Ejecutivo.

3. El Secretario será nombrado con cinco meses de antelación al inicio del mandato para el cual haya sido nombrado.

4. Los nombres de los candidatos con sus respectivos currículos, deberán ser dados a conocer a todos los Estados miembros.

5. El Secretario de la CLAC podrá ser removido del cargo por decisión de la mayoría del Comité Ejecutivo. Para ello, es necesaria la moción de dos tercios de los Estados miembros de la CLAC.

VI. Asuntos Financieros

1. Como disposición transitoria y con fecha de vigencia desde el 01 de enero del 2017 hasta el 31 de diciembre del 2018, en lo que respecta a asuntos de índole financiero para cubrir sueldos y prestaciones conexas, así como para la contratación, nombramiento, ascensos, perfeccionamiento, prestaciones y primas del personal, se encarga a la Secretaría de realizar las gestiones necesarias ante la OACI para que se aplique el Documento 7350/9 "Código de Servicio de la OACI" y las actualizaciones que se vayan emitiendo de conformidad con las condiciones establecidas en la Comisión de Administración Pública Internacional para el Régimen Común de las Naciones Unidas. Por otro lado, este tema deberá ser considerado por el Grupo Permanente en el próximo periodo para desarrollar un estudio costo-beneficio que permita emitir una recomendación al Comité Ejecutivo para la toma de una decisión definitiva.

ADJUNTO A

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL PERSONAL LOCAL

Asistente Administrativo

- a) Preparar documentación sobre las tareas asignadas del Programa de Trabajo;
- b) Elaborar proyectos de notas de estudio sobre temas de su competencia;
- c) Coordinar el pago a proveedores;
- d) Elaborar los reportes de ingresos y gastos;
- e) Elaborar reportes sobre el cumplimiento del pago de las contribuciones de los Estados miembros al Presupuesto de la CLAC;
- f) Elaborar borrador de los informes de las reuniones;
- g) En ausencia del Secretario, supervisar el trabajo del personal;
- h) Otras actividades asignadas por el Secretario.

Asistente Operativo

- a) Preparar documentación sobre las tareas asignadas del Programa de Trabajo;
- b) Coordinar las actividades logísticas de la oficina;
- c) Coordinar el mantenimiento de la oficina;
- d) Elaborar proyectos de notas de estudio sobre temas de su competencia;
- e) Controlar el sistema estadístico;
- f) Realizar el inventario y mantenerlo actualizado;
- g) Coordinar la impresión de documentos;
- h) Otras actividades asignadas por el Secretario.

Secretaria

- a) Preparar documentación sobre las tareas asignadas del Programa de Trabajo;
- b) Registrar y distribuir correspondencia y documentación recibida;
- c) Mantener la agenda del Secretario y control de visitas;
- d) Preparar y distribuir correspondencia, notas de estudio, informes, etc., que emite la Secretaría;
- e) Traducir documentación y correspondencia, según instrucción del Secretario;
- f) Mantener actualizada la base de datos e informar al respecto;
- g) Preparar borrador de los informes de las reuniones;
- h) Otras actividades asignadas por el Secretario.

Asistente de Informática

- a) Preparar documentación sobre las tareas asignadas del Programa de Trabajo;
- b) Desarrollar sistemas y programas computacionales;
- c) Desarrollar métodos y procedimientos para la aplicación de sistemas;
- d) Mantener actualizada la página web;
- e) Procesar notas de estudio, informes, etc., y publicarlas en la página web;
- f) Elaborar y publicar estadísticas;
- g) Apoyar al personal en la aplicación de programas y sistemas;
- h) Otras actividades asignadas por el Secretario.

Asistente de Capacitación y Biblioteca

- a) Preparar la documentación correspondiente a capacitación y becas;
- b) Registrar, distribuir y archivar documentación de biblioteca y capacitación;
- c) Mantener actualizado el programa de capacitación y becas y la biblioteca;
- d) Parrar manuales de procedimiento;
- e) Mantener actualizadas las bases de datos;
- f) Peragrar proyectos de capacitación y cooperación horizontal;
- g) Elaborar informes de gestión, reuniones y eventos;
- h) Gestionar tareas de entrenamiento (cursos, seminarios, talleres, becas y demás eventos);
- i) Asistir al Secretario de la CLAC en la organización de eventos de capacitación y cooperación;
- j) Reportar sobre sus labores al Secretario de la CLAC;
- k) Apoyar gestión administrativa y de Secretaría.

Conserje-Mensajero/Servicios Generales

- a) Distribuir correspondencia;
- b) Realizar trámites internos y externos;
- c) Realizar encargos y compras menores;
- d) Limpiar y mantenimiento de las oficinas;
- e) Controlar los servicios básicos;
- f) Otras actividades asignadas por el Secretario.

ADJUNTO B

COMPETENCIAS REQUERIDAS PARA POSTULAR AL CARGO DE SECRETARIO

Formación y calificación

1. El Secretario de la CLAC debe tener las siguientes competencias específicas:

a) Formación académica:

- Certificado académico de alto nivel (master o equivalente) en áreas relacionadas con la aviación, incluyendo cursos técnicos o científicos, administración, economía, derecho o disciplinas relacionadas.

b) Experiencia profesional:

- Experiencia profesional de 15 años, de los cuales al menos 10 años deben ser en Organismos de índole Internacional, Gubernamental o Privado relacionado con la Aviación Civil.
- Experiencia en gestión en una organización preferencialmente de aviación;
- Experiencia en organismos internacionales o en cargos de representación internacional, incluyendo participación en grupos de trabajo o negociaciones de alto nivel.

c) Habilidades de idiomas:

- Habilidad escrita, oral y de lectura en español e inglés;
- Es deseable conocimiento de portugués.

d) Competencias:

- **Liderazgo:** el Secretario debe ser reconocido como ejemplo y referente cuanto a la traducción de la visión y de la misión de la CLAC en resultados, al desarrollo de estrategias y a la obtención de apoyo;
- **Iniciativa y discernimiento:** se espera que el Secretario sea capaz de identificar cuestiones-clave de modo rápido y efectivo, reunir informaciones, evaluar impactos positivos y negativos, así como llevar a cabo análisis de costo-beneficio para la Comisión;
- **Capacidad de negociación y diplomacia:** capacidad de comprender y considerar diferentes puntos de vista e intereses con miras a obtener un acuerdo que refleje un consenso mínimo entre diferentes actores en determinado asunto;
- **Visión:** habilidad de comprender y comunicar las estrategias de la CLAC con miras a la obtención de resultados efectivos y eficientes.
- **Construcción de confianza:** es esperado que el Secretario construya un ambiente de confianza por medio de una gestión transparente y basada en la meritocracia.
- **Capacidad de comunicación:** habilidad de comunicarse clara y concisamente, teniendo en cuenta los diferentes puntos de vista;
- **Rendición de cuentas y responsabilidad:** voluntad y habilidad de aceptar la responsabilidad por sus propios actos y de su equipo, asumiendo responsabilidad por acciones y resultados.

PROYECTO DE RECOMENDACION A22-4

GUIA PARA PREPARAR UN CURSO SOBRE “IDENTIFICACIÓN DE RESPONSABILIDADES SOBRE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO”

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

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

CONSIDERANDO que la familiarización y conocimiento de las Normas y Métodos establecidos a la luz del Anexo 9 y el “*Manual de facilitación*” (Doc 9957) y otras publicaciones de la OACI en materia de facilitación, por parte de los sectores que intervienen en la misma en el transporte aéreo internacional en la región podrá garantizarse con el establecimiento de un reglamento orgánico.

CONSIDERANDO que es necesario informar y apoyar a la identificación de quienes tienen las funciones y responsabilidades de desarrollar y mantener las prescripciones normativas sobre Facilitación en el transporte aéreo, así como de comunicarse, coordinar y cooperar con las personas dedicadas a la Seguridad de la Aviación Civil, para lograr el equilibrio entre un ambiente seguro y la prevención de demoras innecesarias en la aviación civil, expeditando sus actividades

CONSIDERANDO la necesidad de capacitación del personal que interviene en las labores relacionadas a la facilitación (FAL) y que el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI considere conveniente la elaboración de un curso para instrucción del personal, el que se logro con el apoyo de Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA) de México.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

La adopción y divulgación de los lineamientos del Curso para capacitar al personal que desempeña labores de Facilitación en todos los sectores involucrados en sus respectivos territorios. A continuación el detalle del Curso:

FICHA TÉCNICA DEL CURSO

“CONCIENCIA GENERAL E IDENTIFICACIÓN DE RESPONSABILIDADES SOBRE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO”

La descripción de objetivos, alcances y contenido del curso, es una recopilación de información de los textos de la OACI adaptados por el Centro de Instrucción de Seguridad de la Aviación de México a través de la metodología de desarrollo de cursos Trainair tradicional de la Organización Internacional, para impartirse como curso regional desde el Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA) “Ing. Roberto Kobeh González”, y ofrecerse a ese Organismo Internacional como contribución del Centro al programa internacional de instrucción para su integración como Paquete de Instrucción de Seguridad de la Aviación (ASTP). Lo anterior, atendiendo a la solicitud de apoyo del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI.

I. OBJETIVOS Y CRITERIOS RELATIVOS A LA INSTRUCCIÓN.**A. Datos de identificación del curso**

Título del curso: Conciencia General e Identificación de Responsabilidades sobre la Facilitación.		
Estado:	Centro de instrucción:	CLAVE:
Preparado por:		Número de Módulos: 11

B. Objetivos del curso.

Objetivo general del curso.
Informar y apoyar a la identificación de quienes tienen las funciones y responsabilidades de desarrollar y mantener las prescripciones normativas sobre Facilitación en el transporte aéreo, así como de comunicarse, coordinar y cooperar con las personas dedicadas a la Seguridad de la Aviación Civil, a lograr el equilibrio entre un ambiente seguro y la prevención de demoras innecesarias en la aviación civil, expeditando sus actividades.
Objetivos parciales del curso.
Al finalizar el curso, los participantes habrán logrado alcanzar además del objetivo general, los siguientes objetivos parciales:
<ul style="list-style-type: none"> a) Explicar los principios generales, la aplicación, las definiciones, los fundamentos legales y las medidas que han de tomar los Estados contratantes sobre la Facilitación. b) Describir los requisitos para la entrada y salida de aeronaves respecto a documentos, desinsectación y desinfección, así como las disposiciones relativas a los vuelos de aviación general internacional y otros vuelos no regulares, y utilizarlos para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. c) Describir los requisitos para la entrada y salida de personas y sus posesiones (incluyendo equipaje), y utilizarlos para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. d) Describir los requisitos para la entrada y salida de carga y otros artículos, y utilizarlos para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. e) Identificar las metodologías para tratar a las personas no admisibles y deportadas, así como para facilitar la obtención de un documento de viaje sustitutivo. f) Describir las diversas disposiciones, instalaciones, servicios y controles necesarios en los aeropuertos internacionales para brindar un efectivo y eficiente tráfico de aeronaves, personas y bienes, y dando cumplimiento a las normas de sanidad, seguridad y facilitación. g) Describir las particularidades para facilitar el aterrizaje en otros lugares diferentes a los aeropuertos internacionales, y utilizarlos para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. h) Reconocer otras disposiciones que tienen relación con las labores de facilitación y utilizarlas para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. i) Reconocer la utilidad de aplicar los modelos, certificados, formularios y otros documentos que figuran como apéndices del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional desde lo general a lo particular.

C. Objetivos específicos por módulo.

El curso se divide en 11 módulos, a fin de lograr los objetivos particulares, los que sirven como fundamento para el logro del objetivo general.

Título del módulo: Introducción al Curso.	Módulo núm.: I
<ol style="list-style-type: none">1. Llevar a cabo la apertura oficial del curso.2. Participar en el ejercicio “para conocerse unos a otros”.3. Describir la administración, finalidad, estructura y metodología del curso.	

Título del módulo: Definiciones y principios generales de la Facilitación.	Módulo núm.: II
<ol style="list-style-type: none">1. Explicar los principios generales de la Facilitación.2. Explicar la aplicación de la Facilitación en la Aviación Civil.3. Identificar los significados de las definiciones utilizadas en la Facilitación.4. Familiarizarse con los fundamentos legales en los que se apoyan las actividades de la Facilitación.5. Identificar las medidas a tomar por los Estados contratantes acerca de la Facilitación.	

Título del módulo: Entrada y Salida de Aeronaves.	Módulo núm.: III
<ol style="list-style-type: none">1. Describir los requisitos para la entrada y salida de aeronaves incluyendo los documentales, su uso y su corrección, desinsectación y desinfección de aeronaves, e identificar la o las entidades responsables de que se lleven a cabo.2. Identificar las disposiciones relativas a los vuelos de aviación general internacional y otros vuelos no regulares y a las entidades responsables de que se lleven a cabo.3. Explicar la utilización de tales disposiciones para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo.	

Título del módulo: Entrada y salida de personas y de su equipaje.	Módulo núm.: IV
<ol style="list-style-type: none">1. Describir los requisitos para la entrada y salida de personas y sus posesiones (incluyendo equipaje), e identificar a las entidades responsables de que se lleven a cabo.2. Explicar la utilización de esos requisitos de entrada y salida para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo.	

Título del módulo: Entrada y salida de carga y otros artículos.	Módulo núm.: V
<ol style="list-style-type: none">1. Describir los requisitos para la entrada y salida de carga y otros artículos que incluyen piezas de repuesto, suministros, correo y material radioactivo, e identificar a las entidades responsables de que se lleven a cabo.2. Explicar la utilización de esos requisitos de entrada y salida para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo	

Título del módulo: Personas no admisibles y deportadas.	Módulo núm.: VI
<ol style="list-style-type: none">1. Identificar las metodologías para tratar a las personas no admisibles y deportadas, y a las entidades responsables de que se lleven a cabo.2. Identificar las metodologías para facilitar a las personas la obtención de un documento de viaje sustitutivo, y a las entidades responsables de que se lleven a cabo.	

Título del módulo: Aeropuertos internacionales – disposiciones, instalaciones, servicios y controles.	Módulo núm.: VII
<ol style="list-style-type: none"> 1. Describir las diversas disposiciones para el movimiento de tráfico, estacionamiento y servicio de aeronaves, entrada, salida, tránsito y transbordo de pasajeros, tripulaciones y equipajes. 2. Describir las instalaciones, servicios y controles necesarios en los aeropuertos internacionales para brindar un efectivo y eficiente tráfico de aeronaves, personas y bienes, y dar cumplimiento a las normas de sanidad, seguridad y facilitación. 3. Describir las prescripciones respecto a los pasajeros insubordinados y las comodidades que se deben ofrecer a los pasajeros por estos aeropuertos. 4. Explicar la utilización de esas disposiciones e infraestructura, servicios y controles para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. 	

Título del módulo: Aterrizaje en lugares diferentes a los aeropuertos internacionales.	Módulo núm.: VIII
<ol style="list-style-type: none"> 1. Describir las particularidades para facilitar el aterrizaje en otros lugares diferentes a los aeropuertos internacionales, incluyendo breve parada – estancia e interrupción del vuelo. 2. Ser capaces de utilizar estas particularidades para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. 	

Título del módulo: Otras disposiciones sobre facilitación.	Módulo núm.: IX
<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar otras disposiciones en la que tienen relación con las labores de facilitación tales como: 2. Describir la manera en que dichas disposiciones se aplicarían de forma efectiva en su organización e instalación para para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. 	

Título del módulo: Modelos, Certificados, Formularios y otros documentos a utilizarse para la Facilitación.	Módulo núm.: X
<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar los Modelos, Certificados, Formularios y otros documentos que se incluyen como apéndices en el anexo 9 y que se pudieran utilizar para ejecutar las actividades de Facilitación con un desglose de generalidad de lo amplio a lo particular. 2. Describir la manera en que dichas disposiciones se aplicarían de forma efectiva en su organización e instalación para para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo. 	

Título del módulo: Clausura del curso.	Módulo núm.: XI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluar las actividades de instrucción del curso. 2. Evaluar el curso mediante el cuestionario de opinión. 3. Participar en la ceremonia de clausura. 	

Criterios relativos a la instrucción.

Los criterios utilizados para el desarrollo de este curso son similares a los que han sido utilizados por la Organización de Aviación Civil Internacional para la impartición de sus cursos y talleres relativos a seguridad de la aviación civil. Asimismo, para el desarrollo e integración de la información presentada en los once módulos, se consideraron las siguientes fuentes técnicas de la OACI:

- Anexo 9 – Facilitación, Décimo tercera edición.
- Anexo 17 – Seguridad, novena edición, enmienda 14.
- Doc. 9713 – Vocabulario de la Aviación Civil Internacional, tercera edición.
- Doc. 9957—Manual de Facilitación, primera edición.

- Doc. 8973 – Manual de seguridad de la aviación, octava edición.
- Paquetes de instrucción sobre seguridad (ASTP).

RESPONSABILIDADES ASIGNADAS RESPECTO A LOS CURSOS DE INSTRUCCIÓN.

1. Centro de instrucción

El Centro de instrucción tiene la responsabilidad de cumplir con lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional para la instrucción, así como la legislación del Estado a fin de que ambos expresen su conformidad al contenido técnico, los procedimientos administrativos y logísticos de la misma dirigida al personal que desempeñe actividades que lo relacionen con la Facilitación.

2. El instructor.

Antes de impartir cada curso, por lo menos con dos semanas de anticipación, el instructor debe analizar el material para el instructor, hacer o supervisar las coordinaciones requeridas por el curso, y corroborar la presencia de todo lo necesario, incluyendo instalaciones, equipos y materiales.

Una semana antes de la impartir el curso, se debe corroborar la presencia o coordinación de los recursos y materiales que se calificaron como faltantes o sujetos a mejora en el primer análisis, la confirmación de las personas que estarán en la inauguración y clausura del curso, así como la lista confirmada de asistentes al curso.

Un día antes de la iniciar el curso, el instructor debe hacer una verificación física de los equipos de proyección, audio, iluminación, otros equipos y herramientas que se utilizarán durante el curso.

Durante la instrucción, el instructor deberá esforzarse por aclarar todas y cada una de las dudas que los participantes expresen, asimismo, considerará el empleo de nuevas formas o métodos de enseñanza con los cuales estime que obtendrá mejores resultados. Analizará además y notificara en su informe final del curso las posibles fallas o tópicos sujetos a mejoras detectadas en el curso.

Posterior al fin del curso, el instructor deberá entregar en no más de cinco días su reporte final de la instrucción impartida.

3. El participante.

Debe asistir a todas y cada una de las sesiones del curso, obedeciendo las indicaciones de orden, comportamiento, puntualidad y el código de vestimenta que el Centro y el instructor le comunique.

En caso de que se presentan actividades de carácter prioritario o emergente ajenas a la instrucción, el participante tiene la obligación de comunicárselas a instructor.

II. INFORMACIÓN ADMINISTRATIVA RELATIVA A LA SELECCIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS CANDIDATOS Y PRUEBAS A LAS QUE SE SOMETERÁN.

Selección.

Las personas que deseen participar en el curso, deberán cubrir el perfil del participante, para esto, al momento de hacer la solicitud formal del curso, sus datos e información serán analizados a fin de corroborar que cumplen con lo siguiente:

Perfil del participante

1. Desarrollar funciones, responsabilidades o necesidad de conocer sobre las prescripciones normativas en la materia para lograr una situación de equilibrio entre la prevención de demoras innecesarias en sus actividades de ver por la eficiencia de los flujos de personas y bienes a través del transporte aéreo, y el ambiente seguro en el que debe operar la aviación civil a través de medidas preventivas de seguridad.
2. Desempeñarse en funciones o tener responsabilidades de la aviación civil que tengan relación a la Facilitación, o que deban conocer las prescripciones y la relación de estas con la seguridad de la aviación civil al momento de solicitar la inscripción; o estar propuesto por su organización para desempeñarlas o conocerlas en un futuro no mayor a 90 días, al momento de solicitar la inscripción.
3. Estar familiarizado con los principios generales de la seguridad de la aviación civil (AVSEC), mediante una instrucción de conciencia.
4. Dominar el idioma español oral y escrito.

Presentación.

La presentación de los participantes a la instrucción se realizará con la coordinación previa necesaria entre el Centro de Instrucción y las entidades correspondientes, con el objeto de informar a los participantes las opciones para su alojamiento durante el desarrollo del curso, el servicio de transporte desde los lugares de alojamiento, para el inicio de actividades del curso y viceversa al finalizar las labores diarias de la instrucción.

En caso de que los participantes no deseen hacer uso de estos recursos, es responsabilidad de cada uno de ellos definir e informar de sus lugares de alojamiento, así como obtener y utilizar los medios de transporte hacia y desde el Centro de instrucción.

El curso se desarrollara en un horario desde las 09:00 a las 17:00 horas, dependiendo de las actividades y tareas del curso.

Pruebas y/o exámenes.

Durante el desarrollo y al finalizar cada uno de los módulos del curso, los participantes deberán responder a las pruebas de dominio y progreso respectivamente, los cuales dependiendo de los temas podrían ser escritos o prácticos. Dichas pruebas se realizan para comprobar el grado de efectividad en la transmisión y recepción de la información, aprendizaje y dificultades de aprendizaje de los asistentes.

En el módulo final, también se presentará un examen que comprende la totalidad del material del curso, con el cual se demostrará el grado de aprendizaje, comprensión, cambio de conducta y desarrollo de habilidades que cada participante ha alcanzado.

III. PLAN DE ESTUDIOS.

		Horas teoría	Horas práctica	Duración total (aproximada)
Módulo 1	Introducción al curso.	1 hrs.	40 min.	1:40 hrs.
Módulo 2	Definiciones y principios generales de la Facilitación.	1:30 hrs.	00 min.	1:30 hrs.
Módulo 3	Entrada y Salida de Aeronaves.	2 hrs.	30 min.	2:30 hrs.
Módulo 4	Entrada y salida de personas y de su equipaje.	5 hrs.	00 min.	5 hrs.
Módulo 5	Entrada y salida de carga y otros artículos.	5 hrs.	00 min.	5 hrs.
Módulo 6	Personas no admisibles y deportadas.	1:30 hrs.	00 min.	1:30 hrs.
Módulo 7	Aeropuertos internacionales – disposiciones, instalaciones, servicios y controles.	3 hrs.	00 min.	3 hrs.
Módulo 8	Aterrizaje en lugares diferentes a los aeropuertos internacionales.	30 min.	00 min.	30 min.
Módulo 9	Otras disposiciones sobre facilitación.	3 hrs.	0 hrs.	3 hrs.
Módulo 10	Modelos, Certificados, Formularios y otros documentos a utilizarse para la Facilitación.	00 min.	3 hrs.	3 hrs.
Módulo 11	Clausura del curso.	2:20 hrs.	00 min.	2:20 hrs.
Duración Total		24:50 hrs	4:10 hrs	29:00 hrs

Plan de estudios por módulo

Módulo 1	Introducción al Curso.
	<ul style="list-style-type: none"> 1.1 Ceremonia de inauguración 1.2 Administración del curso 1.3 Finalidad, estructura y metodología del curso 1.4 Ejercicio para conocerse unos a otros
Módulo 2	Definiciones y principios generales de la Facilitación.
	<ul style="list-style-type: none"> 2.1 Aplicación 2.2 Medidas que han de tomar los Estados contratantes; el Mandato de Facilitación; y los Objetivos y Actividades del Programa FAL de la OACI 2.3 Información General 2.4 Definiciones y Siglas 2.5 Principios Generales y Elaboración, adopción y aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 2.6 Facilitación y Seguridad de la Aviación en la OACI.

Módulo 3	Entrada y Salida de Aeronaves.
	3.1 Generalidades
	3.2 Documentos requeridos para el Despacho de aeronaves – Requisitos y uso
	3.3 Corrección de documentos
	3.4 Desinsectación de aeronaves
	3.5 Desinfección de aeronaves
	3.6 Disposiciones relativas a los vuelos de la aviación general internacional y a otros vuelos no regulares.
Módulo 4	Entrada y salida de personas y de su equipaje.
	4.1 Generalidades
	4.2 Documentos requeridos para viajar
	4.3 Seguridad de los documentos de viaje
	4.4 Documentos de viaje (Política “una persona por pasaporte”)
	4.5 Visados de salida
	4.6 Visados de entrada y reingreso
	4.7 Tarjetas de embarque / desembarque
	4.8 Certificados internacionales de vacunación o profilaxis
	4.9 Inspección de documentos de viaje (de pasajeros y explotadores)
	4.10 Procedimientos de salida
	4.11 Procedimientos de entrada y responsabilidades
	4.12 Procedimientos y requisitos de tránsito
	4.13 Disposición del equipaje separado de su propietario
	4.14 Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves
	4.15 Inspectores de la aviación civil (certificados para seguridad operacional)
	4.16 Asistencia de emergencia / visados de entrada en casos de fuerza mayor
Módulo 5	Entrada y salida de carga y otros artículos.
	5.1 Generalidades
	5.2 Información requerida por las autoridades competentes
	5.3 Levante y despacho de la carga de exportación
	5.4 Levante y despacho de la carga de importación
	5.5 Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales
	5.6 Contenedores y paletas
	5.7 Documentos y procedimientos relativos al correo (UPU – Unión Postal Universal)
	5.8 Material radioactivo
Módulo 6	Personas no admisibles y deportadas.
	6.1 Generalidades
	6.2 Personas no admisibles
	6.3 Personas deportadas
	6.4 Obtención de un documento de viaje sustitutivo
	6.5 Documentación de referencia adicional.
Módulo 7	Aeropuertos internacionales – disposiciones, instalaciones, servicios y controles.
	7.1 Generalidades
	7.2 Disposiciones relativas al movimiento del tráfico de aeropuertos
	7.3 Instalaciones y servicios necesarios para implantar las medidas de sanidad pública, el socorro médico de urgencia y las relativas a la cuarentena de animales y plantas
	7.4 Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes
	7.5 Pasajeros insubordinados
	7.6 Comodidades para los pasajeros

Módulo 8	Aterrizaje en otros lugares diferentes a los aeropuertos internacionales.
	8.1 Generalidades
	8.2 Breve parada-estancia
	8.3 Interrupción del vuelo
Módulo 9	Otras disposiciones sobre facilitación.
	9.1 Fianzas y exención de requisición o embargo;
	9.2 Búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro;
	9.3 Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas;
	9.4 Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias;
	9.5 Aplicación del Reglamento sanitario internacional y conexos;
	9.6 Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles;
	9.7 Establecimiento de programas nacionales de facilitación;
	9.8 Facilitación del transporte de los pasajeros que requieren asistencia especial; y
	9.9 Asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y utilizarlas para prevenir demoras innecesarias al transporte aéreo.
Módulo 10	Modelos, Certificados, Formularios y otros documentos a utilizarse para la Facilitación.
	10.1 Modelo de programa nacional FAL
	10.2 Modelo de programa de facilitación de aeropuerto.
	10.3 Certificado de inspector de la aviación civil
	10.4 Certificado de miembro de la tripulación (CMT)
	10.5 Tarjeta de embarque / desembarque.
	10.6 Formatos sugeridos de documentos para la devolución de personas no admisibles.
	10.7 Tarjeta de salud pública para localizar pasajeros.
	10.8 Formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos mercantiles.
	10.9 Recomendación del Consejo de cooperación aduanera.
	10.10 Declaración General.
	10.11 Manifiesto de pasajeros.
	10.12 Manifiesto de carga.
	10.13 Certificado de desinsectación residual.
Módulo 11	Actividades de clausura.
	11.1 Examen final y calificación
	11.2 Documentación administrativa para la retroalimentación
	11.3 Entrega de Reconocimientos y Ceremonia de clausura.

IV. PROGRAMA DETALLADO DE LOS TEMARIOS DE LOS CURSOS POR UNIDADES.

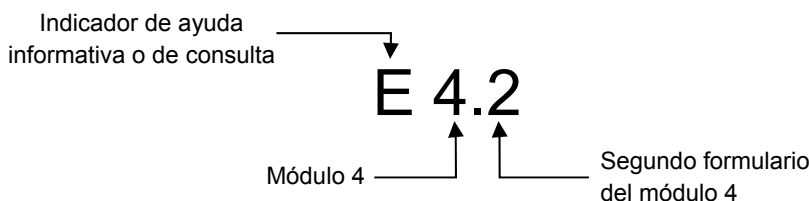
Sesión	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4	Día 5
UNO 09:00 – 10:00	Módulo I Inauguración del curso. Administración del curso.	Visados. Tarjetas de embarque. Certificados internacionales.	Contenedores y paletas.	Módulo VII Instalaciones y servicios necesarios del aeropuerto.	Transporte de los pasajeros que requieren asistencia especial. Asistencia a víctimas y familiares.
DOS 10:00 – 11:00	Estructura y metodología del curso. Ejercicio para romper el hielo.	Procedimientos de salida y entrada. Responsabilidades.	Documentos y procedimientos relativos al correo.	Pasajeros insubordinados. Comodidades para los pasajeros.	Módulo X Uso de formularios, formatos y modelos del Anexo 9.
11:00 – 11:15	Descanso (15 minutos)				
TRES 11:15 – 12:05	Módulo II Aplicación. Medidas de los Estados. Objetivos y Programa FAL de la OACI	Tripulaciones y personal de explotadores de aeronave.	Material radioactivo	Módulo VIII Breve parada-estancia. Interrupción del vuelo.	Uso de formularios, formatos y modelos del Anexo 9.
CUATRO 12:05 – 12:55	Información general. Definiciones y siglas. Principios generales. FAL y AVSEC.	Inspectores de la aviación civil. Asistencia de emergencias.	Módulo VI Personas no admisibles.	Módulo IX Fianzas y exención de requisición o embargo.	Uso de formularios, formatos y modelos del Anexo 9.
12:55 – 14:00	Comida (1 hora, 5 minutos)				
CINCO 14:00 – 15:00	Módulo III Documentos requeridos para el Despacho de aeronaves.	Módulo V Información para autoridades competentes.	Personas deportadas.	Búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro.	Módulo VIII Prueba Final. Crítica del curso. Calificación de pruebas.
15:00 – 15:15	Descanso (15 minutos)				
SEIS 15:15 – 16:05	Desinsectación y Desinfección de aeronaves. Disposiciones de aviación general y vuelos no regulares.	Levante y despacho de la carga (exportación e importación)	Obtención de un documento de viaje sustitutivo.	Vuelos de socorro. Contaminación marina y operaciones de seguridad de emergencia.	Entrega de reconocimientos. Ceremonia de clausura.
SIETE 16:05 – 17:00	Módulo IV Documentos requeridos para viajar.	Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material.	Documentación de referencia adicional.	Planes nacionales para brotes de enfermedades transmisibles y de facilitación.	
	Repaso, estudio y tareas	Repaso, estudio y tareas	Repaso, estudio y tareas	Repaso, estudio y tareas	

Notas: Cada sesión dura 50 minutos aproximadamente.
Las condiciones locales pueden variar la duración de las sesiones.

V. INSTRUCCIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN Y CUIDADO DE LAS AYUDAS PARA INSTRUCCIÓN Y TEXTOS DE CONSULTA.

Ayudas informativas y/o de consulta.

Cada material entregado al participante contiene (dependiendo de la información presentada en el módulo) una serie de formularios con una designación de letra “E” seguida por dos números separados por un punto, el primer número indica el módulo al que pertenece dicho formulario y el segundo número es el consecutivo de los formularios del módulo.



En estos formularios se incluyen toda la información que sea de importancia para complementar o aclarar mejor los temas que se están abordando en el módulo, pero que no necesariamente son relevantes para cumplir con los objetivos particulares del mismo.

El participante deberá estudiar y analizar los formularios “E” previo a cada impartición del módulo a fin de que se obtenga una mejor comprensión de las presentaciones con diapositivas, así como, obtener dudas específicas para que sean resueltas durante la presentación. Todos estos formularios son propiedad del participante, bajo la responsabilidad de que debe proteger la información que contengan de personas que no deban conocerla.

Ejercicios y /o demostraciones.

Al igual que los formatos “E”, en diferentes módulos del curso se deben realizar demostraciones o ejercicios, ya sea por los instructores o por los participantes, para lo cual, se deben seguir las instrucciones para cada actividad, dicha instrucciones están contenidas en los formulario “Ejercicio”, los cuales se identifican de forma similar a los formularios “E”.



A diferencia de los formularios “E”, los “Ejercicio”, pueden o no estar contenidos en el material de los participantes, pero siempre deben presentarse en el material del instructor a fin de que éste comunique las instrucciones al grupo de la realización de los ejercicios o demostraciones.

VI. PROCEDIMIENTO PARA APROBAR EL SISTEMA DE INSTRUCCIÓN.

El curso ofrece a cada participante dos opciones de terminar el curso:

- Otorgándole un Certificado de aprobación del curso.
- Otorgándole una Constancia de asistencia al curso.

El certificado avala que el participante asistió al curso y además obtuvo una calificación final promediada mayor a 80 sobre 100, la cual lo acredita como aprobado; la constancia indica que el participante asistió al curso pero que no obtuvo los resultados esperados en las evaluaciones a las que fue sometido.

Para participantes con calificaciones finales obtenidas con promedio de 78 a 79, este se redondeará a 80 por el instructor principal, siempre y cuando el estudiante haya demostrado participación y atención en las sesiones de clase. Para las calificaciones menores a 77, el promedio se mantendrá inamovible y se otorgará constancia de asistencia.

En ambos casos, la asistencia del participante a las sesiones del curso deber ser del 100%, a menos que por causas de fuerza mayor y previa autorización de los instructores, tenga que faltar en un periodo menor al 22% de la duración del curso.

Cuando se llegara a presentar ésta situación por una causa emergente no imputable ni al participante ni a su organización, los instructores determinarán como solventar dicha falta, ya sea presentando el o los exámenes y/o actividades de manera extemporánea dentro del periodo de instrucción sin que su calificación máxima exceda de 80 para ubicarlo en el contexto de la calidad de la instrucción.

Si faltara un día completo o no presentara a la prueba final, el estudiante recibirá solo constancia de asistencia.

Es importante indicar que ésta metodología de evaluación ésta basada en la que es utilizada por la OACI, en todos sus cursos, y es la que ofrece una certeza mínima de que los participantes, realmente "hacen suyos" los conocimientos que se les impartieron.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A22-6

PROTECCIÓN AL USUARIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO - “RETRACTO”

CONSIDERANDO que el crecimiento exponencial de la aviación comercial durante los últimos años y, el consecuente aumento en el número de pasajeros transportados han implicado un desarrollo inusitado de las actividades de promoción y la acentuación de la competencia entre las aerolíneas, al mismo tiempo que una mayor necesidad de protección para los pasajeros y usuarios.

CONSIDERANDO que las tendencias internacionales ha previsto esquemas de protección al consumidor que lo facultan para retractarse de los contratos de provisión de bienes o servicios perfeccionados a través de mecanismos no tradicionales y no presenciales como los *call centers* y las plataformas de internet. Para estos efectos, se ha previsto un plazo calculado a partir de la compra, dentro del cual se permite al consumidor reevaluar su decisión y revertirla sin necesidad de oponer ninguna motivación particular.

CONSIDERANDO la necesidad de propender por un servicio de transporte aéreo de óptima calidad, que tienda a la plena satisfacción del usuario, por tanto se hace imperioso fortalecer la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo con el fin de garantizar un desarrollo equilibrado para un sector que debe operar en un entorno de plena y constante transformación.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Adoptar en las legislaciones internas de los Estados miembros el derecho al retracto, entendido como el derecho de los usuarios del servicio de transporte aéreo de arrepentirse por una compra realizada por medios no tradicionales.
2. El ejercicio del derecho estará sujeto a las siguientes reglas:
 - a) El retracto deberá ser ejercido, a través de cualquier canal de atención del vendedor, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas corrientes siguientes a la operación de compra.
 - b) El retracto sólo podrá ser ejercido con una anterioridad igual o mayor a ocho (8) días calendario entre el momento de su ejercicio oportuno y la fecha prevista para el inicio de la prestación del servicio para operaciones nacionales. En caso de operaciones internacionales, el término será igual o mayor a quince (15) días calendario.
3. El transportador tendrá derecho a una retención y la misma será diferencial para tiquetes nacionales y tiquetes internacionales, aplicando la tasa de cambio oficial aprobada por el ente acreditado para el día en que el pasajero comunique al transportador o agente de viajes su decisión de retractarse. En todo caso, el valor retenido no podrá ser superior al diez por ciento (10%) del valor recibido por concepto de tarifa, excluyendo tasas, impuestos y tarifa administrativa.
4. Los anteriores valores serán reajustados anualmente de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.

5. La aerolínea o agente de viajes que vendió el tiquete, deberá reembolsar el dinero al pasajero en un plazo máximo de treinta (30) días calendario a partir de la comunicación del retracto.
6. Si el pasajero ejerce su derecho de retracto ante la agencia de viajes que realizó la venta del tiquete como intermediario, esta procederá al reembolso del dinero a que haya lugar, una vez la aerolínea ponga a su disposición el monto correspondiente, sin perjuicio del plazo de treinta (30) días previsto en el inciso anterior para que el reembolso del dinero al pasajero se haga efectivo.
7. El pasajero tendrá derecho a la devolución de la tasa aeroportuaria. Se excluyen aquellas tasas, impuestos y o contribuciones que por regulación no sean reembolsables.

RECOMENDACIÓN A22-8

MÉTODO PARA LA SEGURIDAD DE LA CARGA EN TRÁNSITO

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que las amenazas vinculadas con el narcotráfico, tráfico ilegal de personas, de armas y de artículos de valor, a través de la carga aérea, en la cual la delincuencia organizada ha visto como una forma fácil de transporte, atentando así con el correcto uso de la aviación civil, sobre todo en aquella carga en la cual nuestros Estados no han tenido intervención alguna en su inspección y de asegurarse que se transporta debidamente segura, un ejemplo de esto es lo que pasa con la carga en tránsito.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con un procedimiento con el objetivo de contrarrestar las amenazas antes mencionadas y a la vez proponer a la OACI, se tome en cuenta esta iniciativa para desarrollar guías de orientación y un método recomendado para la inspección y protección de la carga en tránsito, el Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración de un Procedimiento para la Seguridad de la carga en tránsito.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar el Procedimiento que a continuación se detalla como parte de las medidas de seguridad para la carga transportada por vía aérea.

PROCEDIMIENTO PARA LA SEGURIDAD DE LA CARGA EN TRÁNSITO

1. Introducción

- 1.1 La carga y el correo para su transportación por vía aérea debe realizarse en un entorno de operaciones único y cumpliendo con parámetros de principios básicos como son:
 - a) Las aeronaves que transportan carga deben operar desde un entorno seguro.

- b) La carga y el correo deben ser sometidas a controles de seguridad apropiados, incluida la inspección, antes de que sean cargadas en una aeronave y en el transbordo proveniente del exterior.
 - c) Los controles y procedimientos de seguridad adicionales que se aplicaran a la carga serán determinados por las autoridades de Aviación Civil de los Estados contratantes, de acuerdo a las evaluaciones de riesgo llevadas a cabo por las autoridades competentes.
 - d) Los controles de seguridad e inspecciones que se le aplican a la carga que se encuentra a bordo de las aeronaves comerciales, se protegerán contra interferencias no autorizadas hasta su salida del Estado de origen.
- 1.2 Tomando en cuenta que los Estados no poseen un procedimiento o un convenio de validación con otros Estados que transportan carga con destino a otro país, como establece el Anexo 17 de la OACI, deberían aplicar medidas de seguridad adicionales con la carga de transbordo y la de tránsito para evitar el tráfico de estupefacientes y de artículos que pongan en riesgo la seguridad del vuelo.
- 1.3 Que los Estados deben incorporar, como una política de Gobierno, la lucha contra el narcotráfico, sirviendo de muro de contención contra esta actividad delictiva y considera necesario abordar con rigor este tema y enfrentarlo unido ante esas amenazas, en conjunto con todos los Estados de la región.

2. Desarrollo

2.1 Ámbito de aplicación

- 2.1.1 El presente procedimiento sería aplicable a toda la carga que llega a bordo de aeronaves comerciales extranjeras, a cualquier Estado contratante de la región, ya sea de transbordo o de tránsito y que por algún motivo esta fue segregada o manipulada por autoridades aeroportuarias o personal ajeno de la línea aérea.
- 2.1.2 Las circunstancias por las cuales una carga en tránsito estará sujeta a una inspección adicional en el Estado en que arribó serán las siguientes:
- a) Que origine de un Estado donde se conozca que sus controles de seguridad sean débiles y por ende considerado como Estado vulnerable.
 - b) Cuando se baje toda la carga o parte de ella, para luego subirla nuevamente con el fin de acomodarla para garantizar un correcto peso y balance de la aeronave.
 - c) Cuando se trate de perecederos y debido a que la aeronave debe permanecer cierto tiempo en tierra, sean bajados para protegerlos de su deterioro y almacenarlos en cuartos fríos.
 - d) Cuando por motivos de desperfectos técnicos en la aeronave, tenga que transbordarse la carga o el correo a otra aeronave.

2.2 Procedimiento

- 2.2.1 Los controles de seguridad estarán bajo la responsabilidad de una autoridad competente a la cual se le ha delegado esta actividad en colaboración con los organismos de seguridad que operen dentro de los aeropuerto, con el objetivo de evitar que se produzca un acto delincuenciales o de interferencia ilícita.

- 2.2.2 La carga en tránsito o en transbordo podrá ser inspeccionada por personal autorizado, con el propósito de descubrir objetos o sustancias que pongan en riesgo la seguridad del vuelo. Para tal fin el inspector encargado puede auxiliarse de las técnicas necesarias para esta actividad, como son:
- Rayos X
 - Detectores portátiles de trazas
 - Técnica canina
 - Inspección visual
 - Otras técnicas
- 2.2.3 En caso de detectarse dentro de la carga artículos o sustancias sospechosas que se considere riesgosa para el vuelo, esta será sometida a una revisión más exhaustiva incluyendo la apertura de otros bultos si así se determina necesario.
- 2.2.4 Si en el proceso de inspección se evidencia la presencia de armas o artículos no declarados que pongan en riesgo la seguridad del vuelo o de cualquier otra sustancia de consumo restringido en ese Estado, la autoridad competente encargada de la inspección procederá a comunicarle al explotador aéreo, que la aeronave y su tripulación quedan retenidas en tierra hasta tanto se realicen las investigaciones correspondientes y se determine el grado de culpabilidad de los implicados.
- 2.2.5 Todos los gastos así como los daños y perjuicios derivados de la retención de la aeronave y su tripulación serán de entera responsabilidad del explotador aéreo, así también como de otros gastos que se incurran por cualquier otra causa originada del hallazgo.
- 2.2.6 Las autoridades aeroportuarias, tomarán las medidas preventivas con los bultos sospechosos con evidencias positivas de contener elementos prohibidos o que pongan en riesgo la seguridad del personal y del vuelo, procediendo como sigue:
- a) Si existe la certeza de que el objeto o sustancia encontrada es un explosivo, entonces ningún miembro del equipo de inspectores tocará o manipulará el bulto sospechoso;
 - b) Debe contactarse de inmediato al personal especializado en desactivación de explosivos
 - c) Determinarán qué zonas corren riesgo y ordenarán la evacuación inmediata de esas zonas en caso de considerarse una explosión inminente;
 - d) Se notificará del descubrimiento a la autoridad aeronáutica local y esta a su vez lo notificará a las dependencias según su ámbito de competencia, por ejemplo: a la oficina principal del explotador aéreo, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado del explotador aéreo si así procediera y a las autoridades aeronáuticas de origen y de destino previsto.
- 2.2.7 Para cumplir con los principios de facilitación, estas inspecciones deben efectuarse durante el tiempo de estancia de la aeronave en tierra con el objetivo de no interrumpir los itinerarios de vuelo establecido por la línea aérea, siempre y cuando no se detecten irregularidades en la carga y/o el correo.

2.3 Sanciones

- 2.3.1 Cuando los explotadores de aeronaves o las tripulaciones, se nieguen a someterse a estos controles o inspecciones adicionales de seguridad por parte de las autoridades competentes, se debería levantar un acta del hecho e informar a la autoridad aeronáutica, quien negará la continuidad del vuelo, y a la aplicación de sanciones, tales como: multas, inhabilitación, suspensión, revocación o cancelación de certificado de explotador aéreo de conformidad a lo establecido en sus leyes nacionales.

— FIN —

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A22-10

PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (OSS)

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO el documento de distribución limitada publicado por la OACI “Reconocimiento de la Equivalencia de Medidas de Seguridad” y la necesidad de implementar un programa de Control de Seguridad Único, basado en el cumplimiento de las normas 4.4.2; 4.4.3 y 4.5.4 del Anexo 17, el Grupo AVSEC/FAL CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración de un procedimiento para este propósito.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar el procedimiento que a continuación se detalla como parte de la política de los Estados para incrementar la eficiencia operacional de los operadores.

PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (OSS)

1. Introducción

1.1 Para la actividad aerocomercial mundial, tanto el tiempo y demás recursos son componentes fundamentales de su desarrollo. El sistema aerocomercial se verá beneficiado en su conjunto, con la implementación del OSS, en lo referente a mejoras en la calidad del servicio, minimizando tiempos, ajustando infraestructuras, y cumpliendo al mismo tiempo con la reglamentación de seguridad de la aviación.

2. Objetivo

2.1 Establecer en toda la Región, un Sistema de Control de Seguridad Único (OSS), con la finalidad de darle sostenibilidad al sistema de seguridad de la aviación, así como incrementar la eficiencia operacional de nuestros aeropuertos y aerolíneas.

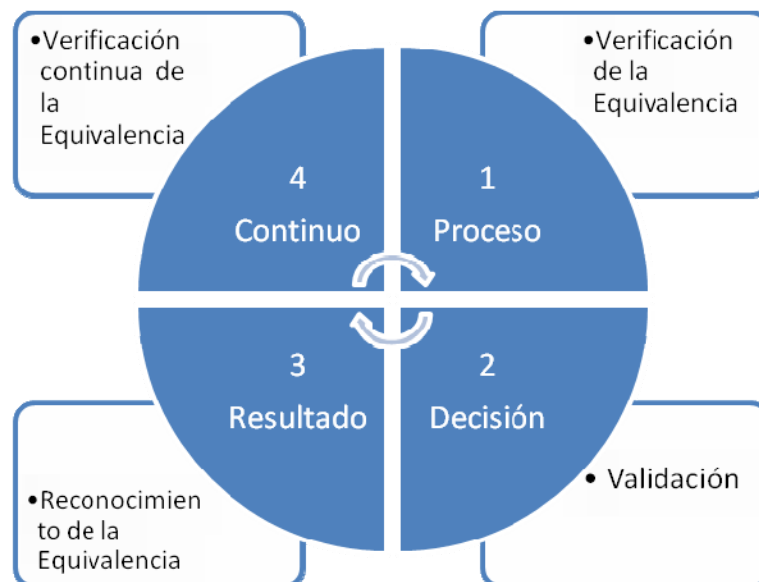
3. Desarrollo

3.1 Con el fin de evitar la duplicación de controles de seguridad e incrementar la efectividad y sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, los Estados pueden considerar el reconocimiento de los sistemas de seguridad de la aviación de otros Estados cuando se determine que son similares (Recomendación 2.4.9 Anexo 17).

3.2 En el contexto de la seguridad de la aviación, el reconocimiento de la equivalencia, se entiende como la aceptación formal por parte de un Estado, que las medidas de seguridad llevadas a cabo en otro Estado, son por lo menos, similares a sus propias medidas de seguridad.

3.3 Tal como se describe a continuación en la figura 1, el proceso que lleva al reconocimiento de la similitud puede ser validado de acuerdo al resultado de las equivalencias.

Figura 1
Proceso de Reconocimiento de la Equivalencia



3.4 Verificación de la Equivalencia:

3.4.1 La verificación está destinada a determinar si las medidas de seguridad adoptadas y aplicadas en los aeropuertos, de un determinado Estado, que sean de interés para el Estado que la solicita, cumplen con el nivel mínimo de seguridad.

3.4.2 En relación a lo enunciado en el párrafo anterior, podemos mencionar que el flujo de pasajeros en transferencia que provengan del aeropuerto “A”, cuyo nivel de seguridad haya sido validado por el Estado “Y”, no necesitará ser inspeccionado nuevamente cuando se dirijan al aeropuerto “C” (Ver figura 2).

Figura 2
Reconocimiento de la disposición de Equivalencia



3.4.3 El Proceso de Verificación se basa en que los Estados involucrados cumplan con los requerimientos mínimos que establecen las Normas 2.4.2, 3.1.3, 4.4.2, 4.4.3 y 4.5.4 del ANEXO 17.

3.4.4 El Proceso debe ser documentado e incluir una revisión de la documentación correspondiente y una evaluación en sitio por el Estado Y, de los procedimientos aplicables en materia de seguridad implementados por el Estado X (**Ver Anexo A**).

3.4.5 La revisión debe incluir una evaluación por el Estado Y, de todos los elementos relevantes de la documentación provista por el Estado X, tales como:

- a. Marco jurídico regulatorio que permita la viabilidad de este proceso.
- b. Reporte de la auditoria USAP de la OACI.
- c. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), Reglamentación de Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Seguridad del Aeropuerto y otros programas de seguridad relevantes del operador.
- d. La naturaleza y el alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente de aviación civil.
- e. Intercambio de información sobre amenazas y riesgos.
- f. Intercambio de información sobre acuerdo (s) de reconocimiento (s) con otros Estados
- g. Regulaciones, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad del aeropuerto
- h. Equipos de seguridad utilizados en el aeropuerto, uso operativo de los equipos de seguridad y procedimientos para la calibración y mantenimiento de los mismos, si aplica;
- i. Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación;
- j. Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado;
- k. Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad;
- l. Información sobre los controles de seguridad, recolectada a través de actividades nacionales de control de calidad (auditorias, estudios, inspecciones y pruebas), si están disponibles. La información recolectada debe incluir, la frecuencia, resultados

y otros detalles pertinentes, al control de la calidad de las actividades llevadas a cabo por el Estado X, así como las entidades que se dedican a estas actividades.

- m. Establecimiento de un sitio seguridad de transmisión de información entre los estados participantes.

Nota1: Cuando el Estado X tiene acuerdos de reconocimiento con otros Estados, el Estado Y podría tomar en cuenta estos acuerdos para determinar si se debe reconocer la equivalencia o similitud de los sistemas de seguridad de estos Estados X. Esto puede lograrse a través de una verificación de los procedimientos utilizados por el Estado X.

Nota2: Además de la revisión de documentos, la verificación debe incluir una evaluación en sitio del sistema de seguridad, donde se comprobarán todos los factores pertinentes que rodean al aeropuerto y las operaciones de las Líneas Aéreas.

Nota3: Tanto la verificación de los documentos y la evaluación en sitio, pueden centrarse en áreas específicas que el Estado Y desea reconocer. Por ejemplo cuando, solo sea de su interés, el reconocimiento de determinados aeropuertos o componentes individuales en el Estado X, como sería la inspección del equipaje de bodega.

3.5 **Decisión: Validación**

3.5.1 Basado en el Proceso de Verificación, el Estado Y, debe establecer formalmente si las medidas de seguridad en el Estado X, proporcionan, o no, las garantías mínimas equivalentes a las de su propio sistema de seguridad. El Estado Y, en base a la información obtenida mediante el proceso de verificación, tomará la decisión de validar o no validar, la equivalencia de las medidas de seguridad, documentando esta decisión.

3.6 **Resultado: Reconocimiento de Equivalencia**

3.6.1 La decisión para reconocer la equivalencia puede ser multilateral, bilateral o unilateral.

- a) **Reconocimiento de Equivalencia Multilateral.** Más de dos Estados pueden optar por lograr el reconocimiento de la equivalencia, sobre la base de un reconocimiento multilateral, por lo que el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad es recíproco entre todos los Estados. Un acuerdo formal (Memorando de Entendimiento (MoU) o un Acuerdo de Reconocimiento), debe describir todos los requisitos y responsabilidades inherentes a la implementación del mismo.
- b) **Reconocimiento de Equivalencia Bilateral (el Estado X reconoce el Estado Y, y el Estado Y reconoce el Estado X).** Dos Estados pueden optar por establecer un acuerdo de reconocimiento de equivalencia sobre la base de un reconocimiento bilateral, en el que el reconocimiento de equivalencia de las medidas de seguridad, sea mutuo entre ambos Estados. Un acuerdo formal (Memorando de Entendimiento MoU o Acuerdo de Reconocimiento), debe describir todos los requisitos y responsabilidades inherentes a la implementación del mismo (**Ver Anexo B**).
- c) **Reconocimiento de Equivalencia Unilateral (el Estado Y reconoce al Estado X, pero el Estado X no reconoce el Estado Y).** Cuando el entorno operacional o las restricciones nacionales legales no sean propicias para la implementación de un acuerdo bilateral o multilateral, un Estado puede entrar en un acuerdo de reconocimiento de la equivalencia con otro Estado de manera unilateral. Ejemplo de ello se presenta, cuando el Estado Y, reconoce unilateralmente la equivalencia de las medidas de seguridad del Estado X, el cual no considera equivalentes las medidas de seguridad del Estado Y, con su sistema de seguridad. Aun cuando el Estado X, no reconozca la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación

en el Estado Y, en virtud de un acuerdo formal unilateral, las responsabilidades de supervisión y acuerdos, así como las disposiciones de intercambio de información, deben ser claramente definidas y asignadas a ambos Estados (**Ver Anexo C**).

Figura 3

Reconocimiento Bilateral y Multilateral de Equivalencia de las Medidas de Seguridad



3.7 Proceso Continuo: Verificación Continua de la Equivalencia

3.7.1 Una vez que el acuerdo de reconocimiento esté firmado, las evaluaciones en sitio de los procedimientos de seguridad, aplicados e implementados por el Estado X, deben ser llevadas a cabo periódicamente por el Estado Y, como un medio para revalidar el acuerdo.

3.7.2 La frecuencia con la que se van a llevar a cabo las evaluaciones en sitio, debe ser establecida en el acuerdo; considerando la solidez y confiabilidad de la supervisión de la seguridad del Estado X; es recomendable que el Proceso de Vigilancia continua en sitio, sea realizado a intervalos regulares que no excedan los dos años.

3.7.3 Establecer formalmente un equipo, que lleve a cabo evaluaciones de riesgos continuas del sistema de seguridad, en los aeropuertos que pertenezcan o sean parte del sistema One-Stop Security; estas evaluaciones se llevarán a cabo, como mínimo, sobre la base de nuevas amenazas existentes, ya sean locales, regionales o mundiales, que puedan afectar, significativamente, las operaciones de la aviación civil.

3.7.4 Se llevarán a cabo auditorías e inspecciones, como mínimo, una vez al año a los aeropuertos que forman parte del sistema One-Stop Security; esto con el fin de asegurar que los Estados y sus aeropuertos, que participan, satisfacen las obligaciones del sistema One-Stop Security, y los acuerdos establecidos en el.

3.8 Notificación de Cambios que Afecten el Reconocimiento de Equivalencia:

- a. Cualquier cambio que pudiera afectar la validez del acuerdo de reconocimiento de la equivalencia, deberá ser comunicado tan pronto sea posible, entre los Estados

concernientes; como por ejemplo, cambios operacionales, riesgos o amenazas en el entorno.

- b. Establecer un mecanismo de intercambio de información entre las Autoridades competentes, los aeropuertos y las compañías aéreas, para facilitar y simplificar los cambios del entorno operativo.
- c. Cualquier modificación significativa en el Programa de Seguridad del Aeropuerto, reglamentos, procedimientos o la legislación nacional, cómo resultado de cambios en el entorno, de amenazas o consideraciones locales, deberá ser comunicado lo antes posible a los Estados interesados.
- d. Cuando exista incumplimiento del acuerdo de reconocimiento de la equivalencia (en todo en parte), y este afecte los resultados de la seguridad y esto sea observado, durante las actividades de supervisión llevadas a cabo por el Estado X, o cuando hay duda razonable de incumplimiento por el Estado X, tal situación debe ser comunicada al Estado Y, tan pronto sea posible.

3.8.1 Sobre la base de la información recibida, los Estados deben reevaluar si el reconocimiento continuo sigue siendo válido. El Estado Y debe reservarse el derecho a suspender o terminar un acuerdo de reconocimiento de equivalencia, si las circunstancias lo llevan a concluir que, los procedimientos de seguridad aplicados por el Estado X (o Aeropuerto A), no cumplen con los resultados mínimos requeridos de equivalencia de seguridad. Esta decisión o acción, debe ser documentada y presentada a las partes interesadas.

3.8.2 Cuando los Estados hayan aceptado un acuerdo de reconocimiento de equivalencia, sobre una base multilateral, bilateral o unilateral, cualquier acuerdo de reconocimiento de equivalencia previo, debe ser revelado a todos los Estados afectados. De igual manera, los Estados pueden reservarse el derecho de suspender o terminar sus acuerdos, si consideran que un nuevo reconocimiento de equivalencia acordado por un Estado, con el que también tienen un acuerdo, puede ser riesgoso. Esta decisión o acción, debe ser documentada y presentada a las partes interesadas.

3.9 **Responsabilidad:**

3.9.1 Los Estados deben considerar sus responsabilidades legales, con respecto a las obligaciones internacionales tomando en cuenta su legislación nacional.

3.10 **Aplicación de los Acuerdos de Reconocimiento de la Equivalencia en Seguridad:**

3.10.1 El reconocimiento de las medidas de seguridad entre Estados, puede llevarse a cabo, a través de un proceso tendiente a mejorar de manera integral los procedimientos de seguridad; este proceso, conocido como Control de Seguridad Único (OSS), consiste en que los pasajeros en transferencia, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga, estén exentos de inspecciones en un aeropuerto de conexión (aeropuerto B), si han sido inspeccionados a un nivel equivalente en su aeropuerto de origen (aeropuerto A).

3.10.2 El operador de aeronave y aeropuerto, basados en sus evaluaciones de riesgos, pueden optar por no proporcionar las exenciones de controles de seguridad, como resultado del acuerdo.

3.11 **Control de Seguridad Único (OSS):**

3.11.1 El Control de Seguridad Único permite a los pasajeros en transferencia, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga, estar exentos de inspección, si han sido adecuadamente inspeccionados en el aeropuerto de origen.

3.11.2 El Control de Seguridad Único puede darse de manera holística cuando queden exentos de la re-inspección, pasajeros, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga; o bien, de forma específica, cuando por lo menos uno de los elementos deba ser re-inspeccionado. Un acuerdo de Control de Seguridad Único puede cubrir toda la operación de transferencia entre dos Estados, o su alcance puede ser limitado a un aeropuerto o terminal específico, un número de aeropuertos o todos los aeropuertos dentro de un Estado.

4 Beneficios del Control de Seguridad Único (OSS):

4.1 El Control de Seguridad Único puede ser implementado por todos los Estados y sus aeropuertos. Sin embargo es recomendable realizar un análisis de riesgo/costo/beneficio, para cada aeropuerto, involucrado y partes interesadas, para evaluar la importancia de poner en práctica un OSS.

4.1.1 Beneficios:

- a) Incrementa la cooperación entre Estados;
- b) Mayor sostenibilidad de la seguridad de la aviación, que puede tener como resultado nueva asignación de recursos;
- c) El proceso de transferencia se hace más sencillo y expedito para los viajeros, traduciéndose en conexiones más cortas, disminuyendo los riesgos de perder las conexiones y/o equipajes en el lugar de destino;
- d) Aumento de la eficiencia operacional de los aeropuertos y las aerolíneas, incluyendo menos retrasos;
- e) Mayor satisfacción de los pasajeros por el servicio y ofrecimiento de una experiencia de viaje más fluida;
- f) Optimización de los recursos disponibles.

5 Desafíos para el Estado Y, que deben ser tomados en consideración:

- a. Adecuaciones en la infraestructura del aeropuerto para proteger a los pasajeros de injerencias no autorizadas, en el área de transferencia y/o para manejar la separación del equipaje de bodega y carga con mayor seguridad.
- b. Dotar de los recursos necesarios a la autoridad competente, para el establecimiento y continuidad de los acuerdos, incluyendo la necesidad de evaluaciones en sitio;
- c. Seguimiento a los cambios que se producen en base a las amenazas globales o riesgos en el medio ambiente, y así estar preparados para tomar las medidas adecuadas en respuesta a tales cambios, como sería por ejemplo el restablecimiento de la inspección de transferencia temporal o permanente;
- d. Identificar los problemas relacionados con la responsabilidad que permita prevenir la conclusión de un acuerdo.

6 Consideraciones de Infraestructura para el OSS:

6.1 El acuerdo de Control de Seguridad Único, debe considerar los inconvenientes relacionados a infraestructura y las protecciones subsiguientes de los pasajeros en transferencia y su equipaje de cabina, contra interferencias no autorizadas. La principal premisa del acuerdo OSS, es que los pasajeros y sus pertenencias personales, amparados por el acuerdo, no deben mezclarse con pasajeros que no hayan sido sujetos a la inspección de equivalencias de seguridad.

6.2 Todos los aeropuertos de transferencia, con un OSS implementado, conectando pasajeros no cubiertos por el acuerdo, deben ser sujetos a inspección antes de mezclarse con los pasajeros

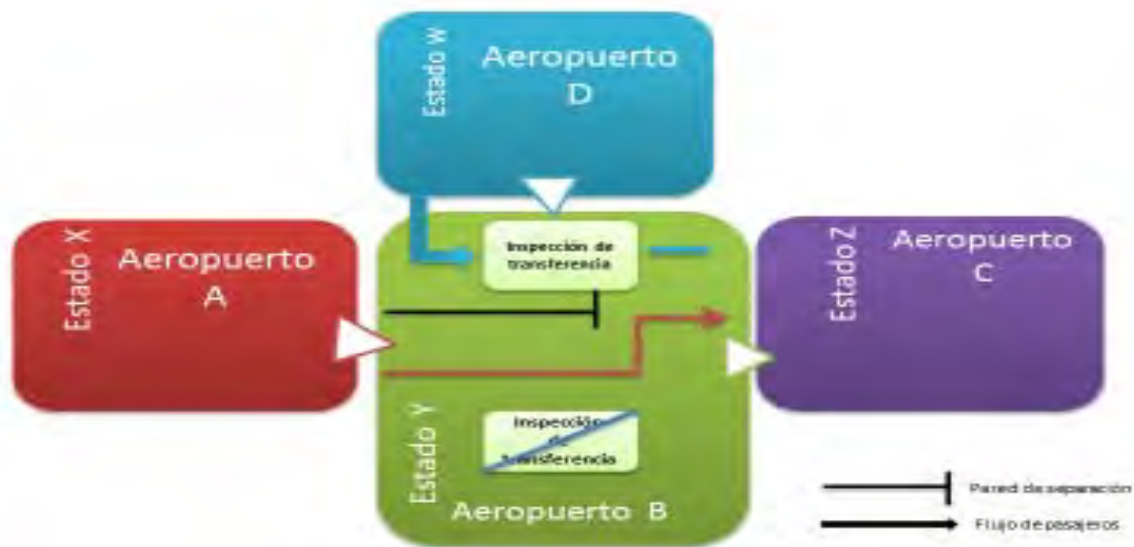
cubiertos por el acuerdo (OSS). Pasajeros arribando del Aeropuerto A, deben ser separados de los pasajeros que arriben del Aeropuerto D, hasta que los mismos sean inspeccionados.

6.3 Este escenario se describe en la figura 4, donde el Aeropuerto A, en el Estado X tiene un acuerdo de OSS con el Aeropuerto B en el Estado Y, pero no tiene acuerdo implementados con el Aeropuerto D, en el Estado W; en tal situación los pasajeros que arriben del aeropuerto D, no deben mezclarse con pasajeros en transferencia arribando del Aeropuerto A, hasta que los mismos sean sujetos de inspección en el Aeropuerto B.

6.4 Colocar barreras físicas, para segregar a los pasajeros con acuerdos de un OSS y los pasajeros sin acuerdos de seguridad; ante tal situación, una inspección de seguridad, debe ser realizada en el área de llegada, antes de permitirles a personas bajo los acuerdos de OSS, utilizar la misma área que los pasajeros sin acuerdos de seguridad.

6.5 Debe considerarse el Plan de Contingencia, para enfrentar cualquier cambio de riesgo y amenaza en el entorno, o cualquier otro cambio significativo, que afecte la validación del OSS. Para tal efecto, deben ser implementados mecanismos, en el Estado Y (Aeropuerto B) que permitan la re-inspección de todos los pasajeros, equipaje de cabina, equipaje de bodega y carga arribando del Estado X (o Aeropuerto A).

Figura 4
Separación de pasajeros para el Control de Seguridad Único (OSS)



6.6 Un acuerdo de Control de Seguridad Único, puede tomar en cuenta otros acuerdos de OSS, para el caso en que, los pasajeros en tránsito, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga, llegando al aeropuerto B del aeropuerto A, hayan sido objeto de transferencia en el Aeropuerto A, para una variedad de destinos. El Aeropuerto A, debe ser capaz de demostrar, como parte del acuerdo de validación y los procesos de verificación continua, qué controles de seguridad eficaces, han sido aplicados a tales pasajeros incluyendo, equipaje de cabina, bodega y la carga.

ANEXO A
Lista de verificación

Inspector: _____

Fecha: _____

Área: <u>PUNTO DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD</u>		Hora: _____			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Condición del equipo de rayos X (registro prueba inicial diaria)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Condición del arco detector de metales (registro de prueba inicial)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Condición del detector de metales manual		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad medios de comunicación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con un supervisor		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con Policía Nacional		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Número adecuado de personal de inspección de seguridad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Área privada para inspecciones físicas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
El personal de inspección de seguridad esta certificado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Rotación del personal de rayos X (20 min ops / 40 min. descanso)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Todos los pasajeros / personas son inspeccionadas adecuadamente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Todo el equipaje de mano es inspeccionado adecuadamente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emplean todas las funciones del arco detector de metales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se realiza las inspecciones aleatorias personas / equipaje (10%)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se emplea adecuadamente el detector de metales manual		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se conducen inspecciones físicas de las personas adecuadamente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se conducen inspecciones adecuadas a los pax de movilidad reducida		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Criterios de identificación y confiscación de artículos prohibidos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Inspección para infantes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Inspección de artículos médicos, de salvamento/con valor de prueba o científico/las urnas cinerarias		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cortesía en el trato a los pasajeros y personas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Lista de verificación

Inspector: _____

Fecha: _____

Área: CONTROL DE ACCESO		Hora: _____			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Equipo de comunicación en los puntos de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cantidad adecuada del personal en el punto de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Listas actualizadas de restricción de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación del carnet de ingreso aeroportuario		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación del pase vehicular		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos adecuados de inspección de personas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos adecuados de inspección de vehículos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Poseen los SOP vigentes y propios de su puesto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Iluminación suficiente del punto de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección contra las inclemencias del tiempo (clima)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Lista de verificación

Inspector: _____ Fecha: _____

Área: <u>PARTE AERONÁUTICA (PERIMETRO / RAMPA)</u>		Hora: _____			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Señalización (rótulos)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Frecuencia de las patrullas del perímetro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Iluminación de la plataforma		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Portación correcta de los carnet de acceso aeroportuario		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Seguridad del perímetro de las aeronaves		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Aeronaves en pernocta. Se encuentran aseguradas?(sellos seg y otros)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Portación visible de PAV de los vehículos en la parte aeronáutica		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección del equipaje de bodega de origen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección de la carga y correo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección de los suministros de abordó		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Lista de verificación

Inspector: _____

Fecha: _____

Área: EDIFICIO TERMINAL / SALAS DE ABORDAJE		Hora: _____			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Verificación de todas las puertas que puedan dar acceso a las ZSR		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Compuertas de equipaje de bodega cerradas cuando no están en ops.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación de los procedimientos de seguridad de concesionarios cuyas instalaciones proveen acceso a las ZSR		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Señalización de las puertas y compuertas (ZSR)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Control de cerraduras y llaves		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Presencia del personal de seguridad en las puertas de embarque		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Puertas cerradas de los puentes de embarque sin operación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación de los pasaportes / ID de los pasajeros en el embarque		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos de seguridad pasajeros en transito		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos de seguridad pasajeros en transferencia		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Separación de pasajeros de origen con los de arribo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Lista de verificación

Inspector: _____

Fecha: _____

Área: PUNTO DE INSPECCIÓN EQUIPAJE DE BODEGA		Hora: _____			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Condición del equipo de rayos X (registro prueba inicial diaria)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad medios de comunicación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con un supervisor		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con Policía Nacional		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Número adecuado de personal de inspección de seguridad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
El personal de inspección de seguridad esta certificado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Rotación del personal de rayos X (20 min ops / 40 min. descanso)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Porcentaje mínimo requerido para la inspección manuales (10%)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mantenimiento de registros de las inspecciones manuales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos en el caso de una interrupción de energía / avería		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos establecidos en el caso de que se descubra un artículo sospechoso o prohibido		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos para reunir a los pasajeros con el equipaje para realizar los registros físicos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Inspección de equipaje en transferencia		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos de reconciliación del equipaje		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Lista de verificación

Inspector: _____

Fecha: _____

Área: DOCUMENTACIÓN		Hora: _____			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Marco jurídico regulatorio que permita la viabilidad del OSS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Reporte de la auditoria USAP de la OACI		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PNSAC, PSA, PSE, Reglamentación de seguridad de la aviación, Naturaleza y alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Intercambio de información sobre amenaza y riesgo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Intercambio de sobre acuerdo (s) de reconocimiento (s) con otros Estados		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Información sobre los controles de seguridad, recolectada a través de actividades nacionales de control de calidad (auditorias, estudios, inspecciones y pruebas). La información debe incluir, la frecuencia, resultados y otros detalles pertinentes, al control de la calidad de las actividades llevadas a cabo por el Estado X, así como las entidades que se dedican a estas actividades.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ANEXO B

MODELO DE MEMORANDO DE ACUERDO (MoU) PARA EL RECONOCIMIENTO BILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN ENTRE (ESTADO X) Y (ESTADO Y)

PREÁMBULO

Considerando la importancia de las disposiciones de las Normas del Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944 de la Organización de Aviación Civil Internacional,

Las Partes han aceptado lo siguiente:

OBJETIVOS

Establecer una base de garantías convenida, mediante normas aceptadas de controles y procedimientos de seguridad, por la cual una autoridad competente puede, en uno o más aeropuertos seleccionados bajo su responsabilidad, eximir de nuevas inspecciones a pasajeros y equipaje de mano o equipaje de bodega o carga en tránsito procedentes de uno o más aeropuertos seleccionados bajo la responsabilidad de otra autoridad competente.

DEFINICIONES

Para los propósitos del presente Acuerdo y sus Adjuntos se entiende por:

“Anexo 17” las Normas y métodos recomendados internacionales de la OACI contenidos en el Anexo 17 — Seguridad al Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el séptimo día de diciembre de 1944 (Anexo 17), en su versión aplicable;

“Autoridad competente” el órgano designado por cada Estado en virtud de la Norma 3.1.3 del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y cualquier otra autoridad nacional con la cual se comparten o delegan las responsabilidades indicadas en este Acuerdo;

“equipaje de mano” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la cabina de una aeronave;

“equipaje de bodega” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la bodega de una aeronave;

“las Partes” o “Parte” los signatarios del presente Acuerdo;

“aeropuerto seleccionado” todo aeropuerto o terminal por el cual la autoridad competente tiene responsabilidad, y que ha sido identificado por dicha autoridad, como un aeropuerto o terminal que aplica controles de seguridad a los pasajeros y su equipaje de cabina y de bodega, en vuelos seleccionados con arreglo al presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“vuelo seleccionado” todo vuelo directo que ha sido identificado por la autoridad competente como sujeto a los controles de seguridad establecidos en el presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“inspección” la aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

ÁMBITO

El presente Acuerdo establece los términos y condiciones bajo los cuales cada Parte conviene en reconocer los controles de seguridad de la otra aplicables a:

Pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

Las Partes convienen en que el reconocimiento de los controles de seguridad conducirá a la implantación de procedimientos de seguridad de una sola etapa para pasajeros y equipaje de cabina y bodega, en aeropuertos seleccionados de sus territorios, que figuran en el Adjunto A.

CONFIDENCIALIDAD Y NO DIVULGACIÓN

Las Partes se comprometen a observar la confidencialidad y el carácter secreto de los documentos, la información y otros datos recibidos o suministrados por la otra Parte durante el período de aplicación del presente Acuerdo y sus adjuntos.

Las Partes convienen en firmar el Acuerdo de No Divulgación (NDA), adjuntado al presente documento como Adjunto B, al mismo tiempo en que firman el presente Acuerdo, y que

BASE PARA EL RECONOCIMIENTO BILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD

Disposiciones generales

De conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del derecho internacional, el Estado de X y el Estado de Y reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integral del presente Acuerdo.

El Estado X y el Estado de Y actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional designados, en particular el Anexo 17, en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en sus territorios, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte notificará a la otra Parte, a petición de ésta, toda diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas en las normas de seguridad de la aviación que tienen pertinencia para los explotadores de la otra Parte.

Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronave (Doc 8364), firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 8920), firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Doc 8966), firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc 9518), firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Doc 9571), hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991; el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc 9960), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010; el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 9959), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010 y cualquier otro Acuerdo multilateral sobre seguridad de la aviación que sea vinculante para las Partes.

PROCESO DE VALIDACIÓN

Las Partes reconocen que han intercambiado todos los NCASP y ASP, reglamentos y procedimientos escritos pertinentes para garantizar la comprensión mutua de las medidas de seguridad vigentes, en particular con respecto a la inspección de pasajeros, equipaje de cabina y bodega. Entre estos cabe mencionar los siguientes:

- a) NCASP y ASP;
- b) reglamentos, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad aeroportuaria;
- c) equipo de inspección empleado en el aeropuerto seleccionado, uso operacional del equipo de inspección y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, cuando corresponda;
- d) contratación de personal de seguridad, verificación de antecedentes, procedimientos de instrucción y certificación;
- e) medidas de seguimiento y control del desempeño en el aeropuerto seleccionado; y
- f) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros después de la inspección.

Las Partes reconocen que han intercambiado la información sobre controles de calidad emanados del NQCP, cuando se disponga del mismo. Esta información puede comprender, entre otras cosas:

- a) el número de estudios, inspecciones y pruebas en los que se basa el control de calidad;
- b) entidades involucradas en los estudios, inspecciones y pruebas;
- c) detalles sobre cómo se llevan a cabo los estudios, inspecciones y pruebas.

Las Partes reconocen que han verificado los procedimientos aplicados por cada una, basándose en evaluaciones conjuntas in situ de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

En el Adjunto C al presente Acuerdo, figura un resumen de las medidas de seguridad vigentes con arreglo a los intercambios de información mencionados en los Artículos XX y XX.

EXAMEN CONTINUO

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en los programas, reglamentos y procedimientos escritos mencionados en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en las medidas de control de calidad mencionadas en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes convienen en realizar una verificación mutua de los procedimientos aplicados, con una frecuencia convenida de común acuerdo, sobre la base de las evaluaciones conjuntas in situ, de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y de bodega. Las Partes también convienen en considerar favorablemente las peticiones de participar, con carácter de observadoras, en las inspecciones de seguridad emprendidas por la otra Parte.

CONSULTAS

Si una Parte tiene motivos razonables para suponer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de la presente sección, aquella puede solicitar la realización de consultas. Estas consultas se iniciarán dentro de los [] días de recibirse esa petición. Si una vez iniciadas las consultas, no se alcanzan acuerdos satisfactorios dentro de los [] días siguientes, ello constituirá motivo para que la Parte que solicitó las consultas adopte medidas para retener, revocar, suspender o imponer condiciones apropiadas a las autorizaciones de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones de este Artículo, la Parte que considera que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo puede, en cualquier momento, adoptar medidas provisionales apropiadas.

SUSPENSIÓN Y TERMINACIÓN

Suspensión temporal

Cada Parte tiene el derecho de suspender temporalmente, la aplicación del presente Acuerdo si existe una duda razonable de incumplimiento o no ejecución, total o en parte del mismo, por la otra Parte; o en cualquier caso en los que se aduzca o invoque motivos de seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública, o bien, debido a la malograda conclusión de consultas con arreglo al artículo XX. En tal caso, la Parte que desea suspender temporalmente el Acuerdo, debe dar aviso previo y por escrito a la otra Parte, por conducto de la autoridad competente.

Terminación unilateral

En todo momento cada Parte puede dar aviso por escrito, por conducto de la autoridad competente, a la otra Parte, de su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo, sin necesidad de que concurran uno o varios de los casos que se aducen en la Suspensión Temporal. El Acuerdo terminará un (1) año después de la fecha de recepción de la comunicación por la otra Parte, a menos que el aviso de terminación sea retirado por consentimiento mutuo antes de la expiración de este plazo.

ENMIENDAS

Cada Parte puede solicitar por escrito, que se enmiende la totalidad o cualquier parte del presente Acuerdo o de sus Adjuntos. Dicha enmienda deberá contar con la aprobación mutua y por escrito de las Partes y constituirá una parte integral del presente Acuerdo. La enmienda entrará en vigor en la fecha que determinen por escrito las Partes.

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la última fecha de la firma por ambas Partes (la "fecha de entrada en vigor") y permanecerá vigente, a menos que se invoque su terminación con arreglo al artículo XX.

Dado en la ciudad de _____, a los [] del mes de _____ de 201[]

Aut. Competente de Estado X

Aut. Competente de Estado Y

Apéndice 1

Adjuntos al modelo de Memorando de Acuerdo Bilateral (MoU)

Adjunto A – Lista de aeropuertos (comprende todos los aeropuertos reconocidos por las Partes, además de vuelos seleccionados si corresponde)

Adjunto B – Acuerdo de No Divulgación

Las Partes convienen en no divulgar, no difundir y no transmitir de cualquier otra forma, a terceras Partes, documento alguno, o sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes del intercambio de información entre ellas, sin su consentimiento previo por escrito.

Adjunto C – Medidas de Seguridad (resumen de medidas de seguridad implantadas por las Partes)

- a. Reporte de la auditoria USAP de la OACI;
- b. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), Programa de Seguridad del Aeropuerto y otros programas de seguridad relevantes del operador;
- c. La naturaleza y el alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente;
- d. Intercambio de información sobre amenaza y riesgo,
- e. Intercambio de información sobre acuerdo de reconocimiento con otros Estados;
- f. Regulaciones, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad del aeropuerto;
- g. Equipo de seguridad utilizados en el aeropuerto, uso operativo de los equipos de seguridad y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, si aplica;
- h. Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación;
- i. Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado;
- j. Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad;
- k. Información sobre los controles de seguridad recolectada por las actividades nacional de control de calidad (es decir auditorias, estudios, inspecciones y pruebas), si está disponible. La información recolectada debe incluir la frecuencia, resultados y otros detalles pertinentes sobre el control de la calidad las actividades llevadas a cabo por el Estado X, así como las entidades que se dedican a estas actividades.

ANEXO C

MODELO DE MEMORANDO DE ACUERDO (MoU) PARA EL RECONOCIMIENTO UNILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN ENTRE (ESTADO X) Y (ESTADO Y)

PREÁMBULO

Considerando la importancia de las disposiciones de las Normas del Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944 de la Organización de Aviación Civil Internacional,

Las Partes han aceptado lo siguiente:

OBJETIVOS

Establecer una base de garantías convenida, mediante normas aceptadas de controles y procedimientos de seguridad, por la cual una autoridad competente puede, en uno o más aeropuertos seleccionados bajo su responsabilidad, eximir de nuevas inspecciones a pasajeros y equipaje de mano o equipaje de bodega o carga en tránsito procedentes de uno o más aeropuertos seleccionados bajo la responsabilidad de otra autoridad competente.

DEFINICIONES

Para los propósitos del presente Acuerdo y sus Adjuntos se entiende por:

“Anexo 17” las Normas y métodos recomendados internacionales de la OACI contenidos en el Anexo 17 — Seguridad al Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el séptimo día de diciembre de 1944 (Anexo 17), en su versión aplicable;

“Autoridad competente” el órgano designado por cada Estado en virtud de la Norma 3.1.3 del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y cualquier otra autoridad nacional con la cual se comparten o delegan las responsabilidades indicadas en este Acuerdo;

“equipaje de mano” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la cabina de una aeronave;

“equipaje de bodega” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la bodega de una aeronave;

“las Partes” o “Parte” los signatarios del presente Acuerdo;

“aeropuerto seleccionado” todo aeropuerto o terminal por el cual la autoridad competente tiene responsabilidad, y que ha sido identificado por dicha autoridad, como un aeropuerto o terminal que aplica controles de seguridad a los pasajeros y su equipaje de cabina y de bodega, en vuelos seleccionados con arreglo al presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“vuelo seleccionado” todo vuelo directo que ha sido identificado por la autoridad competente como sujeto a los controles de seguridad establecidos en el presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“inspección” la aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

ÁMBITO

El presente Acuerdo establece los términos y condiciones bajo los cuales una de las Partes (el Estado que Reconoce), conviene en reconocer los controles de seguridad de la otra (el Estado a ser Validado) aplicables a:

Pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

Las Partes convienen en que el reconocimiento de los controles de seguridad conducirá a la implantación de procedimientos de seguridad de una sola etapa para pasajeros y equipaje de cabina y bodega, en aeropuertos seleccionados de sus territorios, que figuran en el Adjunto A.

CONFIDENCIALIDAD Y NO DIVULGACIÓN

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, se compromete a observar la confidencialidad y el carácter secreto de los documentos, la información y otros datos recibidos o suministrados por la otra Parte durante el período de aplicación del presente Acuerdo y sus adjuntos.

Las Partes convienen en firmar el Acuerdo de No Divulgación (NDA), adjuntado al presente documento como Adjunto B, al mismo tiempo en que firman el presente Acuerdo, y que regirá por separado el intercambio de información confidencial de cada Parte.

BASE PARA EL RECONOCIMIENTO UNILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD

Disposiciones generales

De conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del derecho internacional, el Estado de X y el Estado de Y reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integral del presente Acuerdo.

El Estado de X y el Estado de Y actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional designados, en particular el Anexo 17, en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en sus territorios, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte notificará a la otra Parte, a petición de ésta, toda diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas en las normas de seguridad de la aviación que tienen pertinencia para los explotadores de la otra Parte.

Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronave (Doc 8364), firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 8920), firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Doc 8966), firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc 9518), firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Doc 9571), hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991; el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional

(Doc 9960), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010; el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 9959), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010 y cualquier otro Acuerdo multilateral sobre seguridad de la aviación que sea vinculante para las Partes.

PROCESO DE VALIDACIÓN

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, reconoce que ha recibido todos los NCASP y ASP, reglamentos y procedimientos escritos pertinentes para garantizar la comprensión de las medidas de seguridad vigentes, en particular con respecto a la inspección de pasajeros, equipaje de cabina y bodega. Entre estos cabe mencionar los siguientes:

- a) NCASP y ASP;
- b) reglamentos, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad aeroportuaria;
- c) equipo de inspección empleado en el aeropuerto seleccionado, uso operacional del equipo de inspección y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, cuando corresponda;
- d) contratación de personal de seguridad, verificación de antecedentes, procedimientos de instrucción y certificación;
- e) medidas de seguimiento y control del desempeño en el aeropuerto seleccionado; y
- f) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros después de la inspección.

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, reconoce que ha recibido la información sobre controles de calidad emanados del NQCP, cuando se disponga del mismo. Esta información puede comprender, entre otras cosas:

- a) el número de estudios, inspecciones y pruebas en los que se basa el control de calidad;
- b) entidades involucradas en los estudios, inspecciones y pruebas;
- c) detalles sobre cómo se llevan a cabo los estudios, inspecciones y pruebas.

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, reconoce que ha verificado los procedimientos aplicados por el Estado a validar, basándose en evaluaciones conjuntas in situ de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

En el Adjunto C al presente Acuerdo, figura un resumen de las medidas de seguridad vigentes con arreglo a los intercambios de información mencionados en los Artículos XX y XX.

EXAMEN CONTINUO

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en los programas, reglamentos y procedimientos escritos mencionados en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en las medidas de control de calidad mencionadas en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes convienen en que La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, realice una verificación de los procedimientos aplicados, con una frecuencia convenida de común acuerdo, sobre la base de las evaluaciones conjuntas in situ, de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y de bodega. Las Partes también convienen en considerar favorablemente las peticiones de participar, con carácter de observadoras, en las inspecciones de seguridad emprendidas por la otra Parte.

CONSULTAS

Si una Parte tiene motivos razonables para suponer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de la presente sección, aquella puede solicitar la realización de consultas. Estas consultas se iniciarán dentro de los [] días de recibirse esa petición. Si una vez iniciadas las consultas, no se alcanzan acuerdos satisfactorios dentro de los [] días siguientes, ello constituirá motivo para que la Parte que solicitó las consultas adopte medidas para retener, revocar, suspender o imponer condiciones apropiadas a las autorizaciones de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones de este Artículo, la Parte que considera que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo puede, en cualquier momento, adoptar medidas provisionales apropiadas.

SUSPENSIÓN Y TERMINACIÓN

Suspensión temporal

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, tiene el derecho de suspender temporalmente, la aplicación del presente Acuerdo si existe una duda razonable de incumplimiento o no ejecución, total o en parte del mismo, por la otra Parte; o en cualquier caso en los que se aduzca o invoque motivos de seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública, o bien, debido a la malograda conclusión de consultas con arreglo al artículo XX. En tal caso, la Parte que desea suspender temporalmente el Acuerdo, debe dar aviso previo y por escrito a la otra Parte, por conducto de la autoridad competente.

Terminación unilateral

En todo momento cada Parte puede dar aviso por escrito, por conducto de la autoridad competente, a la otra Parte, de su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo, sin necesidad de que concurren uno o varios de los casos que se aducen en la Suspensión Temporal. El Acuerdo terminará un (1) año después de la fecha de recepción de la comunicación por la otra Parte, a menos que el aviso de terminación sea retirado por consentimiento mutuo antes de la expiración de este plazo.

ENMIENDAS

Cada Parte puede solicitar por escrito, que se enmiende la totalidad o cualquier parte del presente Acuerdo o de sus Adjuntos. Dicha enmienda deberá contar con la aprobación mutua y por escrito de las Partes y constituirá una parte integral del presente Acuerdo. La enmienda entrará en vigor en la fecha que determinen por escrito las Partes.

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la última fecha de la firma por ambas Partes (la "fecha de entrada en vigor") y permanecerá vigente, a menos que se invoque su terminación con arreglo al artículo XX.

Dado en la ciudad de _____, a los [] del mes de _____ de 201[]

Aut. Competente de Estado X

Aut. Competente de Estado Y

Apéndice 1

Adjuntos al modelo de Memorando de Acuerdo Unilateral (MoU)

Adjunto A – Lista de aeropuertos (comprende todos los aeropuertos reconocidos por la Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, además de vuelos seleccionados, si corresponde)

Adjunto B – Acuerdo de No Divulgación

Las Partes convienen en no divulgar, no difundir y no transmitir de cualquier otra forma, a terceras Partes, documento alguno, o sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes del intercambio de información entre ellas, sin su consentimiento previo por escrito.

Adjunto C – Medidas de Seguridad (resumen de medidas de seguridad implantadas por las Partes)

- a. Reporte de la auditoria USAP de la OACI;
- b. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), Programa de Seguridad del Aeropuerto y otros programas de seguridad relevantes del operador;
- c. La naturaleza y el alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente;
- d. Intercambio de información sobre amenaza y riesgo,
- e. Intercambio de información sobre acuerdo de reconocimiento con otros Estados;
- f. Regulaciones, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad del aeropuerto;
- g. Equipo de seguridad utilizados en el aeropuerto, uso operativo de los equipos de seguridad y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, si aplica;
- h. Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación;
- i. Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado;
- j. Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad;
- k. Información sobre los controles de seguridad recolectada por las actividades nacional de control de calidad (es decir auditorias, estudios, inspecciones y pruebas), si está disponible. La información recolectada debe incluir la frecuencia, resultados y otros detalles pertinentes sobre el control de la calidad las actividades llevadas a cabo por el Estado X, así como las entidades que se dedican a estas actividades.

RESOLUCIÓN A22-13

GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA LA PROVISIÓN DE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS Y A LOS FAMILIARES DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTE AERONÁUTICO

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó realizar un diagnóstico objetivo del cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI; y,

CONSIDERANDO las diferentes formas de gestión de la aviación civil por las respectivas autoridades de los Estados miembros y también entre las empresas aéreas que operan en América Latina.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- (1) Recomendar a los Estados miembros de la CLAC que adopten en sus reglamentos nacionales las provisiones sobre asistencia a las víctimas y a los familiares de las víctimas de accidente aeronáutico contenidas en los documentos referentes de la OACI.
- (2) Adoptar como Guía de Orientación para los Estados miembros el documento que a continuación se detalla:

GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA LA PROVISIÓN DE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS Y A LOS FAMILIARES DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTE AERONÁUTICO

I. Introducción

Esta Guía tiene por propósito establecer consideraciones que el Plan de Asistencia a las Víctimas y a los Familiares de las Víctimas de Accidente Aeronáutico debería contener. Sin embargo, no deben entenderse como una metodología única y exclusiva, sino que, al revés, pueden complementarse o mejorarse con otras herramientas o de acuerdo a las necesidades de cada Estado o como una oportunidad de mejora.

II. Diagnóstico

A. Elementos que deben ser tenidos en cuenta en el Diagnóstico

Para orientar a las autoridades de aviación civil de los países miembros de la CLAC cuanto a la asistencia a víctimas y a los familiares de víctimas de accidentes aeronáuticos es necesario tener en cuenta al menos los siguientes aspectos:

1. Países miembros de la CLAC que tienen reglamentos específicos para tratar del tema;
2. Países miembros de la CLAC cuyo reglamento específico sobre el tema ya sigue lo dispuesto en el Doc 9998 de la OACI;
3. Países que tienen reglamento específico sobre el tema y que realizan acciones de fiscalización periódicas para verificar su cumplimiento;
4. Metodologías, herramientas y recursos utilizados para la realización de fiscalizaciones periódicas del nivel de cumplimiento de las normas de asistencia a víctimas y a familiares de víctimas de accidentes aeronáuticos.

B. El resultado de este diagnóstico debe indicar al menos lo siguiente:

1. Países que no tienen reglamentos específicos para tratar del tema;
2. Países cuyo reglamento específico sobre el tema aún no sigue lo dispuesto por el Doc 9998 de la OACI;
3. Países que tienen reglamento específico sobre el tema, pero que no realizan fiscalizaciones periódicas de su cumplimiento;
4. Mejores prácticas para la realización de fiscalizaciones periódicas de las normas de asistencia a víctimas y a familiares de víctimas de accidentes aeronáuticos.

III. Elaboración del Plan de Asistencia a Víctimas y a los Familiares de las Víctimas de Accidente aéreo

A. Alineamiento Estratégico

Los Estados miembros de la CLAC deben tener reglamentos que tratan de la asistencia a víctimas y a familiares de víctimas de accidente aeronáutico incluyendo, al menos, lo dispuesto en el Doc 9998 de la OACI.

Como parte de estos reglamentos, se debe incluir la previsión de que las empresas aéreas que operan en los Estados latino-americanos deben elaborar planes de asistencia a víctimas y a familiares de víctimas de accidente aeronáutico alineado con las recomendaciones constantes del Doc 9973 de la OACI.

B. Alineamiento Operacional

Los Estados miembros de la CLAC deben llevar a cabo ejercicios regulares, periódica y sistemáticamente, de modo a garantizar que los dispositivos de sus reglamentos son cumplidos y pueden efectivamente ser implementados en situaciones de emergencia.

Las experiencias y prácticas adoptadas en la realización de esta actividad deben ser compartidas por los Estados-miembros de la CLAC y registradas en un repositorio en la Secretaría para que puedan ser fuente de conocimiento a todos los interesados.

RESOLUCION A 22-15

ENCUESTA SOBRE EL SEGUIMIENTO DE ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro de su Plan Estratégico de actividades para el bienio 2015-2016 la Macro tarea Gestión Aeroportuaria, teniendo como uno de sus objetivos contar con una fuente de información que de manera oportuna permita una visión clara del comportamiento y tendencia regional en materia de concesión de aeropuertos.

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido, tanto a escala nacional como internacional.

CONSIDERANDO que en la Región Latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de infraestructura aeronáutica con la participación privada involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana.

CONSIDERANDO la necesidad de obtener una visión global del estado de situación en que se encuentran los aeropuertos situados en los territorios de todos los Estados Miembros, de forma que la información obtenida sea un insumo para la elaboración del Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria.

CONSIDERANDO que es deseable que los procesos de concesión de aeropuertos garanticen la provisión de servicios en forma eficiente, logrando una razonable rentabilidad económica con equilibrio entre seguridad, facilitación, rentabilidad y calidad de servicios para los usuarios, incluida la sostenibilidad ambiental.

CONSIDERANDO que se ha elaborado una encuesta sobre el seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE

Solicitar a los Estados Miembros que completen la encuesta que se detalla a continuación y que es parte de esta Resolución, con el objeto de obtener la mayor información para el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria.

Encargar a la Secretaría que adopte las medidas necesarias para publicar en su página web la encuesta señalada, de tal forma que los Estados puedan completar la misma de manera interactiva.

Solicitar que los Estado Miembros actualicen anualmente la información de la Encuesta y que por la Secretaría se realice su tabulación posterior.

GRUPO AD HOC GESTION AEROPORTUARIA

“ENCUESTA SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS”

GESTION AEROPORTUARIA

A. Aspectos Generales

1) En su país se han concesionado Aeropuertos?

Si	
No	

2) ¿Cuántos aeropuertos han sido concesionados en su país? De este grupo, ¿Cuántos aeropuertos son nacionales y cuántos internacionales? ¿En qué régimen funcionan los aeropuertos?

Régimen	Numero de Aeropuertos Internacionales concesionados	Numero de Aeropuertos Nacionales concesionados	Tiempo de la concesión (promedio de años)	Modalidad prevista de acuerdo a pregunta
Publico				
Privado				
Mixto				
Propiedad privada con mayoría estatal				
Otro				

3) ¿Si todavía no se han culminado los procesos de concesión y/o privatización, indique cuántos aeropuertos serán concesionados y/o privatizados en el corto plazo, así como el plazo previsto?

Número de aeropuertos por concesionar	
Modalidad prevista de acuerdo a pregunta	

B) Aspectos Regulatorios y Contractuales

4)Cuál es la modalidad aplicada en su Estado o País de acuerdo al Doc. 9980 de la OACI

a. Propiedad gubernamental	
b. Contrato de gestión	
c. Arrendamiento o concesión	
d. Concesión de propiedad minoritaria	
e. Sociedades públicas - privadas	
f. Propiedades y control por parte del sector privado	
g. Otro	

Explique:

5) ¿Se han mantenido los contratos de concesión, han sido modificados o están en proceso de modificación? ¿indique la cantidad de aeropuertos en cada opción?

Los contratos se han mantenido	
Los contratos han sido modificados	
Los contratos se encuentran en proceso de modificación	

Observaciones:

6) ¿Si los contratos han sido modificados o están en proceso de modificación? ¿indique la razón de la misma?

Modificaciones en su espíritu	
En su estructura por acuerdo de partes	
Por acciones legales unilateralmente	
Otra razón	

Observaciones:

7) Señale para cada contrato de concesión, el factor de competencia que se utilizó en el proceso de concesión

Contrato de concesión	Factor de competencia

8) En caso de que los contratos de concesión hayan sido sometidos a la suscripción de adendas con fines de su modificación, señale el número de adendas suscritas para cada contrato, de acuerdo al orden cronológico indicado.

Contrato de concesión	Número de adendas suscritas		
	Antes del-Año 5	Después del año 5	Nº total de adendas

9) ¿Se ha tomado en cuenta la Resolución A17-3 de la CLAC "Guía de orientación sobre el modelo

a seguir en las concesiones aeroportuarias" para la concesión de aeropuertos en su país?

Totalmente	
Parcialmente	
No se han tomado en cuenta	

Explique para cada concesión

10) ¿Qué áreas han sido entregadas en concesión?

Todas las áreas	
Todas excepto seguridad del aeropuerto	
Todas excepto navegación aérea	
Todas excepto seguridad del aeropuerto y navegación aérea	
Terminal Aeroportuaria	
Lado Aire (area de movimiento)	
Lado tierra	
Estacionamiento	
Pista	
Carga	
Navegación	
Seguridad	
Otras	

Explique para cada gestión concesionada

11) ¿Por qué razones su país encaró procesos de concesión?

Adecuar infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales	
Modernización de servicios de atención al pasajero	
Ampliación de la capacidad de los aeropuertos	
Modernización y mejoramiento de los aeropuertos	
Cumplimiento de normas	
Generación de empleos	
Ahorro para el estado	
Nuevo Aeropuerto	

Otra	
------	--

12) ¿Han surgido problemas en el proceso de concesión aeroportuaria?

	Si	No
Durante el proceso de la licitación		
Durante el proceso de la concesión		

Observaciones:

13) Si su respuesta anterior es afirmativa, indique los problemas suscitados y de qué manera se han solucionado o se están solucionando?

Aeropuerto/ Gestión	Problemas suscitados	Soluciones

Observaciones:

14) ¿Qué entidades están a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en su país?

Estado miembro/País	Estado	Concesionario

15) ¿Qué entidades están a cargo de la regulación contractual de aeropuertos en su país?

Estado miembro/País	Estado	Concesionario

16) ¿Qué entidad está a cargo de la supervisión económica de las concesiones de aeropuertos en su país?

Estado miembro/País	Estado	Concesionario

17) ¿Cuál es el mecanismo de fijación de precios para las actividades aeronáuticas?

	Mecanismo

Explique

C) Aspectos Económicos

18) **¿Qué ingresos le corresponden al adjudicatario de la concesión y qué ingresos al Estado? Señale con la letra C, si es el primer caso, o con una letra E en el segundo caso.**

Tipo de Ingreso	Concesión	Estado
Seguridad aeroportuaria		
Áreas comerciales		
Despacho de vuelo		
Movimiento de aeronaves		
Instalaciones terminal pasajeros		
Instalaciones de terminal carga		
Hangar y mantenimiento		
Servicios de escala		
Control de tránsito aéreo (incluyendo telecomunicaciones)		
Instalaciones y servicios de acceso en tierra		
Servicios meteorológicos		

19) **¿Los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se destinan directamente a algún sector y que porcentaje?**

Totalmente en el sector		
Parcialmente en el sector		
Se destinan directamente a algun fondo específico del sector		

Explique:

20) **¿Cómo se calculan las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea?**

Sobre una base de indexación y sin metodología de costos	
Sobre la base de una metodología de costos prevista en el Doc. OACI 9562	
Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLACSEC	

Explique:

21) ¿Qué tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea se cobran en su país? Añada de forma detallada el tarifario correspondiente a dichos servicios

Derechos/tasas	
Aterrizaje	
Iluminación	
Control de aproximación y de aeródromo	
Estacionamiento	
Pasarela telescópica	
Hangar	
Tasa de uso de aeroestación	
Almacenamiento de carga	
Medidas de seguridad	
Ruido	
Derecho por emisión	
Pre financiación	
Otros	

22) ¿Quién está a cargo de la aprobación de las tasas y/o derechos aeroportuarios?

Ente que regula exclusivamente Aeropuertos	
Ente que regula entre otros a Aeropuertos	
No es un ente regulador	

Explique:

23) Cómo es la conformación societaria de los concesionarios de aeropuerto en su país?

Concesionario	Conformación societaria	País de Origen

Explique:

D) Aspectos de navegación aérea

I) ATM

- 24) ¿Existen en su país medios eficientes de comunicación, entre la administración de los aeropuertos y los servicios de tránsito aéreo con la finalidad de agilizar las operaciones aeroportuarias?

Si	
No	

Especificar

- 25) ¿Existe en su país cartas de acuerdo de operación, en los aeropuertos congestionados, entre los servicios de tránsito aéreo y la administración de éstos, que agilice la operación de llegada y salida de plataformas?

Si	
No	

Especificar

- 26) ¿Existe en su país unidades centralizadas reguladoras de tránsito para aeropuertos considerados congestionados o con un alto índice de operaciones?

Si	
No	

Especificar

- 27) ¿Se tiene conocimiento en su país de las capacidades de aceptación declaradas de los aeropuertos?

Si	
No	

Especificar

E) Aspectos Operativos

SLOTS

Por término “slot” se entiende un mecanismo de planeación para asignación de ventanas de operación en aeropuertos congestionados (nivel 3) de acuerdo con los parámetros de los Worldwide Slot Guidelines (WSG). Tratase de un elemento estratégico (planeación), el cual no guarda cualquier relación con la operación cotidiana de un aeropuerto, donde se aplican medidas tácticas para lograr la estabilidad de la operación.

- 28) ¿Cuenta su país con un marco regulatorio respecto de los Slots?

Si	
No	
Se está considerando la implementación	

Especificar

29) ¿Cuál es el índice de cumplimiento de los Slots en los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Cumplimiento

30) ¿Se sanciona en su país a las aerolíneas o prestadores de servicios que incumplen con el Slot?

Si	
No	

Si la respuesta es afirmativa especificar tipo de sanción:

Económica	Operativa	Otra

31) ¿Los Slots de los aeropuertos de su país?

Se Venden	
Se Alquilan	
Se subastan	
Otros (especificar)	
No se aplica cobro	

Especificar

32) ¿Existe condición de saturación en algún aeropuerto durante horario pico?

Si	
No	

Especificar

33) ¿Cuál sería la propuesta de su país para hacer frente a una eventual congestión (nivel 3) de horarios?

Coordinación	
Incremento de capacidad operativa	
Diseños de procesos	
Regular los tiempos de regulación	
Inversión en tecnología	
Otros	

--	--

34) ¿Cuántos aeropuertos están declarados en nivel 3 en su País?

35) ¿para las dos últimas temporadas cual fue el porcentaje de operación de los slots asignados?

36) ¿Se considera la remoción de slots de una aerolínea en caso de no performance?

F) Aspectos Ambientales

37) ¿En su Estado la gestión ambiental como está considerada?

Una legislación ambiental específica en materia aeroportuaria	
En los modelos de concesiones	
En el plan maestro o plan de desarrollo aeroportuario	
En los planes de infraestructura generales	
En Alguna otra	

38) ¿Cuál de los siguientes aspectos tiene considerados?

Calidad del aire	
Manejo integral del recurso hídrico	
Manejo integrado de residuos sólidos y líquidos	
Manejo integral del uso del suelo	
Prevención y control de la contaminación visual	
Prevención y control de la contaminación Auditiva	
Protección de los sistemas bióticos	
Consumo de materiales	

Eficiencia energética	
Energías renovables	
Alguna otra	

39) ¿Con qué criterio se aborda la temática ambiental?

Para cumplir aspectos regulatorios	
Por tendencias del mercado	
Por eficiencia económica	
Por responsabilidad social empresarial	
Por sus impactos en la salud humana	
Alguna otra	

40) ¿Cuáles son las medidas ambientales incorporadas?

Sistemas de Gestión ambiental	
Producción más limpia	
Economía Circular	
Alguna otra	

41) ¿Cuentan sus aeropuertos con alguna certificación ambiental?

Si	
No	

En caso de que su respuesta sea afirmativa, explique:

42) ¿Que tanto se estimula la utilización de sistemas de trayectoria 4D?

Mucho	
Poco	
Nada	

43) ¿Qué tanto se estimula la utilización de transporte multimodal en el entorno aeroportuario?

Mucho	
Poco	
Nada	

44) ¿De qué fuente energética provienen los vehículos utilizados en handling?

Combustible fósil	
-------------------	--

Eléctrica	
Híbrido	
Alguna Otra	

G) Otros aspectos

En una escala del 1 al 5, donde uno es el nivel más bajo de satisfacción y cinco el más alto, indique que tan satisfecho se encuentra en los siguientes temas:

Temas	Niveles de satisfacción				
	1	2	3	4	5
1. Gestión realizada por el concesionario de los aeropuertos en sentido general.					
2. Niveles de transparencia presentados en el proceso de concesión.					
3. Impacto de la concesión en el cremento del valor económico del aeropuerto.					
4. Nivel de compromiso del concesionario con el Medio Ambiente.					
5. Relación entre el concesionario y la entidad regulatoria.					
6. Transparencia en el desglose y presentación del cobro de las tasas y derechos aeroportuarios.					

**Cuestión 8 del
Orden del Día:****Proyecto de Programa de Reuniones y Capacitación 2017-2018***Nota de estudio CLAC/A22-NE/06*

14. El Comité analizó la Nota de estudio CLAC/A22-NE/06 y pasó revista al Proyecto de Programa de Reuniones y Capacitación 2017 – 2018. Durante el debate, varios Estados ofrecieron sede para los diferentes eventos y sugirieron algunas modificaciones en cuanto a las fechas, el programa modificado se presenta a continuación, el mismo podrá ser enmendado por la secretaría en función de los programas de otros Organismo conexos u acuerdos con los Estados sede:

PROGRAMA DE REUNIONES Y CAPACITACIÓN 2017 – 2018**REUNIONES 2017**

Reunión	Fecha	Sede
1.- Grupo de Gestión	1-2 de febrero	Lima, Perú
2.- XC Comité Ejecutivo	2-4 de abril	Brasil
3.- Trigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/38) <ul style="list-style-type: none"> • Reunión del Grupo de Gestión 	9-11 de mayo	Tikal Guatemala
4.- VII Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI	5 – 10 de junio	Lima, Perú
5.- Coloquio Internacional de Medio Ambiente	26-29 de junio	Guatemala, Guatemala
6.- Coloquio Regional de Transporte Aéreo CLAC/ACI-LAC/IATA-ALTA	18-21 de julio	Buenos Aires, Argentina
7.- Trigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/39) <ul style="list-style-type: none"> • Reunión del Grupo de Gestión 	15 – 18 de agosto	San Salvador, El Salvador
8.- XCI Reunión del Comité Ejecutivo	21 – 23 de noviembre	Brasilia, Brasil

CAPACITACIÓN 2017
Cursos / Seminarios / Talleres

Cursos / Seminarios / Talleres	Fecha	Sede
1. Seminario CLAC/Corea sobre “Gestión Ambiental en Aeropuertos”	17 - 21 de abril	Antigua Guatemala
2. Seminario CLAC/FAA sobre “Sistema de Aeronaves No Tripuladas y Sistema de Gestión de Riesgos de Fatiga”	22 – 26 de mayo	Montevideo, Uruguay
3. Seminario CLAC/EAU sobre “Planificación Estratégica”	7 - 11 de agosto	La Habana, Cuba
4. Seminario CLAC/CAAS sobre “Investigación de Accidentes”	4 – 8 de septiembre	Buenos Aires, Argentina
5. Seminario CLAC/TSA sobre “Tecnología en materia AVSEC”	10 – 13 de octubre	Washington, USA o Sto. Domingo, Rep. Dominicana

REUNIONES 2018

Reunión	Fecha	Sede
1. Cuadragésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/40) • Reunión del Grupo de Gestión	Por definir	Santiago de Chile, Chile
2. VIII Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG CLAC-OACI	4 – 8 de junio	México, México
3. Cuadragésimo Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/41) • Reunión del Grupo de Gestión	18 – 22 de junio	Guatemala, Guatemala
4. XC Reunión del Comité Ejecutivo	18 – 20 de septiembre	Montevideo, Uruguay
5. XXIII Asamblea Ordinaria de la CLAC • Reunión de Jefes de Delegación • Reunión del Comité Ejecutivo	19 – 23 de noviembre	Varadero, Cuba

CAPACITACIÓN 2018
Cursos / Seminarios / Talleres

Cursos / Seminarios / Talleres	Fecha	Sede
1. Seminario CLAC/Corea sobre “Política de aviación para ejecutivos”	16 – 20 de abril	Asunción, Paraguay
2. Seminario CLAC/FAA sobre “Seguridad en la aviación”	21 – 25 de mayo	Buenos Aires, Argentina
3. Seminario CLAC/EAU sobre “Gestión Financiera del Transporte Aéreo”	13 – 17 de agosto	Lima, Perú
4. Seminario CLAC/CAAS sobre “Administración de Aviación Civil”	3 – 7 de septiembre	(Por definir) Colombia
5. Seminario CLAC/TSA sobre “Manejo de crisis AVSEC”	5 – 9 de noviembre	Bolivia, Cochabamba

Cuestión 9 del Orden del Día:

Otros asuntos

- **Cultura de Seguridad-Evaluación de la Aplicación de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil**
- **2017 FAA Western Hemisphere Flight Standards Meeting**
- **Integration of Unmanned Aircraft Systems**

15. El Comité revisó la Nota de estudio CLAC/A22-NE/11 sobre “Cultura de Seguridad – Evaluación de la Aplicación de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil”, presentada por la TSA de Estados Unidos, la misma que fue aprobada sin mayores comentarios.

16. Seguidamente, tomo conocimiento de la Nota informativa CLAC/A22-NI/02 sobre “2017 FAA Western Hemisphere Flight Standards Meeting”, presentada por la FAA de Estados Unidos, la misma que fue aprobada sin mayores comentarios.

17. Acontinuación, tomo conocimiento de la Nota informativa CLAC/A22-NI/03 sobre “Integration of Unmanned Aircraft Systems”, presentada por la FAA de Estados Unidos, la misma que fue aprobada sin mayores comentarios.

SEGUNDA SESIÓN PLENARIA

Cuestión 12 del Orden del Día:

Examen del Informe del Comité de trabajo.

Nota de estudio CLAC/A22-NE/09

22. El Presidente del Comité de Trabajo, Sr. Antonio Alarcón, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de Uruguay, presentó el informe del trabajo realizado por dicho Comité. El mismo que fue aprobado en la Plenaria por unanimidad.

Cuestión 13 del Orden del Día:

Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria.

Nota de estudio CLAC/A22-NE/10

21. La Secretaría presentó a consideración de la Asamblea el Acta de la Primera Sesión Plenaria en la que se analizaron las cuestiones 1, 2, 3, 4 y 5 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 (Comité de Trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día. Sin comentarios el Acta fue aprobada por la Plenaria.

Cuestión 14 del Orden del Día:

Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC.

22. 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, el jefe de delegación de república dominicana propuso la elección del comité ejecutivo para el período 2017-2018, tal como figura a continuación:

Presidente	Colombia
Primer Vicepresidente	Cuba
Segundo Vicepresidente	Uruguay
Tercer Vicepresidente	Argentina
Cuarto Vicepresidente	Guatemala

23. Sin comentarios por unanimidad y aclamación la Asamblea aprobó la propuesta de Republica Dominicana.

24. Acto seguido, el Presidente de la CLAC saliente, Sr. Carlos Velasquez, Director General de Aviación Civil de Guatemala, invitó al Sr. Carlos Nuñez de León representante del nuevo Presidente, a posicionarse de la Presidencia. Para terminar, el Sr. Velasquez se dirigió a los asistentes expresando su agradecimiento por el apoyo recibido durante su período y ofreciendo todo su apoyo al nuevo Presidente.

Cuestión 15 del Orden del Día:

Lugar y fecha de la XXIII Asamblea Ordinaria.

25. El Jefe de la Delegación de Cuba ofreció la ciudad de Varadero en su país, como sede para

la XXIII Asamblea Ordinaria de la CLAC, que se llevaría a efecto del 19 al 22 de noviembre de 2018, lo que fue recibido con beneplácito por todas las delegaciones.

Cuestión 16 del

Orden del Día:

Otros asuntos.

26. En esta Cuestión del Orden del Día no se presentó ningún asunto a la preñaria.

Cuestión 17 del

Orden del Día:

Clausura de la XXII Asamblea Ordinaria




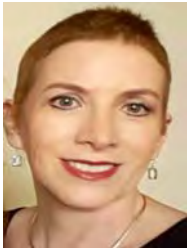
27. El electo Presidente de la CLAC, Sr. Alfredo Bocanegra Varon, encargó al Sr. Carlos Nuñez de León, Secretario General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, para que, en su representacion, presente el discurso de clausura, cuya copia se acompaña como **Adjunto 10**



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

XXII ASAMBLEA ORDINARIA

(Ibagué, Colombia, 14 al 17 de noviembre de 2016)

LISTA DE PARTICIPANTES	
ESTADOS MIEMBROS	
<u>ARGENTINA</u>	
<p>HERNAN ADRIAN GOMEZ Director Nacional de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Azopardo 1405, Piso 9 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 5941 3111/12 E: hagomez@anac.gob.ar</p>	
<p>CARLOS FERNANDEZ Director de Unidad de Planificación y Control de Gestión Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Azopardo 1405, Piso 9 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 5941 3219 E: crfernandez@anac.gob.ar</p>	
<u>BOLIVIA</u>	
<p>CESAR VARELA Director Ejecutivo (a.i) Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Av. Arce 2631 Edificio Multicine Piso 9, La Paz, Bolivia T: (591) 244 4450 E: cvarela@dgac.gob.bo</p>	
<p>PAULINE MC KENZIE Directora de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Av. Arce 2631, Edif. Multicine, piso 9, La Paz, Bolivia T: (591) 244 4450 E: pmckenzie@dgac.gob.bo</p>	

<p>ROBERTO GIRONAS CERVANTES Director Jurídico Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Av. Arce 2631, Edif. Multicine, piso 9, La Paz, Bolivia T: (591) 244 4450 E: rgironas@dgac.gob.bo</p>	
<p><u>BRASIL</u></p>	
<p>RICARDO SERGIO MAIA BEZERRA Director Agencia Nacional De Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A CEP: 70.308-200, Brasilia DF, Brasil T: 55 61 33144912 E: diretoria2@anac.gov.br</p>	
<p>SERGIO DE MATOS MELLO Director Adjunto Departamento de Control de Espacio Aéreo – DECEA Rua Santa Luzia 651,5 Andar Castelo Rio de Janeiro, Brasil T: (55 21) 2101 6200 E: smello@decea.gov.br</p>	
<p>ROGÉRIO PECCI FILHO Asesor Agencia Nacional De Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A CEP: 70.308-200, Brasilia DF, Brasil T: 556133144912 E: diretoria2@anac.gov.br</p>	
<p>DANIEL RAMOS LONGO Jefe de Asesoría Internacional Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A CEP: 70.308-200, Brasilia DF, Brasil T: (55 61) 3314 4912 E: asint@anac.gov.br</p>	

CHILE

VICTOR VILLALOBOS
Director General
Dirección de Aeronáutica Civil – DGAC
Av. Miguel Claro 1314, Providencia
Santiago de Chile, Chile
T: (562) 2439 2101
E: director@dgac.gob.cl /
secretaria_director@dgac.gob.cl



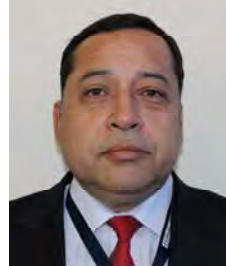
JAIME BINDER
Secretario
Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Moneda 1020, 4to Piso
Santiago de Chile, Chile
T: (56) 2 519 0900
E: jbinder@mtt.gob.cl



LORENZO SEPULVEDA
Director Departamento de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (562) 2439 2498
E: lsepulveda@dgac.cl



EDUARDO VILLALOBOS
Director de Planificación
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (562)
E: evillalobos@dgac.cl



DAVID DUEÑAS
Jefe Departamento Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (56 2) 2439 2463
E: dduenas@dgac.cl




COLOMBIA





GUILLERMO JARAMILLO
Alcalde de Ibagué Tolima






<p>SANDRA HOWARD Viceministra de Turismo de Colombia</p>	
<p>CARLOS NUÑEZ DE LEÓN Secretario General Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC Av. El Dorado 103/15, piso 5 Bogotá, Colombia</p>	
<p>OSCAR IMITOLA Jefe oficina de Transporte Aéreo Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC Av. El Dorado 103/15, piso 5 Bogotá, Colombia T: (57) 1 296 3184 E:</p>	
<p>ALBA GARCIA Asesora Dirección General Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC Avenida El Dorado, No 103-15 Bogotá, Colombia T: (57 1) 296 3183 E: alba.garcia@aerocivil.gov.co</p>	
<p>ALEXANDRA PALOMINO Coordinador Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC Av. El Dorado 103/15, piso 5 Bogotá, Colombia T: (57) 1 296 3184 E: jazmin.palomino@aerocivil.gov.co</p>	
<p>MARCELA CHEDRAUY Coordinadora de Gestión Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC Av. El Dorado 103/15, piso 5 Bogotá, Colombia</p>	

<p>JUAN SEBASTIAN SANABRIA Asesor Dirección General Aeronáutica Civil T: 212 344 5932</p>	
<p>NELSON HERNÁNDEZ Asesor Dirección General Aero civil Aeronáutica Civil Av. Dorado 103-15 T: 300 523 2715</p>	
<p>JUAN FERNANDO PUERTA (OBS) Sub Director Legal Asociación del Transporte Aéreo en Colombia – ATAC Calle 94ª #13-02 Of. 101 Bogotá, Colombia T: (310) 771 1761 E: jpuerta@atac.aero</p>	
<p>ERIKA ZARANTE (OBS) Director Legal LATAM Airlines Colombia Calle 100 No. 7-33 P. 17 Bogotá, Colombia T: (315) 315 01069 E: erika.zarante@latam.com</p>	
<p>ALBERTO MUÑOZ (OBS) Delegado de Colombia en la OACI</p>	
<p>FERNANDO POITEVIN (OBS) Director Ejecutivo LAN Colombia</p>	

<p>JORGE SERRANO (OBS) Gerente AVIANCA</p>	
<p>ADRIANA OVIEDO (OBS) Aer Caribe</p>	
<p>DOLLY OSPINA (OBS) Gerente Heli – Sky Calle 67 #794 Torre Colfondos Oficina 10-03 Bogotá T: 320 353319 E: subgerencia@heli-sky</p>	
<p>JUAN CARLOS TINOCO (OBS) Delegado Tráfico Aéreo Colombia Urbanización Pan de Azúcar Bloque 1 402 T. 302 204 4888 E: juanesterios3@hotmail.com</p>	
<p>CATALINA ARBELAEZ (OBS) Abogada CMC Abogados T: 4661620</p>	
<p>JAIRO FIERRO (OBS) Abogado CMC Abogados Calle 93B 1248 oficina 308 Bogotá T: 4661620 E: jfierro@cmciex.com</p>	
<p>VANESSA BELLO (OBS) Coordinadora Comunicaciones Helisky S.A.S Calle 67 #7-94 Of. 1003 Bogotá T: 3163300919 E: comunicación.coportariva@heli-sky.com</p>	






<p>CARLOS PACHÓN (OBS) Director de Planeación de Operaciones Airplan S.A. Aeropuerto Internacional Jose Maria Cordova T: 3218015336 E: cpachon@airplan.aereo</p>	
<p>SERGIO SUAREZ (OBS) Asesor Aeronáutico ASOCAÑA T: 3127594658 E: sergioh.suarez@hotmail.com</p>	
<u>COSTA RICA</u>	
<p>ENIO CUBILLAS Director General Dirección General de Aviación Civil La Uruca, contiguo a Migración San José, COSTA RICA T: (506) 2290-0090/2290-2356 E: ecubillo@dgac.go.cr</p>	
<p>WILLIAM RODRIGUEZ Director de Dirección General de Aviación Civil La Uruca, contiguo a Migración San José, COSTA RICA T: (506) 2290-0090/2290-2356</p>	
<u>CUBA</u>	
<p>ALFREDO CORDERO PUIG Presidente Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Calle 23 n° 64, La Rampa La Habana, Cuba T: (537) 838-1140 E: alfredo.cordero@iacc.avianet.cu</p>	
<p>MERCEDES VAZQUEZ Jefa Departamento Asesoría Legal Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución La Habana, Cuba T: (53 7) 838 1131 E: mercedes.vasquez@iacc.avianet.cu</p>	

<p>JORGE CASTILLO Director de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución La Habana, Cuba T: (53 7) 8381170 E: jorge.castillo@iacc.avianet.cu</p>	
<p><u>EL SALVADOR</u></p>	
<p>RENE LOPEZ Presidente Consejo Directivo de Aviación Civil Carretera Panamericana Km. 9 ½, Blvd. Ejercito, Ilopango, San Salvador, El Salvador. T:503 77409496/503 77294748 E: jsalguero@aac.gob.sv</p>	
<p>JORGE PUQUIRRE Dir.Ejectivo (a.i.) Autoridad de Aviación Civil Carretera Panamericana Km. 9 ½, Blvd. Ejercito, Ilopango, San Salvador, El Salvador. T: 503 25654406/ 503 25654405. E: jpuquirre@aacgob.sv</p>	
<p><u>GUATEMALA</u></p>	
<p>CARLOS VELÁSQUEZ Director General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 2321 5000 E: carlos.velasquez@dgac.gob.gt</p>	
<p>GIOVANNI TOBAR Consultor en Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático 15 Calle A, 7a. Avenida A Zona 13 Aeropuerto Internacional La Aurora Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 4211 2222 E: giovatoba@gmail.com</p>	
<p><u>MÉXICO</u></p>	

<p>JORGE ROMERO Director General Adjunto de Seguridad Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil Blvd. Adolfo López Mateos ·1990, col Los Alpes Tlacopac, Ciudad de México, México T: (55) 5011 6446 E: jromero@sct.gob.mx</p>	
<p><u>NICARAGUA</u></p>	
<p>CARLOS BONILLA Director de Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Km 11 1/2 Carretera Norte Managua, Nicaragua T: (505) 2276 8580 Ext. 1732 E: dta@inac.gob.ni / capacitacion@inac.gob.ni</p>	
<p><u>PANAMÁ</u></p>	
<p>ROBERT KATZ Sub Director Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Albrook, Ave. Canfield, Edificio 870 Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9400 robertkatz@aeronautica.gob.pa</p>	
<p><u>PARAGUAY</u></p>	
<p>MARÍA LIZ VIVEROS DE BAZÁN Sub Directora Transporte Aéreo Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, Asunción, Paraguay T: (595 21) 210 764 E: staai@dinac.gov.py</p>	
<p>ROQUE DIAZ Director de Aeronáutica Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, Asunción, Paraguay T: (595 21) E:</p>	

<p>JOSÉ DARIO GAUTO Sub Director de Normas de Vuelo Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, Asunción, Paraguay T: (595 21) E:</p>	
<p><u>PERÚ</u></p>	
<p>JORGE LAZO Representante Permanente OACI 999 BLVD. Robert – Bourassa, Suite 12.25 Montreal QC H3C 5H7 Canadá T: 1 514 9545839 E: jlazo@icao.int</p>	
<p><u>REPÚBLICA DOMINICANA</u></p>	
<p>MARCELINO ALEJANDRO HERRERA Director General Instituto Dominicano de Aviación Civil Av. México esquina Dr. Delgado Oficinas Gubernamentales, Bloque A 2º Nivel,,A.P. 1180 T: (1809)221-7909 Ext.290 E: director_general@idac.gov.do</p>	
<p>LUIS CAMILO Presidente Junta de Aviación Civil – JAC José Joaquín Perez 104 Santo Domingo T: 8096894167 E: htejada@jac.gob.d</p>	
<p>CARLOS VERAS Representante permanente ICAO 999 Robert-Bourassa Boulevard, Suite 15.45 T. 5149545808 E: dominicanrepublic@icao.int</p>	

<p>ARACENIS CASTILLO Director General Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil – CESAAC Calle Ing. Zoilo Hermógenes Garcia T:8297611433 E: aracenicast8@hotmail.com</p>	
<p>JOSÉ VALDEZ Director Legal Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC Av. México. Esq. 30 de Marzo Santo Domingo T: 8090013162 E: jvaldez@idac.gov.do</p>	
<p>PABLO LISTER Secretario Junta de Aviación Civil – JAC José Joaquín Perez 104 Santo Domingo T: 8096894167 E: plister@jac.gob.d</p>	
<p>DIONISIO DE LA ROSA Subdirector General Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil – CESAAC Calle Ing. Zoilo Hermógenes Garcia T: 8297707437 E: dirohe7@hotmail.com</p>	
<p>MIGUEL CALZADA Asesor Junta de Aviación Civil – JAC José Joaquín Perez 104 Santo Domingo T: 8096894167 E: mcalzada@ctn.com.d</p>	
<p><u>URUGUAY</u></p>	

<p>ANTONIO ALARCÓN Director Nacional Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Canelones Montevideo, Uruguay T: (598) 2 604 0408 Ext. 4000 E: dinacia@dinacia.gub.uy</p>	
<p>PABLO SIMONE Director General Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Canelones Montevideo, Uruguay T: (598) 2 604 0408 Ext. 4000 E: psimone@dinacia.gub.uy</p>	
<p>MARIA ANGÉLICA GONZALEZ Secretaria Técnica Junta Nacional de Aeronáutica Civil - JNAC Ministerio de Transporte y Obras Públicas Rincón 575 - Piso 5 Montevideo, Uruguay T: 005980029151218 E: juntaaeronautica@mtop.gub.uy / maria.gonzales@mtop.gub.uy</p>	
<p><u>VENEZUELA</u></p>	
<p>ANIRA PADRÓN Gerente General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. Luis Roche CON Altamira Sur, Torre Británica, Piso 3, Altamira Sur Caracas, Venezuela T: (58 212) 277 4535 E: a.padron@inac.gob.ve</p>	
<p>MARISELA ESTRADA Consultor Jurídico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Torre Británica, Piso 3, Altamira Sur Caracas, Venezuela T: (58 212) 277 4535 E: marisela.estrada@inac.gob.ve</p>	

<p>YURAIMA AVENDAÑO Gerente de Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Torre Británica, Piso 2 Caracas, Venezuela T: (58 212) 277 4535 E: y.avendano@inac.gob.ve</p>	
<p>CARLOS MATA SOSA Gerente General de Seguridad Aeronáutica. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Torre Británica Piso 6, Altamira Caracas, Venezuela T: 04123337369 E: carlos.mata@inac.gob.ve</p>	
<p>ESTADOS NO MIEMBROS</p>	
<p><u>FRANCIA</u></p>	
<p>EMMANUEL ROCQUE Director Cooperación Américas French Civil Aviation Authority 50, rue Henry Farman 75720, Cedex 15 París, Francia T: (33 1) 5809 4832 E: emmanuel.rocque@aviation-civile.gouv.fr</p>	
<p>BERNARD BASTEIN Jefe de proyectos Dirección General de Aviación Civil 50 Henry Farman 75015 Paris, Francia T: 00 33 6 19 86 09 18 E. Bastein.bernard@dsnasevices.com</p>	
<p>PHILIPPE CREBASSA Vicepresidente ENAC Avenue Eduoard Belin Toulouse París, Francia T: (335) 6217 4003 E: philippe.crebassa@enac.fr</p>	

<p>PIERRE LAHOUCADE International & Development Director Ecole Nationale de l'Aviation Civile 7 avenue Edouard Belin 31400 Toulouse, Francia T: (336) 2591 4878 E: Pierre.lahourcade@enac.fr</p>	
<p>CYRIL COSTE Agregado de Embajada en Brasil Dirección General de Aviación Civil Embaixada da Franca no Brasil Av. Das Nacoes – Lote 5, Quadra 801, 70404-900 Brasilia, Brasil T: (5561) 3222 3717 E: cyril.coste@dgtrator.gouv.fr</p>	
<p><u>ESTADOS UNIDOS</u></p>	
<p>KRISTA BERQUIST Manager 800 Independence Avenue, SW, Wasington, DC 20591, USA T: (202) 385 8877 E: krista.berquist@faa.gov</p>	
<p>CARLOS AGUEDA Representante FAA American Embassy Panama T: 5073175860 E: carlos.agueda@faa.gov</p>	
<p>PAUL FRIEDMAN Representante FAA American Embassy Brasilia T: 5561333127580 E: paul.friedman</p>	
<p>CARMEN TERESA FRANCESCHI Supervisora Regional Trasnsportation Securiity Administration- TSA 601 S- 12th St. Arlington T: 202 716 9283 E: tere.franceschi@tsa.gov</p>	

SINGAPUR

SOH POH THEEN
Deputy Director General
Civil Aviation Authority of Singapore – CAAS
Singapore Changi Airport, PO Box 1
Singapore 918141, Singapore
T: (65) 6540 3088
E: soh_poh_theen@caas.gov.sg



EILEEN POH
Director (International Relations)
Civil Aviation Authority of Singapore CAAS
Singapore Changi Airport
PO Box 1, Singapore 918141
T: (65) 6540 3086
E: eileen_poh@caas.gov.sg



SHYAM ANAND SINGH
Assistant Manager International Relations
Civil Aviation Authority of Singapore
Singapore Changi Airport, PO Box 1
Singapore 918141, Singapore
T: (65) 6541 3461
E: shyam_anand@caas.gov.sg



ORGANISMOS INTERNACIONALES DE ESTADO

OACI

ALIU OLUMUYIWA BENARD
Presidente del Consejo

FRANKLIN HOYER
Director Regional OACI Oficina Regional SAM
Lima Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147, Torre 4,
Piso 4, San Isidro
Lima, Perú
T: (51) 611 8686
E: SAM_icaord@icao.int



OSCAR QUESADA
Oficina Regional SAM
Lima Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147, Torre 4,
Piso 4, San Isidro
Lima, Perú
T: (51) 611 8686
E: SAM_icaord@icao.int

CEAC

SALVATORE SCIACCHITANO
Secretario Ejecutivo
3 bis villa Emile Bergerat – 92200 Neuilly Sur Sein,
Francia
T: (33) 1464 18541
E: ssciacchitano@ecac-ceac.org






CAFAC

IYABO SOSINA
Secretaria General

STEPHEN MUSA
Asistente de Secretaría General

COCESNA

JORGE VARGAS
Presidente Ejecutivo
COCESNA
150 Mts. al sur del Aeropuerto Toncontin
Tegucigalpa, Honduras
T: (504) 2275 7090 Ext. 1000
E: presidencia@cocesna.org

<p>MANUEL CACERES Director COCESNA Barrio Cacique Alajuela, Edificio Radar San José, Costa Rica T: (506) 2435 7680 E: manuel.caceres@cocesna.org</p>	
<p><u>EASA</u></p>	
<p>JUAN MORALES International Cooperation Officer European Aviation Safety Agency (EASA) Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany T: 49221899905048 E: juan.morales@easa.europa.eu</p>	
<p><u>IATA</u></p>	
<p>JUAN CARLOS VILLATE Gerente- Colombia IATA Calle 94 a #1302, Bogotá T: 3108127412 E: villatej@iata.org</p>	
<p>ALEJANDRO MUÑOZ Manager Member and External Relations LATAM & Caribbean Calle 94 A # 13 – 02 Ofc. 101 Bogotá, Colombia T: (571) 644 2060 E: munoza@iata.org</p>	
<p><u>IFALPA</u></p>	
<p>MARIA FLORENCIA DOVICH Legal Advisor Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas - IFALPA Lezica 4031 Buenos Aires, Argentina T: (54) 11 4958 5114 E: seguridad@apl.org.ar</p>	

INTIBAEROSPA

CELESTINO GALLARDO
Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del
Espacio, y de la Aviación Comercial

INDUSTRIA

AIRBUS

ANDREAS KOHN
Director International
Airbus
Rd Point Maurice Bellonte, 31707 Blagnac Cedex
Francia
T: 33 5 61 93 43 34
E: andreas.kohn@airbus.com

XXII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ibagué, Colombia, 14 al 17 de noviembre de 2016)

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO

(Presentado por la Secretaría)

Orden del Día	Número de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
1		Apertura de la XXII Asamblea y Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión		
2		Discurso del Presidente del Consejo de la OACI y Representantes de Organismos Regionales	Tomar nota	OACI
3	CLAC/A22-NE/02	Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades	Tomar nota	CLAC
4	CLAC/A22-NE/01 <i>CORRIGENDUM 3</i>	Adopción del Orden del Día <ul style="list-style-type: none"> Suscripción del Anexo al MOU CLAC/CAAS 	Aprobación	Secretaría
	CLAC/A22-NI/01	Relación preliminar de Notas de estudio	Tomar nota	
5	CLAC/A22-NE/03	Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día al Comité	Asignación de temas al Comité	Comité Ejecutivo
6		Panel sobre “Análisis del impacto regulatorio de los acuerdos de servicios aéreos”	Tomar nota	Comité Ejecutivo
7	CLAC/A22-NE/04	Proyectos de Decisión y Revocatoria Actualización y Revocatoria <ul style="list-style-type: none"> Factores a considerar en la concesión de aeropuertos Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa Procedimiento de revisión de pasajeros y sus equipajes de mano y Listado de artículos prohibidos 	Proyectos de Decisión	Comité Ejecutivo
	CLAC/A22-NE/05 <i>CORRIGENDUM 2</i>	Proyectos de Decisión <ul style="list-style-type: none"> Proyecto de Resolución sobre “Guía de Programa de Seguridad para los Servicios de Tránsito Aéreo” Proyecto de Resolución sobre “Directriz de Procedimiento para la Gestión Administrativa del Personal de la CLAC” Proyecto de Recomendación sobre Curso “Identificación de Responsabilidades sobre la Facilitación en el Transporte Aéreo” Proyecto de Recomendación “Retracto” Proyecto de Recomendación “Procedimiento para la Seguridad de la Carga en Tránsito” Proyecto de Recomendación “Procedimiento para la Implementación del Programa de Control de Seguridad Único (OSS)” Proyecto de Resolución sobre “Guía de Orientación para la provisión de asistencia a las víctimas y a los familiares de las víctimas” 		

CLAC/A22-INFORME
 ADJUNTO 2

Orden del Día	Número de Nota	Asunto	Medidas a adoptar	Presentada por
		de accidentes aeronáuticos” <ul style="list-style-type: none"> Proyecto de Resolución sobre “Encuesta sobre el Seguimiento de Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación Aérea y Procesos de Concesión de Aeropuertos” 		
8	CLAC/A22-NE/06	Proyecto de Programa de Reuniones y Capacitación 2017 – 2018	Aprobación Programa Reuniones y Capacitación	Secretaría / Comité Ejecutivo
9	CLAC/A22-NE/11 CLAC/A22-NI/02 CLAC/A22-NI/03	Otros asuntos <ul style="list-style-type: none"> Cultura de Seguridad-Evaluación de la Aplicación de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil 2017 FAA Western Hemisphere Flight Standards Meeting Integration of Unmanned Aircraft Systems 	Tomar nota	TSA / USA FAA / USA FAA / USA
10	CLAC/A22-NE/07	Presupuesto 2017-2018 (Sesión a puerta cerrada)	Aprobación Presupuesto y 2017 – 2018	Comité Ejecutivo
11	CLAC/A22-NE/08	Cuotas de contribución de los Estados miembros (Sesión a puerta cerrada)	Aprobación Cuotas de Contribución 2017 – 2018	Comité Ejecutivo
12	CLAC/A22-NE/09	Examen del Informe del Comité de trabajo	Revisión y aprobación	Presidente Comité de Trabajo
13	CLAC/A22-NE/10	Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria	Revisión y aprobación	Plenaria
14		Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC	Tomar nota	
15		Lugar y fecha de la XXIII Asamblea Ordinaria	Tomar nota	
16		Otros asuntos	Tomar nota	
17		Clausura de la XXII Asamblea Ordinaria <ul style="list-style-type: none"> Discurso del nuevo Presidente de la CLAC 	Tomar nota	



Alcaldía Municipal
Ibagué
NIT.800113389-7



DECRETO No. 1000 – 1164

(11 NOV 2016)

“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA HUÉSPED DE HONOR Y SE HACE ENTREGA DE LAS LLAVES DE LA CIUDAD AL PRESIDENTE DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CILVIL (CLAC) EL DR. CARLOS FERNANDO VELASQUEZ” Y AL PRESIDENTE DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI), EL DR. BENARD ALIU OLUMUYIWA

EL ALCALDE MUNICIPAL DE IBAGUÉ

En uso de sus facultades constitucionales, legales y

CONSIDERANDO

*Que en la semana de 14 al 18 de Noviembre la ciudad de Ibagué recibe la visita de los honorables Doctores Dr. Carlos Fernando Velásquez, Presidente de la CLAC, Director General de la Aeronáutica Civil DGAC y del Dr. Benard Aliu Olumuyiwa, Presidente de la Organización De aviación civil Internacional (OACI) dentro del marco de la **XXII Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)***

Que reconocemos los esfuerzos realizados por ambas Organizaciones, manteniendo un enlace estrecho entre sí, cooperando recíprocamente y siguiendo los lineamientos de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas en pro de la transformación de la aviación civil de la región.

Que constituye excepcional honor y motivo de celebración para el pueblo ibaguereño, y esta administración; ser anfitriones de este magno evento teniendo en cuenta la relevancia que adquiere ser parte del mismo. En momentos en que la aviación Colombiana atraviesa un proceso de transformación y donde nuestra misión es continuar apoyando y resaltando el trabajo que vienen liderando, por la capacidad y eficiencia de la navegación aérea la seguridad operacional de la aviación, el desarrollo económico del transporte aéreo, la protección del medio ambiente, todo esto bajo la premisa de construir una aviación para la paz.

*Calle 9 No 2-59 Palacio Municipal Oficina 218 - Ibagué – Tolima
Telefax: 2620014. Código Postal 730006*



Alcaldía Municipal
Ibagué
NIT.800113389-7



*Que es deber del Alcalde, el Dr Guillermo Alfonso Jaramillo Martínez atender y honrar, en nombre de Ibagué, a tan distinguidos invitados, esperamos que a partir de esta asamblea Ibagué no sea reconocida solo como “ **La Capital Musical de Colombia** “, sino también como la “**Capital Latinoamericana de la Aviación Civil.**”*

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Alcalde de Ibagué,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: *Declarar Huésped de Honor y hacer entrega de las llaves de la ciudad a los ilustres Doctores Carlos Fernando Velásquez, Presidente de la CLAC. Y al Dr. Benard Aliu Olumuyiwa Presidente de la OACI.*

ARTÍCULO SEGUNDO: *Copia del presente decreto, será entregado en nota de estilo junto con las llaves de la ciudad., como símbolo de hospitalidad y cariño con que el pueblo ibaguereño los acoge.*

ARTÍCULO TERCERO: *El presente decreto rige a partir de su fecha de expedición.*

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dado en Ibagué, a los 11 días del mes de Noviembre del 2016

GUILLERMO ALFONSO JARAMILLO MARTÍNEZ
Alcalde de Ibagué

*Calle 9 No 2-59 Palacio Municipal Oficina 218 - Ibagué – Tolima
Telefax: 2620014. Código Postal 730006*



**Address by the Council President
of the International Civil Aviation Organization (ICAO)
Dr. Olumuyiwa Benard Aliu,
to the XXII Ordinary Assembly of the
Latin American Civil Aviation Commission (LACAC)**

(Ibague, Colombia– 14 to 16 November 2016)

Good afternoon everyone,

It was my honour to accept the kind invitation to join you for this 22nd Assembly of the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC), and to help underscore the importance of the close cooperation now being enjoyed by our two Organizations.

I also wish to thank the government of Colombia for providing us with this lovely venue and very gracious hospitality, and for supporting our efforts to exchange views on the future of civil aviation throughout this very dynamic Region.

I am pleased with our partnership and coordination with LACAC in the context of the Memorandum of Cooperation between our two Organizations as well as with LACAC's commitment to increased collaboration among Latin American Member States for the safe, secure, efficient and sustainable development of civil aviation.

And ICAO is further grateful for LACAC's role in channelling the views of its Member States so that they may suitably influence ICAO's work at the global level, a process which was clearly demonstrated by your States' very active participation at our recently-concluded 39th Assembly.

As many of you are aware, the international aviation community has been very actively engaged on a number of important priorities of late, including among others:

- Flight tracking procedures post MH-370;
- The safe integration of remotely-piloted and suborbital operations;
- Modernized infrastructure supporting much needed increases in airspace capacity and operational efficiency;
- Conflict zone risk management;
- Cybersecurity preparedness and airport landside security;
- Air cargo security and facilitation and the safe carriage of lithium batteries;
- And aviation's responsibilities in addressing the challenges of climate change.

Some of these issues were addressed at the 39th Assembly and it will be my pleasure to review several of them with you in more detail.

With respect to the work we have undertaken post MH-370, a new revision to the concept of operations for ICAO's Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS) should be ready by end-2016 or early in 2017.

Also the new performance-based Standards and Recommended Practices (SARPs) for rapid location finding of downed aircraft, and the prompt recovery of black box data, were adopted this past March.

At the 39th Assembly, the revised Fifth Edition of the Global Air Navigation Plan (GANP) was fully endorsed, as was our continuing work on Performance-based Navigation globally.

However, many of the air navigation objectives we will be considering in support of both improved flight tracking, as well as improved capacity and efficiency more generally going forward, will be reviewed in detail at ICAO's 13th Air Navigation Conference in 2018. These include:

- Convergence on the next generation of Datacom;
- Agreement on the system architecture for global System Wide Information Management (SWIM);
- Introduction of the Basic Building Blocks for the GANP ;
- Introduction of the business case templates for the individual Aviation System Block Upgrade (ASBU) modules for Block 1 and their associated influence diagrams;
- Agreement on the Air navigation Capacity and Efficiency Indicators;
- Consolidation of the work programme required for ASBU Block 2; and
- Development of a new ASBU Block 4.

While the topics just mentioned will await further discussion and review before being reflected in our Global Plan, some of the highlights of what can be found in the new Fifth Edition include:

- A new Logical Architecture for Air Traffic Management;
- The ASBU Block 1 minimum path to global interoperability;
- The continuing priority for performance-based solutions;
- And information on the financial aspects linked to ASBU Implementation.

As with the GANP, the Second Edition of the ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) was also endorsed by the 39th Assembly.

The revised Second Edition's amendments will mainly result in greater prioritization on safety management system (SMS) implementation for operators.

It also includes safety performance indicators for your State Safety Programmes (SSPs), as well as a more defined course for us to follow toward predictive risk management – once SMS implementation is more advanced.

You may also wish to recall that the first amendment to Annex 19 on Safety Management became effective in July of this year, and will become applicable in November 2019.

The tremendous success of the GASP and the GANP, as well as recent security incidents which highlighted the need for greater integration between local, national and international regulatory and enforcement agencies, led the Assembly to endorse calls for the development of a newly envisaged Global Aviation Security Plan (GASeP), as was an extensive Resolution on cybersecurity preparedness.

These activities will accordingly be fast-tracked.

Landside security concerns were addressed at the Assembly through a number of points in the *Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security*, perhaps the most salient of which stressed the need to avoid the creation of any areas of mass gathering either inside or proximate to the terminal.

This acknowledges the fact that simply moving the location of a landside risk area does not meaningfully mitigate it.

The 39th Assembly also called on ICAO to begin exploring the need for a new Global Air Transport Plan.

Additionally endorsed in the Economic Development area was the need for near-term finalization of ICAO's international liberalization agreements; customization of global and regional forecasts for aviation personnel; and for ICAO to strengthen and expand its partnerships, with all applicable stakeholders, in aid of greater data sharing and analysis supporting increased investment for air transport development.

With respect to our shared objectives on aviation's environmental performance, I am pleased that we continue to make progress with regards to aircraft noise, local air quality and on all elements in our basket of measures to reduce aviation emissions, and its impact on climate change, namely aircraft technological improvements, operational improvements and use of sustainable alternative fuels. I am further pleased of the Assembly's recognition of our continuing work on:

- A new supersonic noise Standard for future aircraft, and the possible certification of a new supersonic aircraft in the 2020-2025 timeframe;
- Development of the first-ever global CO₂ emissions certification Standard for New Type and In-production aircraft; and
- Development of a new non-volatile Particulate Matter (nvPM) emissions Standard for all turbofan and turbojet aircraft.

Perhaps most notably is the historic and very widely-reported agreement we realized at the Assembly on the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) which is the first of its kind for any major industry sector. Your active involvement in the developmental work to make the CORSIA fully operational from 2020 will be of critical importance.

Ladies and gentlemen, it was my great privilege at this year's Assembly to hand out the very first Council President Certificates of Recognition to 14 States, based on the significant improvements they registered to their Safety Oversight Audit results in 2015.

Ecuador and El Salvador were among these proud recipients, and it will be our pleasure to review some additional and positive 2016 USOAP progress which has been made by Latin American States when we are selecting the 2017 recipients.

I also wish to stress in this regard that while the ICAO Global Aviation Safety Plan established a minimum 60 per cent USOAP Effective Implementation threshold, and a deadline for all ICAO Member States to attain that by 2017, the Bogotá and Port of Spain Declarations have established higher thresholds and additional safety targets.

I would therefore encourage everyone present to remain cognizant of these objectives, whether with respect to your local performance or the assistance and capacity-building by which your country could assist neighbouring States, consistent with the principles of ICAO's *No Country Left Behind* initiative.

We need to maintain the very positive momentum currently evident in the Latin American Region.

These collaborative priorities emphasize the continued importance of the SRVSOP coordination mechanism, and the stable funding it requires to do its work, in addition to related efforts and objectives of Regional safety oversight organizations such as the Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS), and the Central American Agency for Aviation Safety (ACSA).

I was also encouraged to hear about the successes being seen subsequent to the establishment of the Accident Investigation Regional Cooperation Mechanism (ARCM) of South America.

Much has been accomplished on this objective in just two years' time, and I will look forward to the ARCM driving benefits and cooperation among the 13 Latin American States now participating in it.

Looking ahead, the strong traffic growth forecast for Latin America clearly underscores the pressing need for infrastructure development and modernization, and to ensure that aviation development remains a priority in national development plans.

This also points to the need for States to take pragmatic measures to build transparent, stable and predictable investment climates to support aviation development, for example, by engaging multiple-stakeholders as global aviation partners.

These imperatives were reinforced in the Communiqué which was issued following our Second ICAO World Aviation Forum on the eve of the Assembly.

I would further highlight that the need for effective policies to promote the links between air transport and tourism particularly in Small Island States will be addressed on the occasion of the upcoming ICAO Air Services Negotiation (ICAN) Event, which will take place in The Bahamas, from 5 to 9 December. I therefore look forward to the active participation of your States at the ICAN.

Ladies and gentlemen, in closing now let me please reiterate that ICAO and LACAC have enjoyed a very close, cooperative, and mutually beneficial relationship.

Looking forward there is still some room for improvement in the level of coordination being undertaken by LACAC and ICAO, and I would encourage you to look to the SRVSOP model to help determine new efficiencies in how our agencies jointly pursue our priorities for international civil aviation.

Together we have taken great strides and made significant improvements to Latin American civil aviation, to the benefit of all of your societies and economies.

Much of this work is now being undertaken under the auspices of the *No Country Left Behind* initiative, and especially through the tremendous efforts of the ICAO Mexico City and Lima Regional Offices, as well as the renewed commitments and actions on behalf of each and every one of your States.

I am sure that by continuing to cooperate towards our shared targets on the basis of ICAO's strategic Global Plans, and through the increasingly effective implementation of our agency's global Standards and Policies under *No Country Left Behind*, we will only find greater success in the years to come.

Thank you, and may I wish you all a very productive 22nd Assembly.



**Address by the Executive Secretary of the
European Civil Aviation Conference, Salvatore
Sciacchitano, to the Twenty-Second Ordinary
Assembly of the Latin American Civil Aviation
Commission, 14-17 November 2016**

Dear Mr President of the Council of ICAO, Olumuyiwa Benard Aliu,
Dear Mr President of the Latin American Civil Aviation Commission,
Carlos Velasquez Monge,

Dear Secretary General of the Latin American Civil Aviation
Commission, Mr Marco Ospina,

Dear Members of the Council of ICAO,

Dear Directors General of Civil Aviation of LACAC Member States,

It is a great pleasure and honour for me to be here today
representing the European Civil Aviation Conference, on the
occasion of the Twenty-Second Ordinary Assembly of LACAC.

I wish first to bring to all of you the warmest regards and best
wishes for fruitful works from the President of ECAC and Director
General of Civil Aviation of Sweden, Ms Ingrid Cherfils, who
unfortunately was unable to join us for this important event.

I wish to recall the excellent cooperation that LACAC and ECAC
have enjoyed in the aviation field for many years now. Firstly, our

relationship was consolidated through the signature of a Memorandum of Cooperation in 1998. This Memorandum of Cooperation has enabled our two organisations to cooperate more closely in addressing the common challenges we face in a concerted manner. Within the framework of this Memorandum, LACAC and ECAC have, indeed, established an excellent cooperative relationship.

The periodic consultations between LACAC and ECAC, as well as with the other sister organisations, have also been very helpful in the interest, I would say, of "stability" within the Council of ICAO. In this respect, ECAC wishes to thank LACAC for the support granted to the European candidates at the last elections to the Council of ICAO, on the basis of the principle of the reciprocal support. Similarly, ECAC was pleased to provide its support to the Latin-American candidates to the Council of ICAO on the basis of that same principle. In particular, I take this opportunity of being with you today to congratulate Argentina, Brazil, Colombia, Cuba, Ecuador, Mexico, Panama and Uruguay who will be promoting Latin-American views for the next triennium.

Today is also a good occasion to say some words on the main outcome of the recent 39th ICAO Assembly. I refer to the historical agreement reached by ICAO to curb CO₂ emissions from international aviation through a global market-based measure scheme. This is an unprecedented agreement for mitigating the climate impact of international aviation. It is also the first-ever global agreement addressing CO₂ emissions in a specific sector of

the economy and a decisive step towards the carbon neutral growth in aviation.

This historical decision of ICAO, inspired by the leadership and determination of President Aliu, would not have been reached without the close cooperation of the sister organisations. In this regard, ECAC wishes to acknowledge today the important role played by LACAC, and in particular by its President Mr Carlos Vasquez Monge and its Secretary General, Mr Marco Ospina, for achieving this common goal.

The co-ordination established in Montreal during the Assembly was outstanding and played a key role in facilitating the understanding of our Member States' mutual positions. It also enabled to reach an agreement on the final text of the Assembly resolution with a broad level of support of ICAO Member States.

However, the achievement of this important goal does not imply we can relax our efforts! A lot of technical work remains to be done over the coming years in CAEP and in the ICAO Council in order to effectively and efficiently implement the Global MBM Resolution.

Again, for the implementation phase, a close cooperation amongst the sister organisations will continue to be needed in the coming years. In this regard, I wish to recall the commitment of ECAC, taken in the so-called Bratislava Declaration, to provide capacity building support to enable Member States to fulfil their obligations.

Yet, the important Resolution on Global MBM should not shadow other important decisions taken at the last Assembly which will also require close cooperation amongst sister organisations. Let me just mention some of these topics: the engagement of ICAO Member States on the No Country Left Behind initiative, the establishment of a Global Aviation Security Plan and the ICAO commitment to work for the mitigation of the emerging threat related to cyber security. As global challenges, they cannot be addressed without an intense level of regional cooperation.

Finally, I wish to mention that ECAC will hold, with the European Commission, next Dialogue with the Aviation Industry in June 2017 in Rome. In this edition, ECAC Directors General will be discussing "costs and investment in aviation" with representatives from the Industry and from international organizations. As done in previous years, I hope to have the honour to welcome representatives from LACAC in the beautiful city of Rome to engage on this critical topic for our sector.

For now, I would like, on behalf of ECAC, to renew my thanks to LACAC for inviting its European counterpart to attend its twenty-second Assembly and wish you great success in your discussions over the coming days.

Thank you very much for your attention.

— END —



Remarks by the Secretary General of the African Civil Aviation Commission (AFCAC) Ms. Iyabo O. Sosina at the XXII Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) Ordinary Assembly, Ibagu e, Colombia, 14 -17 November, 2016

Excellencies,

The Ministers of Transport and Aviation here present,

The President of LACAC,

The President of ICAO,

The Secretary General of LACAC,

Directors General of CAAs,

Distinguish Guests,

Ladies and Gentlemen

I thank the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) for inviting the African Civil Aviation Commission (AFCAC) to this XXII (22nd) Ordinary Assembly of LACAC. At the same time, I wish to thank the government of Colombia, the host of this event for the warm hospitality that we have enjoyed since our arrival in this lovely city of Ibagu e.

I consider it an honour and a great opportunity for me to stand before you today and it also gives me great pleasure to convey the sincere best wishes of the Bureau, the Secretariat and member States of AFCAC to our sister organization for the success of this XXII LACAC Ordinary General Assembly, the outcome of which I know will galvanize both the organization and its member States towards achieving greater heights in civil aviation.

As you are all aware, AFCAC has a long history of cooperation with LACAC which has assisted our two organizations in their collective efforts towards enhancing the development as well as the promotion of safe, secure, reliable, economical and efficient air transport systems within their regions and we at AFCAC look forward to continuing to grow this partnership in a stronger and more meaningful way.

AFCAC and LACAC have been engaging in regular dialogue and exchange of useful information in connection with developments in international civil aviation, including on matters pertaining to the International Civil Aviation Organization and this has been advantageous to both organizations and its member States in the past.

Suffice it to say that the mutual support provided to each other during the last 39th ICAO Assembly ensured the successful election of our respective candidates to the ICAO Council as well as the general consensus on the ICAO President's text on a Global Market Based Measure (GMBM) scheme. Thus, we hope to continue to work together with LACAC in future just as we have always done.

With your permission, I wish to use this opportunity to bring you up to date with the state of Aviation in Africa in the intervening period that I had the privilege of standing before you.

In the area of safety, the approved AFCAC Strategic Objective on Safety for the triennium calls for the enhancement of Civil Aviation Safety in Africa through the establishment of a strong aviation safety system and this requires that all aviation stakeholders and partners must work together to meet the deadlines of the specific "Abuja Safety Targets".

The "Abuja Safety Targets and Action Plan for Africa" and the "Abuja Declaration on Aviation Safety in Africa" were adopted by the Ministerial Conference on Aviation Safety in Africa which was held in Abuja, Nigeria from 16-20 July, 2012 to address the concern of the Ministers and other stakeholders about Africa's lag in the implementation of the ICAO SARPs.

I am happy to inform you that these targets are being met such as the target to "reduce runway related accidents and serious incidents", the target to "reduce controlled flight into terrain (CFIT) related accidents and serious incidents" and the target to "reduce LOC-I related accidents and serious incidents".

Furthermore, with respect to the target on the "Resolution of SSCs in member States", the number of States with Significant Safety Concerns (SSCs) within the continent has reduced to 4 from 10 in 2012 and significant improvement is progressively being made towards achieving most of the other targets as more States are attaining the Effective Implementation (EI) score of ICAO's USOAP results of greater than or equal to 60%.

In the area of Aviation Security, as we are all aware, the world today is faced with unprecedented challenges in our industry and these have affected our security and our way of life. In view of the current challenges, we recognize that it is important to continue to ensure that security and facilitation of air transport in our region go hand in hand so that passengers will not only travel smoothly and safely but securely.

In this regard, I have the pleasure to inform you that in April 2016, the African Union Commission (AUC), ICAO and AFCAC convened a Ministerial Meeting on aviation security and facilitation where some far-reaching decisions were made.

Several targets were set which are meant to reinforce the comprehensive political commitment of States for the enhancement of aviation security and facilitation on the continent as well as the successful implementation of the AFI SECFAL Plan, thus supporting a framework through which African States, donor States, organizations and industry can collaborate and coordinate their activities with a view to ensuring the effective implementation of the ICAO SARPs in the areas of Security and Facilitation.

In the area of air transport, as I informed you in 2014 in Antigua, Guatemala and based on the results of various studies carried out by global air transport stakeholders (ICAO, IATA, Airbus, Boeing and ATAG), it is obvious that Africa is the next strategic frontier of aviation as air traffic in Africa is expected to double by 2030.

Towards this end, in January 2015, the Summit of Heads of States and Government of the African Union made a Declaration on the creation of a Single Air Transport Market (SAATM) in Africa by

2017 and subsequently, the Ministers responsible for civil aviation made a "Solemn Commitment" to ensure the full implementation of the Yamoussoukro Decision (YD) and at the same time, use the agreement to actualize the establishment of the SAATM.

The YD remains the single most important air transport reform policy initiative by African governments to date, as the restrictive and protectionist intra-African regulatory regime based primarily on BASAs hampered the expansion and improvement of air transport on the continent. Thus, AFCAC as the Executing Agency of the Yamoussoukro Decision (YD) is committed to and is vigorously pursuing its full implementation.

I am happy to inform you that AFCAC in conjunction with the African Union Commission (AUC) is working closely with the industry in general to continue to ensure the interest of governments in implementing the YD. More and more countries are subscribing to the reality that liberalization

has a multiplier effect on their economies and that protection of their national carriers no longer really serves their national interests.

In this regard, commendable progress has been made in the formulation, development and implementation of the Ministerial Activity Road Map on the Establishment of a Single African Air Transport Market pursuant to the Declaration by the Heads of States. The Activity Roadmap is the product of a Ministerial Working Group comprising Ministers of Transport from member States which has the responsibility to oversee and guide the implementation of the activities leading to the implementation of the Single Market

Finally, we know that Africa needs air transport systems and airlines that are safe, secure, efficient, and reliable and that are profitable as well as. Thus, AFCAC will continue to forge common approaches with its other partners and stakeholders to achieve these objectives. AFCAC has been playing and will continue to play its role in bringing member States together to create not only a level playing field but an enabling and conducive environment for civil aviation to thrive in Africa.

As we look forward to working closely with you all to ensure a deeper understanding between our two organizations, I wish to assure you that AFCAC ready and willing to continue to cooperate and collaborate with LACAC towards accomplishing our mutual and common future objectives.

Once more, I thank LACAC for the invitation to be part of this 22ND Ordinary Assembly and I thank you all for your attention, and wish you successful deliberations.

DISCURSO DEL SEÑOR CARLOS VELASQUEZ,
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE
AVIACIÓN CIVIL, CON MOTIVO DE LA XXII ASAMBLEA
ORDINARIA DE LA CLAC

(Ibagué, Colombia, 14 al 17 de noviembre de 2016)

SEÑORAS Y SEÑORES:

CONSTITUYE PARA MÍ UN GRAN HONOR DIRIGIRME A TODOS USTEDES, EN EL MARCO DE ESTA MAGNA ASAMBLEA DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL QUE NOS VUELVE A REUNIR, DESPUÉS DE DOS AÑOS DE FRUCTÍFERA LABOR.

PERMÍTANME EN PRIMER TÉRMINO, AGRADECER A LA UNIDAD ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA EN LA PERSONA DEL SEÑOR ALFREDO BOCANEGRA VARÓN, DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD COLOMBIANA Y PRIMER VICEPRESIDENTE DE LA CLAC, POR HABER OFRECIDO COMO SEDE A ESTE HERMOSA CIUDAD DE IBAGUÉ, CAPITAL DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA, UBICADO EN LA CORDILLERA CENTRAL DE LOS ANDES Y CONOCIDO

INTERNACIONALMENTE COMO LA CAPITAL MUSICAL DE COLOMBIA, QUE HOY ES SEDE DE ESTA IMPORTANTE ASAMBLEA.

DESPUÉS DE HABER PARTICIPADO EN LAS DIFERENTES REUNIONES DE LA CLAC, HOY, EN MI CALIDAD DE PRESIDENTE DE ESTA IMPORTANTE ORGANIZACIÓN, PERO SOBRE TODO COMO HOMBRE, COMO GUATEMALTECO, COMO LATINOAMERICANO, HE REVIVIDO DIARIAMENTE EL ESPÍRITU DE INTEGRACIÓN DE NUESTROS PAÍSES, UNA INTEGRACIÓN BASADA EN LA PAZ, EL DESARROLLO ECONÓMICO, LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y EL BIENESTAR DE LA GENTE DE NUESTROS PUEBLOS.

ESTOY COMPLETAMENTE CONVENCIDO QUE LOS AVANCES EN LOS TRABAJOS DE NUESTRA REGIÓN SE BASAN EN LA COORDINACIÓN Y APOYO MUTUO DE LA GRAN FAMILIA LATINOAMERICANA, CON LA CUAL HEMOS VENIDO CAMINANDO^{NO} JUNTOS HASTA ALCANZAR EL OBJETIVO INTEGRACIONISTA QUE NOS UNE.

EN LO EXPRESADO SE REFLEJA QUE HEMOS CUMPLIDO LOS POSTULADOS QUE HEREDAMOS DE MARTÍ, DE MORAZÁN, DE BOLÍVAR, DE SAN MARTÍN, DE

BERNARDO O'HIGGINS Y DE MUCHOS OTROS VALIOSOS LATINOAMERICANOS QUE VIVIERON Y MURIERON POR LOS MÁS NOBLES IDEALES DE LIBERTAD Y DE UNA LATINOAMÉRICA UNIDA Y SOLIDARIA.

QUISIERA INICIAR ESTE INFORME CENTRANDOME EN ALGUNAS CIFRAS QUE NOS AYUDARÁN A UBICARNOS EN LA REALIDAD Y CONTEXTO INTERNACIONAL. SEGÚN INFORMACIÓN DE LA CEPAL, EN 2015 LA ECONOMÍA MUNDIAL CRECIÓ EN UN 2,4%. LA TASA DE CRECIMIENTO DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO FUE MUY SUPERIOR A LA DE LOS PAÍSES DESARROLLADOS, ESTO ES 3,8% EN COMPARACIÓN CON EL 1,9% DEL 2015. PARA 2016 SE ESPERA QUE ESTA TENDENCIA ECONÓMICA SE MANTENGA ESTABLE.

EN LO QUE A TRANSPORTE AÉREO SE REFIERE, EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS SE HA MARCADO UN INCREMENTO DEL FLUJO DE PASAJEROS EN NUESTRA REGIÓN, QUE HA CRECIDO EN UN 56% ENTRE EL 2010 Y EL 2015, ES DECIR A UNA TAZA PROMEDIO ANUAL DEL 11%. PROYECTANDONOS AL FUTURO, SE PREVEE QUE HASTA EL AÑO 2034, EL TRÁFICO MANTENGA UN CRECIMIENTO DEL 4.7% ANUAL.

POR OTRO LADO, EN LO QUE RESPECTA AL FLUJO DE CARGA, SE PRESENTA UNA TENDENCIA DE DECRECIMIENTO DEL 1,7% EN EL 2015, SI LO COMPARAMOS CON EL 4,7% REGISTRADO EN 2014, ESTO DEBIDO A UNA RALENTIZACIÓN DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL Y A LA DISMINUCIÓN COMERCIAL EN GENERAL.

PERMÍTANME, CITAR ALGUNAS CIFRAS E INDICES DE IMPORTANCIA DE NUESTRO SECTOR EN LATINOAMERICA:

- SEGÚN ATAG, EN EL 2014, EXISTIERON 2,036 AERONAVES QUE SURCAN NUESTROS CIELOS TRANSPORTANDO PASAJEROS Y CARGA.

- VARIAS EMPRESAS LATINOAMERICANAS ESTÁN EN PROCESO DE RENOVACIÓN E INCREMENTO DE SUS FLOTAS.

- LAS LÍNEAS AÉREAS COMERCIALES LATINOAMERICANAS Y EL CARIBE HAN GENERADO APROXIMADAMENTE 5.2 MILLONES DE EMPLEOS DIRECTOS E INDIRECTOS

- NUESTRO SECTOR HA CONTRIBUIDO CON 167 BILLONES DE DÓLARES AL PBI REGIONAL SIRVIENDO A MÁS 370 AEROPUERTOS.

- SE HA MOVILIZADO 255.8 MILLONES DE PASAJEROS

- SE HAN EFECTUADO 2 599 944 VUELOS REALIZADOS POR 138 LÍNEAS AÉREAS.

- LA PRINCIPAL FUENTE DEL TOTAL DE INGRESOS DE NUESTRO SECTOR SE HA GENERADO EN LOS AEROPUERTOS (50%), EN TANTO QUE LAS AEROLÍNEAS PARTICIPAN CON EL 32%, DEJANDO LA DIFERENCIA A LAS ACTIVIDADES CONEXAS.

SIN EMBARGO, ESTE CRECIMIENTO HA TRAÍDO CONSIGO UNO DE LOS RETOS DE LA AVIACIÓN Y LA HUMANIDAD EN GENERAL COMO LO CONSTITUYE EL FENÓMENO DEL CAMBIO CLIMÁTICO:

¿CÓMO LA INDUSTRIA PUEDE SEGUIR AVANZANDO CON UN CRECIMIENTO ECONÓMICAMENTE SOSTENIBLE Y AL MISMO TIEMPO SUSTENTABLE AMBIENTALMENTE?

AUNQUE LA CONTRIBUCIÓN ACTUAL DE LA AVIACIÓN SE ESTIMA QUE NO SUPERA EL 3% DEL TOTAL ANTROPOGÉNICO GLOBAL DE EMISIONES DE CO₂ ES INNEGABLE EL HECHO DE QUE LA HUMANIDAD ESTÁ EN UN MOMENTO CRÍTICO DE SU HISTORIA: EL CAMBIO CLIMÁTICO DEL PLANETA, NOS AZOTA SIN DISTINCIÓN ALGUNA. EL CARIBE Y CENTROAMÉRICA, CONTINÚAN SIENDO UNA EVIDENCIA CLARA Y CONTUNDENTE DE LOS EFECTOS NEGATIVOS DE ESTÁ VARIABILIDAD, DEBEMOS TOMAR MEDIDAS INTEGRALES COMO ESTADOS PARA ADAPTARNOS DE MEJOR MANERA A ESTE FENÓMENO GLOBAL SIN QUE ELLO INHIBA EL TAN NECESARIO CRECIMIENTO ECONÓMICO DE NUESTROS PAÍSES.

ESTA OPORTUNIDAD SIRVA LA PRESENTE PARA RECONOCER EL ARDUO TRABAJO DE LA OACI EN LA PROMOCIÓN DE DIVERSAS INICIATIVAS TENDIENTES A CONTRIBUIR CON LOS ESFUERZOS GLOBALES PARA AFRONTAR ESTE FENÓMENO. EN ESTE PUNTO, DESEO AGRADECER PERSONALMENTE, AL SEÑOR BERNARD ALIU, PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA OACI, QUE HOY NOS ACOMPAÑA, POR EL ESFUERZO REALIZADO PARA LOGRAR QUE LA COMUNIDAD AERONÁUTICA INTERNACIONAL DO, EN LA ÚLTIMA ASAMBLEA DE LA OACI, HAYA PROMULGADO UN VALIOSO DOCUMENTO

QUE MARCA LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO (MBM), BUSCANDO UN EQUILIBRIO APROPIADO ENTRE LOS PAÍSES DESARROLLADOS Y LOS QUE AÚN ESTAMOS EN VÍA DE DESARROLLO.

CABE RESALTAR ASIMISMO QUE, PAÍSES DE NUESTRA REGIÓN COMO: COSTA RICA, MÉXICO Y GUATEMALA, SE ADHIRIERON DE MANERA VOLUNTARIA A PARTICIPAR DESDE LA FASE PILOTO DEL PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO, EL CUAL SE HA DISEÑADO EN FORMA DE UN MECANISMO DE REDUCCIÓN Y COMPENSACIÓN DE CARBONO PARA HACER FRENTE A CUALQUIER INCREMENTO DEL TOTAL DE EMISIONES DE CO₂ DEL SECTOR AÉREO PROPUESTO POR LA OACI, ESTO CONSTITUYE UN IMPORTANTE RETO QUE DEBEREMOS ASUMIR NO SOLO LOS ESTADOS INVOLUCRADOS, SINO TAMBIÉN AQUELLOS QUE EN EL FUTURO SE VAYAN INCORPORANDO EN LA FASE QUE SOBERANAMENTE LO DECIDAN.

TAMBIÉN QUIERO RECORDAR, QUE EN LA MISMA ASAMBLEA, LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE GUATEMALA, CONJUNTAMENTE CON LA

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA (FAA), Y LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA (AESA) PRESENTARON LA INICIATIVA ALIANZA POR UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE –“ALAS”- PROYECTO QUE APUNTA A DESARROLLAR UN SECTOR AÉREO SOSTENIBLE, AMBIENTAL, SOCIAL Y ECONÓMICAMENTE SUSTENTABLE. ESTE PROYECTO TAMBIÉN ESTÁ ABIERTO AL RESTO DE ESTADOS DE NUESTRA REGIÓN A QUIENES INVITO A ADHERIRSE, CUANDO LO ESTIMEN CONVENIENTE.

AL ASUMIR MIS FUNCIONES COMO PRESIDENTE DE LA CLAC, EXPRESÉ MI COMPROMISO DE CUMPLIR FIELMENTE EL ARTÍCULO 19 DEL ESTATUTO. EN AQUELLA OPORTUNIDAD, TAMBIÉN ASUMÍ EL COMPROMISO DE DAR CUMPLIMIENTO AL PLAN ESTRATÉGICO APROBADO POR LA ASAMBLEA E IMPULSAR LA MACROTAREA DE “MEDIO AMBIENTE”. ASÍ MISMO, ME COMPROMETÍ A CONTINUAR IMPULSANDO EL TRABAJO DESARROLLADO POR MIS ANTECESORES, EN LA PREPARACIÓN DE EN UN NUEVO PLAN ESTRATÉGICO PROSPECTIVO QUE NOS

DIBUJE ESCENARIOS DE FUTURO Y DE MEDIANO PLAZO, PARA LO CUAL HE APOYADO EL TRABAJO DE LA SECRETARÍA Y DE LOS GRUPOS DE EXPERTOS DE NUESTRA COMISIÓN.

PARTICIPÉ ACTIVAMENTE EN LAS REUNIONES Y TRABAJO DEL GRUPO QUE SE ENCARGÓ DE ACTUALIZAR LA RESOLUCIÓN A20-11, APOYANDO SUS INICIATIVAS, ASÍ COMO LAS ESTRATEGIAS PLANTEADAS POR EL CONSULTOR Y LOS ESPECIALISTAS DEL GEPEJTA DE IGUAL FORMA, LO HICE CON EL GRUPO QUE SE ENCARGÓ DE DESARROLLAR LA DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE PERSONAL CLAC.

DESTACO ADEMÁS, LA GRAN ACOGIDA QUE DIO EL COMITÉ EJECUTIVO AL TRABAJO REALIZADO APROBANDO LA PRIMERA FASE DEL NUEVO PLAN ESTRATÉGICO QUE SE IMPLEMENTARÁ A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2017 Y LIGADO A ESTE, LA INSERCIÓN DEL PERSONAL DE LA SECRETARÍA EN EL CÓDIGO DE SERVICIO DE LA OACI, RECONOCIENDO DE ESTA FORMA EL IMPORTANTE TRABAJO QUE DESARROLLA NUESTRO PERSONAL Y LA NECESIDAD DE OTORGARLES CON JUSTICIA LOS DERECHOS QUE LES CORRESPONDE EN SU NIVEL SALARIAL Y DE PRESTACIONES SOCIALES.

CON EL APOYO DE LA SECRETARÍA ME HA TOCADO REALIZAR VARIAS REUNIONES Y NEGOCIACIONES CON LOS DIFERENTES ORGANISMOS REGIONALES Y ESTADOS INDEPENDIENTES PARA QUE NUESTRA REGIÓN CONTINÚE REPRESENTADA EN EL CONSEJO DE LA OACI, MANTENIENDO EL NÚMERO DE ASIENTOS Y EL EQUILIBRIO EN LA REPRESENTACIÓN GEOGRÁFICA.

ESTA, HA SIDO UNA ARDUA PERO SATISFACTORIA TAREA, PUES HEMOS DEMOSTRADO A LA COMUNIDAD AERONÁUTICA INTERNACIONAL QUE EN NUESTRA REGIÓN TRABAJAMOS DE MANERA ARMÓNICA Y COORDINADA POR EL BIEN DEL TRANSPORTE AÉREO.

ESTE IMPORTANTE TRABAJO, QUEDÓ PLASMADO EN LAS RECIENTES ELECCIONES, EN QUE NUESTROS OCHO ESTADOS FUERON ELECTOS CON UN IMPORTANTE NÚMERO DE VOTOS, CONFORME LO HABÍAMOS PLANIFICADO.

QUIERO APROVECHAR ESTA OPORTUNIDAD, PARA AGRADECER A LOS ORGANISMOS REGIONALES AMIGOS Y A TODOS LOS QUE CONTRIBUYERON EN ESTA

JORNADA, EN PARTICULAR, A: LA CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (CEAC), LA COMISIÓN AFRICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CAFAC) Y LA COMISIÓN ÁRABE DE AVIACIÓN CIVIL (ACAC), ORGANISMOS REGIONALES QUE HOY TAMBIÉN NOS ACOMPAÑAN EN ESTA ASAMBLEA. POR SUPUESTO, AGRADEZCO ESPECIALMENTE A NUESTROS ESTADOS MIEMBROS Y A OTROS ESTADOS INDEPENDIENTES, QUE NO FORMANDO PARTE DE LOS ORGANISMOS REGIONALES, BRINDARON SU APOYO Y ACEPTARON NUESTRAS PROPUESTAS.

COMO ES DE VUESTRO CONOCIMIENTO, EL PLAN DE TRABAJO CONTEMPLA TANTO REUNIONES, COMO PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN Y, EN ESE SENTIDO INFORMO QUE, EN EL PERÍODO QUE CULMINA HAN PARTICIPADO 415 DELEGADOS EN DIFERENTES MODALIDADES Y ESPECIALIDADES, TODO ESTO, GRACIAS A LOS ACUERDOS SUSCRITOS POR LA CLAC E IMPULSADOS POR LA SECRETARÍA. EN EL MARCO DE ESTOS ACUERDOS, DE IGUAL FORMA SE OTORGARON 72 BECAS Y 8 PASANTÍAS DEDICADAS A LAS MUJERES DE NUESTRA REGIÓN.

REFIRIÉNDOME ESPECÍFICAMENTE AL PLAN DE TRABAJO EN TRANSICIÓN, DESTACO QUE SU

ESTRUCTURA PERMITIÓ A CLAC REALIZAR SUS LABORES DE MANERA EFICIENTE Y OPERATIVA, HACIENDO COPARTICIPE DEL MISMO A LOS MIEMBROS DEL COMITÉ EJECUTIVO, QUE LIDERARON LAS “MACROTAREAS”. EN ESE SENTIDO, DEBO RESALTAR QUE LOS PUNTOS FOCALES CUMPLIERON ADECUADAMENTE CON LAS TAREAS A ELLOS ENCOMENDADAS, DANDO COMO RESULTADO QUE LA ASAMBLEA QUE HOY NOS OCUPA, PROMULGUE DECISIONES NUEVAS Y ACTUALICE ALGUNAS ANTERIORES, TAL COMO DETALLO A CONTINUACIÓN:

- “GUÍA DE PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO”
- “DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL PERSONAL DE LA CLAC”
- “IDENTIFICACIÓN DE RESPONSABILIDADES SOBRE LA FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO”
- “RETRACTO”
- “PROCEDIMIENTO PARA LA SEGURIDAD DE LA CARGA EN TRÁNSITO”
- “PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (OSS)

- “GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA LA PROVISIÓN DE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS Y A FAMILIARES DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTE AERONÁUTICO”

- “ENCUESTA SOBRE EL SEGUIMIENTO DE ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS”

- “FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS”

- “CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO”

- “DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC”

- “CURSO SOBRE DETECCIÓN DE PASAJEROS CON CONDUCTA SOSPECHOSA”

- “PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES DE MANO Y LISTADO DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS”

POR LO EXPUESTO, QUIERO AGRADECER A LOS PUNTOS FOCALES QUE ACOMPAÑARON MI GESTIÓN, PARTICULARMENTE A: COLOMBIA, URUGUAY, ARGENTINA, BRASIL Y CUBA; ASÍ COMO A LOS EXPERTOS DE TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS QUE CONTRIBUYERON EN ESTA TAREA.

SI BIEN ESTE INFORME RESUME LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA CLAC EN EL BIENIO 2015-2016, NUESTRA COMISIÓN CONTINUARÁ RENOVANDO SU ESQUEMA DE TRABAJO, CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO PLAN ESTRATÉGICO.

NO QUISIERA TERMINAR, SIN PRESENTAR ALGUNAS REFLEXIONES PARA EL FUTURO:

- SE ESPERA QUE EL TRÁFICO CONTINÚE RECUPERÁNDOSE Y QUE LAS LÍNEAS AÉREAS, OPERADORES DE AEROPUERTOS, REGULADORES Y DEMÁS ORGANISMOS CONEXOS A LA AVIACIÓN CIVIL, ALCANCEN NIVELES DE COORDINACIÓN APROPIADOS PARA CONTINUAR ENFRENTANDO LA CRISIS FINANCIERA QUE AÚN NOS AQUEJA.

- DEBEMOS CONTINUAR COORDINANDO PARA PROTEGER AL TRANSPORTE AÉREO DE LAS DIFICULTADES QUE SE PUEDAN PRESENTAR, YA SEA POR PROBLEMAS DE ÍNDOLE ECONÓMICO, POR CATÁSTROFES, FENÓMENOS NATURALES IMPREVISTOS O PANDEMIAS Y DEMÁS QUE AFECTEN A NUESTRO SECTOR.
- EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE AVSEC SENTIMOS QUE COMO REGIÓN HEMOS MEJORADO SUSTANCIALMENTE, SIN EMBARGO, ES UN TEMA EN EL QUE DEBEMOS MANTERNOS SIEMPRE ACTUALIZADOS EN BENEFICIO DE LOS USUARIOS, RAZÓN PRIORITARIA DE NUESTRO TRABAJO.
- TENIENDO EN CUENTA QUE EN EL MEDIANO PLAZO, DEBEREMOS DUPLICAR NUESTROS ESFUERZOS PARA ATENDER UNA DEMANDA QUE PRÁCTICAMENTE SE DUPLICARÁ EN LA PRÓXIMA DÉCADA, ES NECESARIO QUE JUNTO CON LOS ORGANISMOS CONEXOS, DESARROLLEMOS PROCEDIMIENTOS MÁS EXPEDITOS EN LOS SERVICIOS

AEROPOTUARIOS, POR LO QUE DEBEREMOS PRIORIZAR LA COORDINACIÓN Y SUSCRIBIR ACUERDOS BI Y/O MULTILATERALES DE RECONOCIMIENTO MUTUO EN TEMAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA, INCLUIDOS AVSEC Y FAL.

COMO CONCLUSIÓN, EXPRESÓ QUE HA SIDO UN HONOR PARA MÍ PRESIDIR LA CLAC E INVITO A TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS A CONTINUAR TRABAJANDO PARA QUE NUESTRA QUERIDA COMISION SIGA SIENDO EL ORGANISMO REGIONAL MÁS IMPORTANTE EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. EL TRABAJO ARMÓNICO Y COORDINADO QUE NOS CARACTERIZA SE FORTALECERÁ CON LA VOLUNTAD POLÍTICA Y PARTICIPACIÓN ACTIVA DE TODOS USTEDES EN LOS DIFERENTES FOROS Y REUNIONES QUE CONVOCA LA CLAC.

ANTES DE TERMINAR, DESEO REITERAR MI AGRADECIMIENTO A LAS AUTORIDADES DE COLOMBIA, PAÍS ANFITRIÓN DE LA VIGÉSIMO SEGUNDA ASAMBLEA ORDINARIA, A LOS ALTOS DIGNATARIOS, DELEGADOS Y OBSERVADORES QUE ASISTEN A ESTA MAGNA

ASAMBLEA Y POR SUPUESTO A TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS. QUISIERA AGRADECER EN PARTICULAR A AQUELLOS QUE ME ACOMPAÑARON EN EL COMITÉ EJECUTIVO.

MENCIÓN ESPECIAL MERECE LA SECRETARÍA DE LA CLAC, EN PARTICULAR, NUESTRO SECRETARIO, SEÑOR MARCO OSPINA, QUIEN CON SU EXPERIENCIA Y EFICIENTE LABOR HA COADYUVADO EN LA GRAN TAREA QUE DESARROLLA NUESTRA QUERIDA COMISIÓN.

AUGURANDO TODA CLASE DE ÉXITOS EN ESTA ASAMBLEA, EXPRESO MI RECONOCIMIENTO A TODOS USTEDES.

MUCHAS GRACIAS.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
XXII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC
(Ibagué, Colombia,
14 al 17 de noviembre de 2016)

CLAC/A22-NE/01
CORRIGENDUM 4
11/11/16

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

1. Apertura de la XXII Asamblea y Discurso de bienvenida a cargo de la Autoridad del país anfitrión
2. Discurso del Presidente del Consejo de la OACI y Representantes de Organismos Regionales
3. Discurso del Presidente de la CLAC e informe de actividades
 - Mensaje del señor Alfredo Bocanegra Barón, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de la República de Colombia (Video)
4. Adopción del Orden del Día
 - Suscripción del Anexo al MOU CLAC/CAAS Singapur
5. Establecimiento del Órgano Subordinado de la Asamblea (Comité de trabajo) y traslado de las cuestiones del Orden del Día al Comité
6. Panel sobre “Análisis del impacto regulatorio de los acuerdos de servicios aéreos”
7. Proyectos de Decisión y Revocatoria
8. Proyecto de Programa de Reuniones y Capacitación 2017 – 2018
9. Otros asuntos
10. Presupuesto 2017-2018 (**Sesión a puerta cerrada**)
11. Cuotas de contribución de los Estados miembros (**Sesión a puerta cerrada**)
12. Examen del Informe del Comité de trabajo
13. Aprobación del Acta de la Primera Sesión Plenaria
14. Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la CLAC
15. Lugar y fecha de la XXIII Asamblea Ordinaria
16. Otros asuntos
 - Cultura de Seguridad-Evaluación de la Aplicación de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil
 - 2017 FAA Western Hemisphere Flight Standards Meeting
 - Integration of Unmanned Aircraft Systems
17. Clausura de la XXII Asamblea Ordinaria
 - Discurso del nuevo Presidente de la CLAC

Estudo de Análise de Impacto Regulatório dos Acordos de Serviços Aéreos do Brasil

1. Introdução

A aviação internacional brasileira cresceu de forma acelerada durante os últimos quinze anos, saltando de 8,1 milhões de passageiros em 2000 para 20,6 milhões em 2014. Neste período, a mudança regulatória promovida no setor foi transformadora: de uma política indireta de liberalização do mercado aéreo sul-americano com o Acordo de Fortaleza ao final da década de 1990¹, para a política atual de negociação dos Acordos de Céus Abertos.

O objetivo deste estudo é apresentar a metodologia e estimação da primeira versão de um modelo de impacto regulatório dos Acordos internacionais de Serviços Aéreos (ASAs) celebrados pelo Brasil. O modelo tem o intuito de testar a hipótese de que a mudança regulatória no transporte aéreo internacional brasileiro foi um dos determinantes do crescimento do mercado no passado recente. A potencialidade de aplicação do modelo estimado em avaliar os impactos das negociações (ou renegociações) futuras também é discutida, assim como melhorias em versões posteriores do modelo na eventualidade do acesso a novas e mais detalhadas bases de dados.

2. A evolução da política regulatória e o desempenho recente do mercado aéreo internacional brasileiro

2.1. Histórico recente da regulação do transporte aéreo internacional brasileiro

¹ O Acordo de Fortaleza (Dez/96) permite aos países signatários a liberdade de capacidade em rotas sub-regionais que não estiverem sendo operadas por intermédio dos acordos bilaterais (ou seja, rotas não-troncais). São signatários o Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Chile e Peru.

2.1.1. Evolução do marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional.

Até meados da década passada, o mercado de transporte aéreo internacional brasileiro foi submetido a uma política regulatória bastante restritiva. As diretrizes regulatórias do setor não permitiam que a oferta de serviços de transporte aéreo e as tarifas cobradas pelas empresas fossem regidas pelos mecanismos de mercado. A partir da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e inseriu dentre suas atribuições a competência para negociar os acordos e tratados que versassem sobre o transporte aéreo internacional², novas diretrizes regulatórias foram implementadas, alterando significativamente a evolução do setor de transporte aéreo internacional no Brasil.

No tocante ao segmento doméstico do transporte aéreo, o Art. 48, § I, da Lei 11.182/2005, assegurou às empresas concessionárias de serviços aéreos a liberdade de exploração de quaisquer linhas aéreas, observada apenas a capacidade operacional dos aeroportos e as normas de serviço adequado expedidas pela Agência. Adicionalmente, o Art. 49 do mesmo instrumento legal estabeleceu o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares, atribuindo às empresas concessionárias a prerrogativa para definir as tarifas cobradas pelos serviços oferecidos. Em resumo, o novo marco legal transferiu às empresas aéreas o poder para decidir sobre sua própria oferta, permitindo que tal decisão se baseasse apenas em sua estrutura de custos e sua estratégia comercial.

No que se refere ao segmento internacional, não houve definição, na Lei 11.182/2005, sobre quais parâmetros normativos orientariam a atuação da ANAC na regulação econômica do setor. Assim sendo, a Lei 11.182/2005 foi complementada por outros instrumentos normativos, os quais serviram para compor o marco regulatório que atualmente instrui a atuação da Agência na disciplina do transporte aéreo internacional. Dentre tais instrumentos normativos, merecem particular destaque os que seguem:

- (i) Resolução CONAC nº 007, de 20 de julho de 2007, que define diretrizes para o mercado de transporte aéreo internacional; e
- (ii) Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que institui a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

² Nos termos da Lei 11.182/2005, Art.8º, inciso V e Decreto nº 5.731/2006, Anexo, Art. 24º, inciso IV.

Aprovada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política de ordenação da aviação civil³, a Resolução CONAC 007/2007 prevê em suas diretrizes a adoção de uma política de múltipla designação de empresas. Ademais, estabelece como objetivo do Governo brasileiro nas negociações dos Acordos internacionais sobre Serviços Aéreos (ASA) a modicidade tarifária, a qual deve ser buscada por meio do incentivo à concorrência entre as empresas aéreas. A seguir, são transcritas algumas diretrizes consignadas no referido instrumento regulatório:

“(1.1) A expansão do transporte aéreo deve ser promovida, por meio de Acordos de Serviços Aéreos, com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países.”

“(1.3) Será adotada a política de múltipla designação de empresas, obedecido o previsto nos respectivos Acordos de Serviços Aéreos.”

“(1.5) Nas negociações de Serviços Aéreos, devem ser buscadas condições que possam promover a modicidade dos preços para os usuários, por meio do incentivo à concorrência entre as empresas.”

(Grifos nossos)

A Resolução CONAC 007/2007 institui, ainda, diretrizes específicas para o mercado sulamericano. Conforme pode ser visto nos excertos transcritos abaixo, as diretrizes consagradas pela Resolução recomendaram à ANAC que promovesse a expansão da capacidade prevista nos ASA celebrados com países da região, além da ampliação das liberdades do ar exercidas no ambiente intra-regional.

“(3.3) Promova, por ocasião das negociações dos Acordos de Serviços Aéreos, a expansão da capacidade entre os países da América do Sul, de modo que não haja restrição de oferta para este segmento do mercado internacional intra-regional.”

“(3.4) Promova estudos sobre a possibilidade de ampliação das liberdades do ar no mercado intra-regional da América do Sul.”

Outro importante instrumento do marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional foi a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), instituída por meio do Decreto 6.780/2009. Em sua Seção 3.5, um conjunto de ações estratégicas foi previsto com vistas a estimular a aviação civil. Dentre tais ações, destacam-se as seguintes:

³ Decreto 3.564, de 17 de agosto de 2000, Art. 1º.

- i. Promover a expansão do transporte aéreo internacional com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre o Brasil e outros países.*
- ii. Estimular a expansão dos serviços, para atender ao maior número de localidades.*
- iii. Incentivar o desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais como vetor de integração com os demais países.*
- iv. Estimular a concorrência no setor de aviação civil.***
 - v. Estimular a competição nos serviços, de forma a possibilitar o acesso a maior parcela da população.*
 - vi. Buscar a redução das barreiras à entrada de novas empresas no setor.*
- vii. Estabelecer diretrizes que confirmam ao mercado o papel de equilibrar a oferta e a demanda, prevalecendo a liberdade tarifária nos serviços de transporte aéreo.***
- viii. Aperfeiçoar mecanismos de negociação buscando evitar restrições à oferta nos serviços aéreos internacionais e estimular o comércio, o turismo e a conectividade do Brasil com os demais países.***

(Grifos nossos)

Conforme pode ser visto, a PNAC estabeleceu como objetivos regulatórios a promoção do desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais e a ampliação do tráfego de pessoas e bens. Segundo a PNAC, tais objetivos devem ser alcançados por meio do incentivo à concorrência e da eliminação de eventuais restrições de capacidade. A PNAC ampliou para outros mercados a diretriz consignada na Resolução CONAC 007/2007 referente ao mercado sulamericano, segundo a qual deve ser promovida a ampliação da capacidade prevista nos acordos internacionais de serviços aéreos. Segundo os termos previstos na Política, a ampliação da capacidade deve ser promovida de modo a eliminar quaisquer restrições à oferta de serviços de transporte aéreo.

Além disso, a PNAC foi explícita ao conferir ao mercado a função de equilibrar oferta e demanda por serviços de transporte aéreo. Segundo entendimento derivado dos termos inscritos na PNAC, o aumento do bem estar do consumidor de transporte aéreo será consequência da conquista de maior eficiência econômica e operacional por parte das empresas aéreas. Destaque-se, ainda, a menção feita pela PNAC à prevalência do princípio da liberdade tarifária nos serviços de transporte aéreo. Consagrou-se, assim, a prerrogativa das empresas aéreas para definirem o valor das tarifas cobradas pelos serviços ofertados no mercado.

Ademais dos dispositivos normativos citados, cumpre mencionar, ainda, a Resolução CONAC 01/2010, que dispõe sobre o mercado de transporte aéreo internacional entre Brasil, continente africano e Índia, bem como a Resolução CONAC 02/2010, que define diretrizes referentes ao transporte aéreo brasileiro no mercado intrarregional sulamericano. Tais resoluções reforçam as orientações previstas em instrumentos regulatórios citados anteriormente, prevendo a eliminação de restrições à oferta de serviços aéreos e a ampliação do fluxo de pessoas e mercadorias por meio das negociações dos acordos internacionais de serviços aéreos.

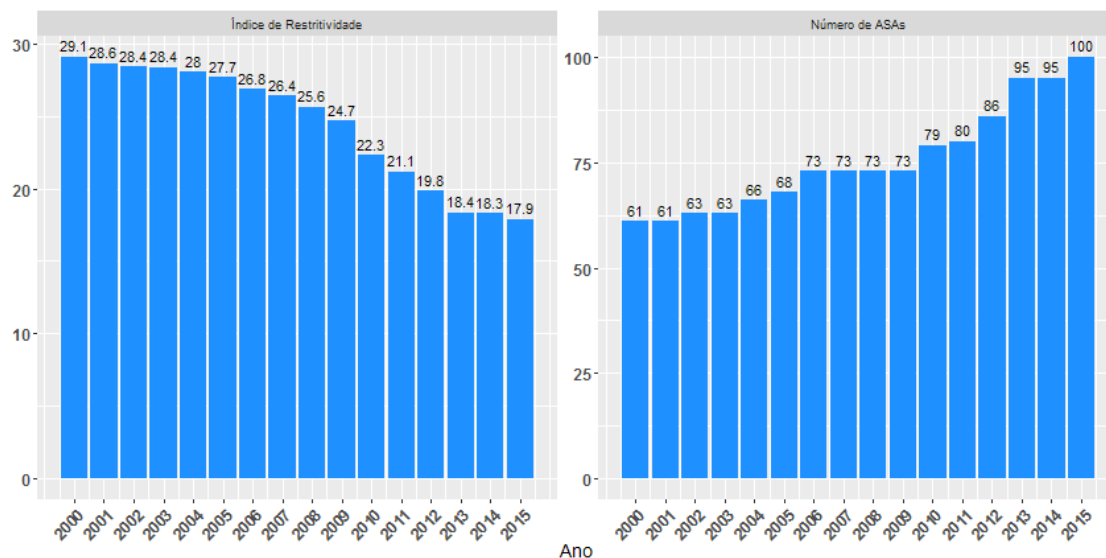
2.1.2. Consequências do novo marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional: a evolução dos Acordos sobre Serviços Aéreos.

A partir do novo marco regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional, a autoridade de aviação civil brasileira, responsável pela representação do Governo nas negociações internacionais sobre transporte aéreo, ajustou seu curso de ação de modo a se alinhar às novas diretrizes regulatórias. O impacto imediato desse ajuste foi a intensificação dos esforços negociadores, os quais tiveram um impacto substancial sobre a quantidade de acordos de serviços aéreos celebrados pelo Brasil. Em 2010, o Brasil possuía 73 acordos de serviços aéreos celebrados com outros países – incluindo tratados internacionais e entendimentos firmados no âmbito das autoridades de aviação civil. No final de 2015, esse número havia sido ampliado para 100 acordos. A evolução do número de acordos internacionais de serviços aéreos atua no sentido de ampliar a conectividade internacional do Brasil, provendo o arcabouço regulatório necessário para que novos serviços aéreos possam ser estabelecidos.

Para além do aumento na quantidade, houve também uma alteração qualitativa dos acordos. As regras de acesso a mercados consagradas nos acordos firmados ou revistos a partir de 2010 reduziram significativamente as restrições à oferta de novos serviços, ampliando a concorrência no segmento internacional do transporte aéreo brasileiro. Segundo o indicador utilizado pela ANAC para computar o grau de restritividade dos acordos bilaterais de serviços aéreos firmados pelo país, entre 2000 e 2015 houve uma

redução 38,5% no índice agregado de restritividade⁴ dos acordos de serviços aéreos dos quais o Brasil é parte.

Gráfico 01: A evolução do transporte aéreo internacional brasileiro 2000-2015: índice de restritividade agregado x quantidade de ASA celebrados



Fonte: ANAC

Outro indicador que ilustra o impacto da mudança no arcabouço regulatório brasileiro para o transporte aéreo internacional é a quantidade de acordos de ‘céus abertos’ celebrados pelo Brasil a partir de 2010. Os acordos de ‘céus abertos’ estabelecem condições flexíveis de acesso a mercados, sendo caracterizados pelas seguintes cláusulas: livre determinação de capacidade; liberdade tarifária; múltipla designação de empresas; quadro de rotas aberto; direitos acessórios de tráfego (5ª e 6ª liberdades); e *codeshare* (compartilhamento de códigos) bilateral e com empresas de terceiros países. Em 2009, o Brasil não possuía qualquer acordo de ‘céus abertos’ em vigor. O primeiro acordo do tipo celebrado pelo país ocorreu no ano seguinte, em 2010, tendo o Zimbábue como contraparte signatária. No final de 2015, a quantidade de acordos de ‘céus abertos’ firmados pelo país chegava a 52.

Em que pese a orientação da autoridade de aviação civil brasileira no sentido de flexibilizar as regras de acesso a mercados previstas nos acordos de serviços aéreos, deve-se atentar para o fato de que a celebração de qualquer acordo internacional ocorre a partir do entendimento pactuado entre duas ou mais partes, sendo condição

⁴ A metodologia para o cálculo do índice de restritividade está descrita na Nota Técnica nº 28/2016/SRI, de 07 de abril de 2016.

indispensável para a consecução do ato a concordância de todas as partes envolvidas com os termos do acordo em discussão. Em inúmeros casos, não foi possível construir uma convergência de posições suficientemente robusta entre o Governo brasileiro e sua contraparte negociadora de modo que se viabilizasse a formalização de um acordo que refletisse as diretrizes do marco regulatório nacional. Por essa razão, a flexibilização dos acordos internacionais de serviços aéreos celebrados pelo Brasil ocorreu de maneira heterogênea. Alguns países se dispuseram a celebrar acordos cujos termos estivessem alinhados com o marco regulatório brasileiro (i.e. Chile). Outros países, no entanto, mantiveram orientações distintas, evitando quaisquer alterações nos entendimentos firmados que pudessem implicar maior flexibilidade nas regras de acesso a mercados (i.e. Argentina).

2.1.3. Acordos internacionais sobre Serviços Aéreos: os casos de Argentina, Chile, EUA e Portugal.

A presente seção tem por objetivo apresentar a evolução recente dos entendimentos bilaterais firmados entre o Brasil e seus quatro principais parceiros aerocomerciais⁵, a saber, EUA, Argentina, Portugal e Chile. A referência aos quatro países tem por objetivo ilustrar a heterogeneidade da evolução dos ASA celebrados pelo Brasil no que toca à flexibilização das regras de acesso a mercados.

➤ EUA:

Em março de 2011, as autoridades de aviação civil de Brasil e EUA assinaram um Memorando de Consultas (MoC) e um novo Acordo de Serviços Aéreos. O novo Acordo assinado se adequou aos moldes tradicionais de um acordo de ‘céus abertos’, prevendo as seguintes cláusulas: livre determinação de capacidade; direitos de tráfego acessórios (quinta e sexta liberdades); código compartilhado entre as empresas de ambos os países e com empresas de terceiros países; liberdade tarifária; quadro de rotas aberto; e múltipla designação de empresas. Em relação à cláusula de capacidade, acordou-se um aumento gradual de capacidade (*faseamento*) até outubro de 2014, com previsão de liberdade de capacidade, sem restrições, a partir de outubro de 2015, condicionada à entrada em vigor do Acordo. Entretanto, como o Acordo ainda não

⁵ O critério utilizado para a seleção dos países mencionados foi a quantidade de passageiros transportados no ano de 2015. Os quatro países com maior volume de tráfego com o Brasil no ano de 2015 foram os EUA (25,7% do tráfego internacional brasileiro), Argentina (14,7%), Portugal (7,4%) e Chile (6,7%).

entrou em vigor, estão em vigor as cláusulas regulamentares da última etapa do faseamento.

Cabe ressaltar que o faseamento em questão, acordado em 2011, foi estabelecido de modo a conferir estabilidade regulatória aos mercados. Nesse intuito, foram acordados níveis específicos de abertura conforme a localidade dos mercados brasileiros. Dessa maneira, nas localidades em que não havia operações regulares de empresas aéreas brasileiras e americanas, em especial aeroportos fora do eixo Rio-São Paulo, permitiu-se maior flexibilidade dos termos de capacidade. Já nos mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo, estabeleceu-se uma abertura mais paulatina.

Conforme a terceira etapa do faseamento firmado, a capacidade atual de serviços mistos do mercado de transporte aéreo Brasil-Estados Unidos está limitada a 301 frequências semanais, conforme as seguintes restrições: 154 frequências para as empresas de ambos países sem restrições geográficas em pontos no Brasil; 63 frequências em qualquer ponto do Brasil, exceto para pontos na terminal São Paulo-Campinas; e 84 frequências, exceto para pontos dos terminais São Paulo e Rio de Janeiro. Quanto ao mercado americano, não há restrições de pontos de acesso. No que tange ao mercado exclusivamente cargueiro, são permitidas até 105 frequências semanais, sem restrições de pontos em ambos os países.

➤ Argentina:

A última reunião de consultas aeronáuticas entre Brasil e Argentina ocorreu em outubro de 2006. Desde então, a autoridade de aviação civil argentina não se dispôs a rever os termos dos entendimentos firmados com o Governo brasileiro. Atualmente, o relacionamento aerocomercial entre Brasil e Argentina está disciplinado pelos seguintes termos: (i) quadro de rotas aberto, sem restrições; (ii) direitos de tráfego acessório, prevendo quinta e sexta liberdade; (iii) liberdade tarifária; (iv) múltipla designação de empresas; (v) código compartilhado, incluindo acordos com empresas de terceiros países; (vi) pré-determinação de capacidade, limitada a 133 frequências mistas semanais com qualquer tipo de equipamento. Em que pese se trate de um acordo relativamente flexível, a existência de limites à quantidade de frequências permitidas apõe restrições significativas à ampliação da oferta de serviços aéreos entre os dois países, conforme ficará evidenciado mais adiante.

➤ Portugal:

O acordo de serviços aéreos entre Brasil e Portugal foi assinado em novembro de 2002. Após sua assinatura, realizou-se reunião de consulta aeronáutica em abril de 2006 e uma troca de correspondências em julho de 2012. Tais discussões, entretanto, ainda que tenham provocado modificações em cláusulas operacionais firmadas anteriormente, não alteraram os termos do acordo assinado em 2002. Atualmente, o relacionamento aeronáutico entre Brasil e Portugal está submetido às seguintes cláusulas: (i) quadro de rotas aberto; (ii) direitos de tráfego acessório de quinta e sexta liberdade, com restrições; (iii) regime de tarifas de dupla aprovação; (iv) dupla designação; (v) código compartilhado entre empresas de ambos os países, incluindo, ainda, empresas de terceiros países; (vi) pré-determinação de capacidade, limitada a 87 frequências mistas semanais, com inúmeras restrições regionais.

Conforme se pode perceber, os termos do acordo firmado entre Brasil e Portugal apõem inúmeras restrições à livre oferta de serviços aéreos entre os dois países. Ressalve-se, no entanto, que a evolução do ASA celebrado com Portugal foi prejudicada pelo início das discussões entre o Governo brasileiro e a Comissão Europeia para a celebração de um Acordo Abrangente de Serviços Aéreos que abarcasse todos os países da União Europeia. Tal Acordo Abrangente – que não chegou a ser assinado pelas partes – se sobreporia aos acordos de serviços aéreos bilaterais firmados entre Brasil e países do bloco europeu, instituindo um arcabouço normativo único para a disciplina dos serviços de transporte aéreo entre o Brasil e os países que integram o bloco.

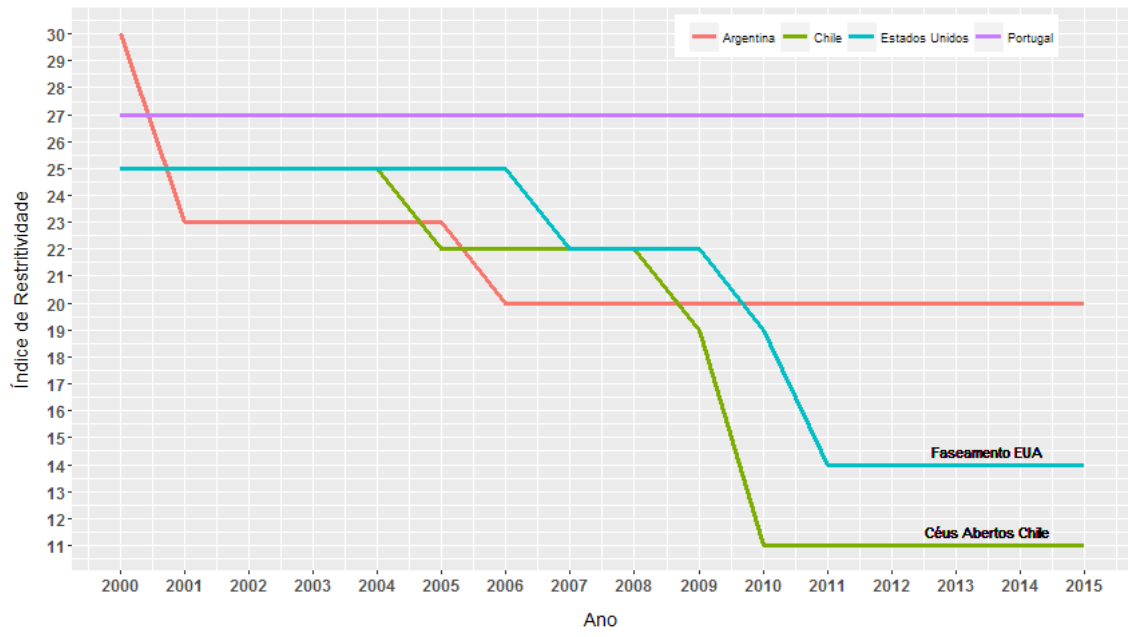
Iniciada em 2010, a negociação entre Brasil e União Europeia foi inaugurada com a discussão de um Acordo sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos (“Acordo Horizontal”). Por meio desse acordo, assinado em março de 2010, o Brasil reconheceu a possibilidade de um Estado Membro da União Europeia designar uma empresa aérea oriunda de outro país do bloco para operar serviços de transporte aéreo internacional entre o Brasil e a Europa. A partir da assinatura do Acordo Horizontal, as autoridades aeronáuticas de Brasil e União Europeia avançaram nas tratativas para a celebração de um Acordo Abrangente. Entretanto, as negociações não evoluíram como originalmente esperado, não tendo sido possível ainda a definição de um arranjo satisfatório para ambas as partes. No decorrer das tratativas entre o Governo brasileiro e os países do bloco europeu, as discussões bilaterais entre o Brasil e os países europeus permaneceram estagnadas, motivo pelo qual não foi possível avançar nas negociações com a autoridade portuguesa.

➤ Chile:

O relacionamento aerocomercial entre Brasil e Chile é atualmente disciplinado pelo ASA assinado em julho de 2009. Os entendimentos firmados entre o Governo brasileiro e o Governo chileno se alinham aos termos de um acordo de ‘céus abertos’ tradicional, havendo a previsão de livre determinação de capacidade, liberdade tarifária, múltipla designação de empresas, direitos de tráfego acessório, quadro de rotas aberto e código compartilhado com empresas de terceiros países. Os entendimentos, portanto, se adequam às previsões consignadas no marco regulatório nacional, não existindo restrições substanciais à oferta de serviços aéreos e à concorrência entre as empresas aéreas.

O gráfico 02 abaixo ilustra a evolução recente dos entendimentos aeronáuticos bilaterais firmados entre o Brasil e cada um dos países anteriormente citados. Conforme demonstrado, os acordos com Portugal e Argentina avançaram pouco nas negociações durante período, mantendo restrições de capacidade e tarifas (Argentina) e, adicionalmente, em Direitos de Tráfego, Código Compartilhado e Designação (Portugal). Por outro lado, o Chile celebrou um acordo de ‘céus abertos’ com o Brasil em 2010 e os EUA caminham nesta direção com o faseamento das frequências iniciado em 2011.

Gráfico 02: Evolução dos acordos de serviços aéreo celebrados com EUA, Argentina, Portugal e Chile (2000-2014)

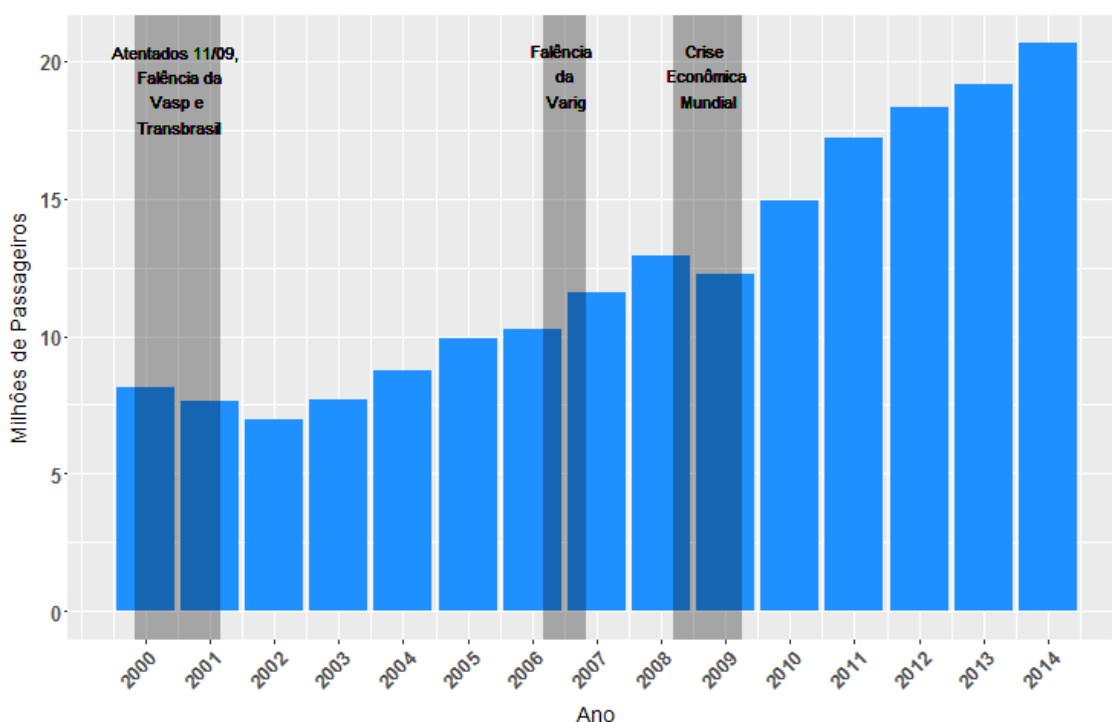


Fonte: ANAC

2.2 A evolução recente do mercado aéreo internacional brasileiro

O mercado aéreo internacional brasileiro apresentou um crescimento expressivo nos últimos 15 anos, não obstante o período ter sido permeado por crises sucessivas no setor. Em 2014, o Brasil contava com mais do que o dobro do número de passageiros internacionais transportados em 2006, menos de uma década antes. No Gráfico 03, abaixo, podemos observar a evolução anual do número de passageiros internacionais transportados⁶ com origem ou destino no Brasil desde o ano 2000.

Gráfico 03: A evolução do transporte aéreo internacional brasileiro 2000-2014



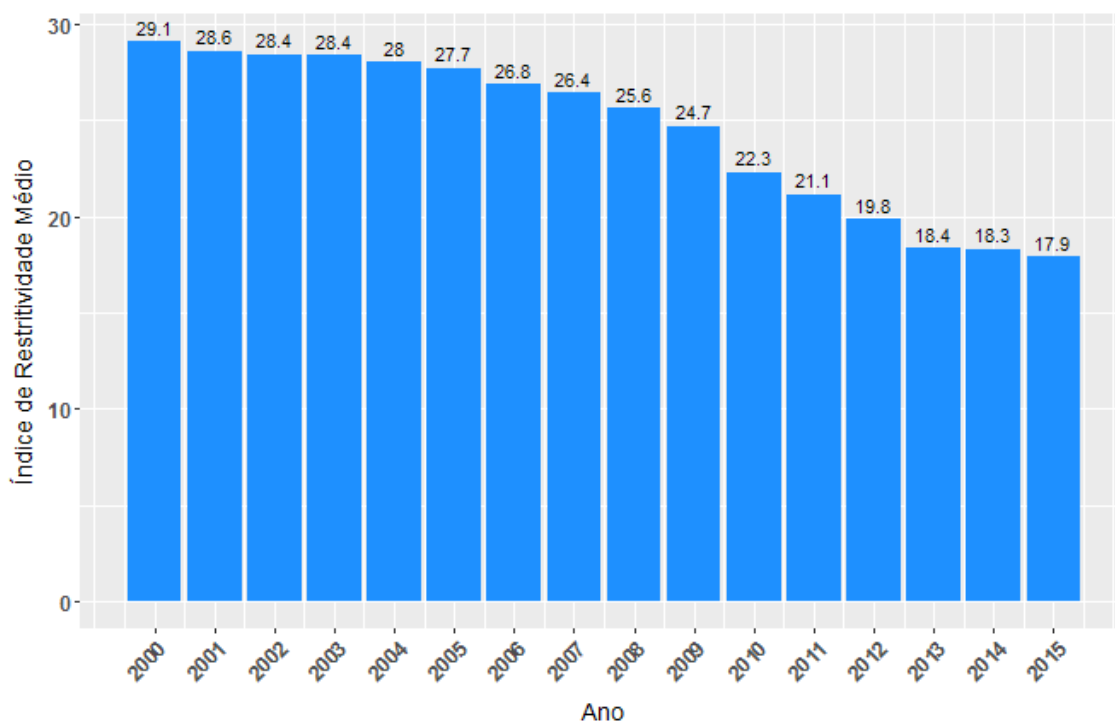
Fonte: ANAC

O Gráfico 03 também mostra que o início do século XXI foi de relativa estagnação no transporte internacional brasileiro, um período afetado pelos atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 e pelas falências sucessivas de empresas brasileiras importantes que operavam voos internacionais. No entanto, a partir de 2007/2008, o mercado aéreo internacional passa a crescer de forma acelerada, com um breve interlúdio em 2009 devido à crise econômica mundial, a mais severa desde a Grande Depressão.

⁶ A ANAC só passou a recolher dados de empresas não-regulares (empresas que fazem voos *charter* e não possuem Hotran) a partir de 2010. No intuito de manter a comparação possível com os anos anteriores estes passageiros foram retirados da análise. Os dados de passageiros em voos *charter* de empresas que também possuem voos regulares encontram-se na base de dados.

A mudança de tendência observada coincide em linhas gerais com o início do período de implementação da liberalização do mercado aéreo internacional do Brasil, conforme pode-se ver no Gráfico 04, abaixo.

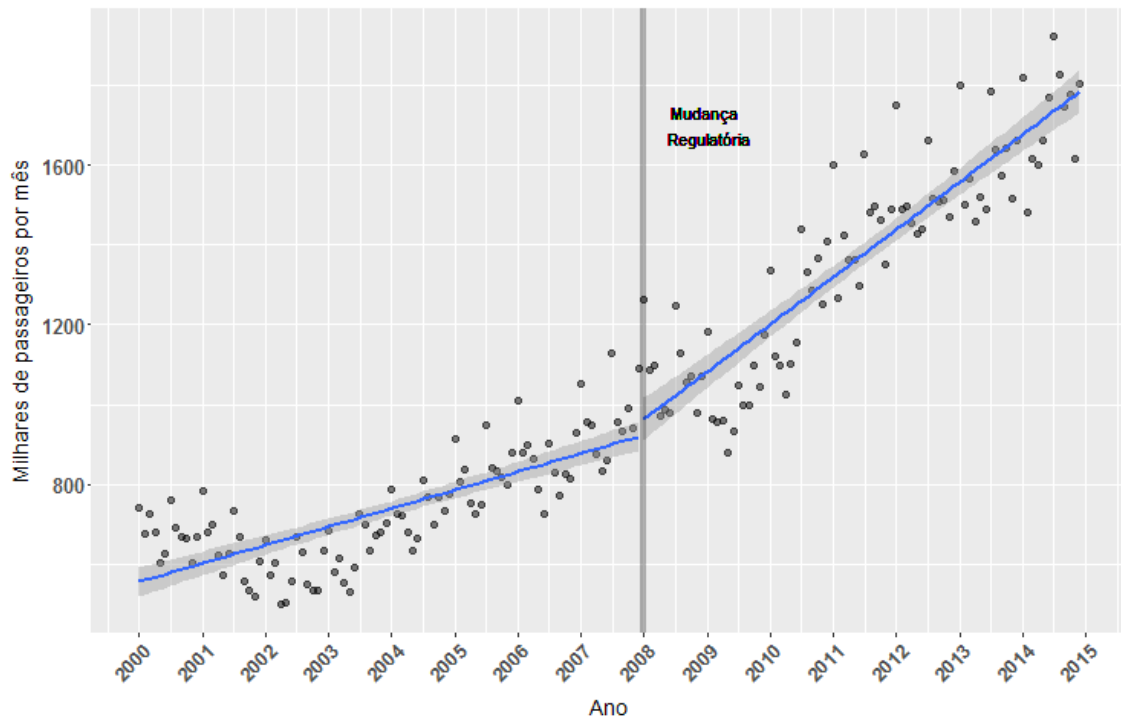
Gráfico 04: Evolução do Índice de Restritividade Agregado dos ASAs celebrados pelo Brasil



Fonte: ANAC

O período de início da mudança regulatória é difícil de precisar, porém pode-se notar no Gráfico 05 que há uma inflexão no tráfego aéreo internacional que coincide com o período da liberalização.

Gráfico 05: Quebra de tendência no transporte aéreo internacional do Brasil?



Fonte: ANAC

A quebra de tendência é projetada no gráfico acima com a estimação de duas regressões lineares simples⁷, onde o número de passageiros internacionais em cada mês é uma função crescente do tempo. O objetivo é identificar uma possível mudança de tendência no crescimento do tráfego entre os períodos antes e após 2008; nota-se inflexão positiva no momento posterior. Embora a data de corte seja relativamente arbitrária, a conclusão não se modifica com a escolha dos anos de 2007 ou 2009 como data de quebra⁸.

As mudanças ocorridas desde a adoção da liberalização do transporte aéreo internacional não podem ser creditadas ao novo marco regulatório através apenas da análise gráfica; o Brasil passou por diversas transformações na sua economia neste período, que devem ser levadas em conta em uma análise mais aprofundada. No entanto, é possível apresentar evidências preliminares de que a liberalização vem surtindo efeitos positivos para o mercado brasileiro.

⁷ A regressão é apenas uma análise de tendência linear: $Pax_t = \beta_0 + \beta_1 \cdot t$ onde t é o mês-ano. A regressão é estimada com dados anteriores a 2008 e novamente com dados a partir de 2008,

⁸ O valor foi captado estatisticamente adicionando-se uma variável binária para os períodos antes e depois da quebra (ver resultado no Apêndice Técnico). A determinação exata da data de quebra estrutural em séries temporais é um tópico complexo em econometria e não será abordado aqui.

No Gráfico 06, pode-se observar a evolução histórica dos quatro maiores mercados internacionais de aviação do Brasil em número de passageiros transportados.

Gráfico 06: Os quatro maiores mercados aéreos internacionais do Brasil

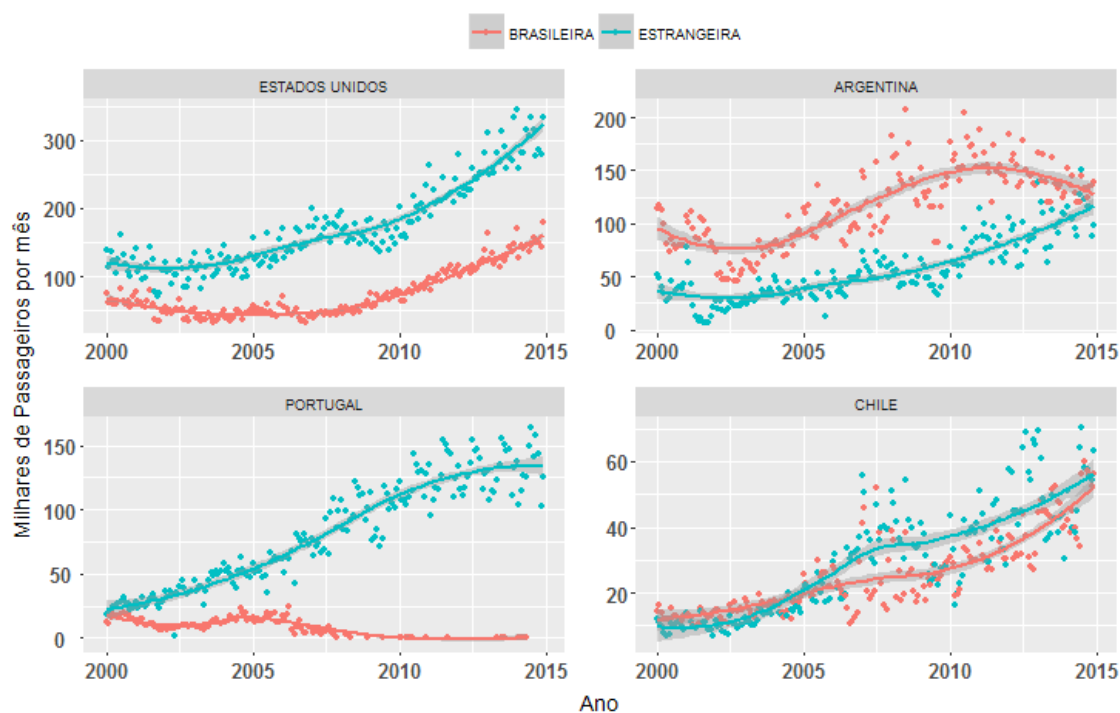


Fonte: ANAC

A comparação da evolução dos mercados nos indica que, no período mais recente, enquanto os mercados dos EUA e do Chile observaram um crescimento elevado e mantiveram tendência de alta para o futuro, os mercados da Argentina e Portugal sofreram relativa estagnação. Os dois primeiros países liberalizaram seus acordos com o Brasil enquanto os últimos ainda sofrem limitações importantes de oferta, conforme demonstrado no Gráfico 02, exposto anteriormente

Da mesma forma, a liberalização parece ter impactado positivamente a operação das empresas brasileiras, que continuaram a crescer após a liberalização. Já os mercados restritos impuseram limitações ao desenvolvimento das empresas nacionais, como pode ser visto no mercado argentino, cuja participação das empresas brasileiras vem declinando em função da incapacidade de ampliação das frequências ou entrada de novas empresas no mercado. O Gráfico 07 desagrega o crescimento nos quatro maiores mercados por nacionalidade da empresa.

Gráfico 07: Maiores mercados por nacionalidade da empresa



Fonte: ANAC

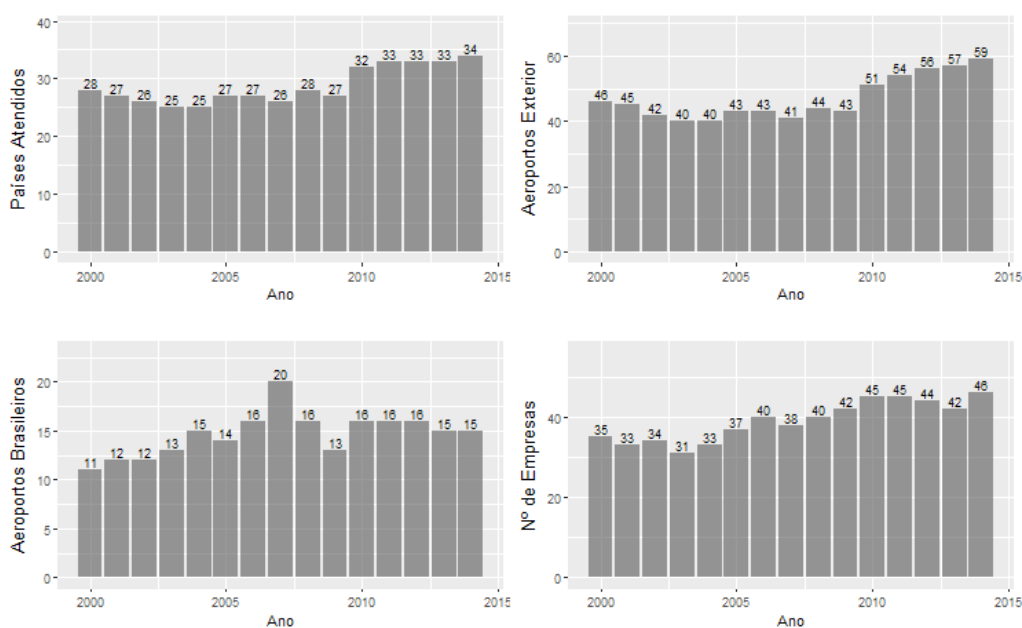
O período analisado também apresenta uma elevação na conectividade efetiva⁹ do transporte aéreo internacional brasileiro como pode ser visualizado no gráfico a seguir, com destaque para os destinos internacionais e a desconcentração dos voos dos aeroportos internacionais no Brasil para além do eixo RJ-SP. Entre os aeroportos brasileiros atendidos, houve evolução de 11 em 2000 para 15 em 2014, destacando-se o ano de 2007, quando 20 aeroportos foram efetivamente atendidos.

O aumento do número de empresas operando no Brasil observado no período 2000-2014 (passando de 35 para 46), refletiu na expansão da conectividade brasileira¹⁰ com os demais países: 28 em 2000 para 34 em 2014. Em consequência, ampliou-se também os destinos no exterior, passando de 46 em 2000 para 59 em 2014.

⁹ Foi considerado como um aeroporto efetivamente atendido se atingisse pelo menos 10.000 passageiros internacionais no ano analisado, o que equivale a pelo menos um voo internacional por semana.

¹⁰ São considerados apenas voos diretos ou com escalas; os voos com conexão no exterior não compõem a base de passageiros da Anac.

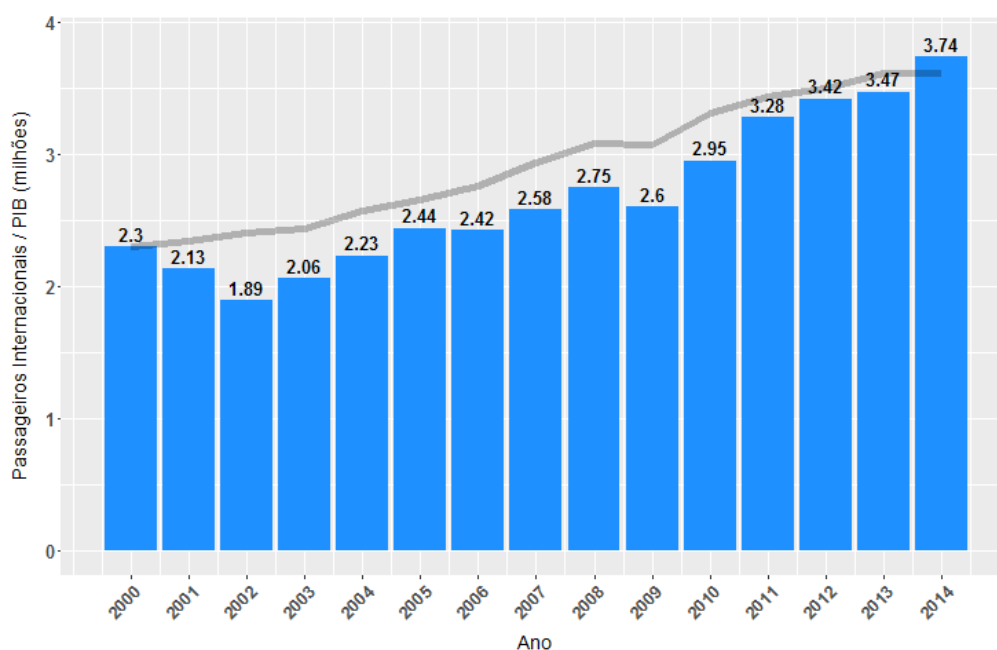
Gráfico 08: Conectividade Efetiva do transporte aéreo internacional brasileiro



Fonte: ANAC

As evidências dos benefícios da liberalização sobre o posterior crescimento do mercado têm que ser isoladas dos efeitos puramente econômicos. Novamente, a análise preliminar aponta para uma transformação para além da econômica, na medida em que a relação de passageiros internacionais sobre o PIB no Brasil também coincide com o período da mudança regulatória, conforme pode ser visto no gráfico abaixo:

Gráfico 09: Razão entre Passageiros Internacionais e PIB (R\$ milhões)



Fonte: ANAC (passageiros) e IPEA/IBGE (PIB Real em milhões – preços de 2014).

A razão entre o número de passageiros internacionais e o PIB mostra o potencial médio de geração de tráfego com o crescimento da economia: quantos passageiros por ano são esperados a cada milhão de reais produzidos. Em países de renda média (como o Brasil) é natural que esta razão cresça ao longo do tempo, dado que o transporte internacional é um bem de “luxo”, ou seja, sua demanda aumenta mais que proporcionalmente ao aumento da renda (ou PIB) ¹¹; a linha translúcida indica qual seria a evolução da relação passageiros/PIB caso a elasticidade-renda da demanda fosse 2¹².

O Gráfico 09 acima mostra que o ritmo se acelerou após a mudança regulatória, indicando uma possível inflexão nesta relação, que pode ter sido induzida por uma redução dos custos através de menores restrições à oferta, propiciada pela liberalização do mercado.

A análise desta seção demonstra que o mercado aéreo internacional brasileiro sofreu uma transformação importante no período recente. A seção seguinte apresenta o modelo econométrico que procura isolar os determinantes do crescimento verificado nos últimos anos e testar a hipótese de que a liberalização do transporte aéreo internacional no Brasil teve papel importante nesta história.

3. Um modelo de demanda para o transporte aéreo internacional brasileiro

A demanda por transporte aéreo internacional é resultante de diversos fatores. Os estudos do setor diferenciam a demanda entre turística (incluídas as visitas de parentes e amigos) e de negócios, cuja sensibilidade às variações de preços e possibilidade de substituição estão sujeitas a determinantes diferentes; porém a natureza dos dados disponíveis da base completa da ANAC (que não contém tarifas internacionais¹³) não permite diferenciá-las. Os fatores econômicos que induzem um maior tráfego aéreo, no entanto, não caminham em direções opostas para as demandas turística e de negócios,

¹¹ Em outras palavras, a elasticidade-renda da demanda por transporte aéreo é superior a 1. Ver, por exemplo, IATA (2008) Tabela 2, pág.9.

¹² A elasticidade-renda média de países em desenvolvimento para voos de longo-curso é igual a 2, segundo estimativas contidas em IATA (2008).

¹³ A coleta e registro de tarifas internacionais na ANAC só iniciou-se após meados de 2010, através da Resolução 140/2010, portanto não há dados para o período completo do estudo.

permitindo que a identificação da demanda por transporte aéreo seja realizada de forma agregada¹⁴.

A definição do mercado aéreo como sendo a rota entre um par de cidades também é usual nos estudos de demanda do transporte aéreo internacional, via de regra utilizando bases de dados de mercados maduros das rotas transatlânticas. Entretanto, a ausência de dados de tarifas e outras variáveis socioeconômicas das cidades no exterior, associada ao fato de que a base de dados brasileira tem - na maioria absoluta dos seus mercados bilaterais - apenas uma rota internacional, faz com que a demanda tenha que ser estimada pelo mercado bilateral; até porque na estimação pretende-se identificar o efeito em separado da liberalização dos Acordos de Serviços Aéreos, cuja quase totalidade das cláusulas sejam aplicáveis a todo o mercado bilateral¹⁵. Desta forma, para efeitos deste estudo, o mercado é definido com o tráfego anual total de passageiros entre o Brasil e um outro país.

3.1. Variáveis e bases de dados

Dentre as variáveis mais importantes, selecionadas em uma revisão de literatura anterior¹⁶, são utilizadas na estimação do modelo de demanda:

- Renda per capita: os países com maior renda per capita têm mais passageiros internacionais (ou viagens por habitante) dado que o transporte aéreo internacional – via de regra - se encontra na categoria de bem superior (ou seja, quando a renda dos consumidores aumenta, o transporte aéreo eleva-se mais do que proporcionalmente ao aumento da renda)¹⁷. A variável utilizada é a renda per capita em dólares (ano-base 2005) do Banco Mundial.
- População: dado o nível de renda per capita do país, quanto maior o número de habitantes, maior o número de passageiros internacionais. A variável utilizada é a população total do *World Development Indicators* do Banco Mundial.
- Distância entre os mercados: Quanto maior é a distância entre os mercados aéreos, maiores são os custos da viagem, medidos tanto em tempo quanto em

¹⁴ A diferenciação entre demanda turística e de negócios faz-se necessária quando a demanda é estimada ao nível da rota, onde o fator tarifário e o tempo de viagem cumprem papéis determinantes.

¹⁵ A exceção de determinados ASAs que fazem restrições específicas sobre o quadro de rotas, direitos de tráfego e capacidade em alguns aeroportos.

¹⁶ Ver Nota Técnica 08/2015 GAMI/SRI. Em especial, Piermartini, Roberta & Rousová, Linda (2013).

¹⁷ Idem IATA (2008) Tabela 2, pág.9. Note que todas as elasticidade-renda aparecem com sinal positivo.

dinheiro, tornando a demanda menor. A relação entre distância e número de passageiros pode ser não-linear, dado que para distâncias curtas há substituição de transporte aéreo por outros modais. A variável utilizada é a distância em milhas entre o aeroporto de Guarulhos e o aeroporto de maior tráfego internacional do outro mercado bilateral. Os dados da distância das rotas em milhas foram obtidos através do *Great Circle Mapper*¹⁸.

- Comércio bilateral: o volume de comércio internacional entre dois mercados é indutor da demanda de viagens de negócios. A variável utilizada é a corrente de comércio (exportações + importações) do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC)¹⁹. O valor é computado em dólares.
- Cláusulas dos ASAs: Os direitos contidos nos Acordos de Serviços Aéreos têm influência sobre a demanda de transporte ao restringir ou facilitar a oferta de voos. Os dados dos ASAs foram compilados da base mantida pela Gerência de Negociações de Acordos de Serviços Aéreos (GNAS/SRI) da ANAC, e tratados pela Gerência de Análise de Mercados Aéreos Internacionais (GAMI/SRI) para a construção do Índice de Restritividade.

A base de dados de passageiros utilizada é compilada pela ANAC e contém dados entre os anos de 2000 e 2014, para 95 países que possuíam ASAs assinados com o Brasil²⁰. Os dados são fornecidos pelas empresas aéreas e consistem em informações por voo, segundo o conceito de passageiros combinados; isto é, a origem e o destino dos passageiros de voos que envolvem o Brasil é computada. Dado que não são coletadas informações sobre o bilhete dos passageiros, caso o mesmo contenha conexão no exterior o destino final da viagem não é informado à ANAC, o que implica em viés na análise real de origem e destino final dos passageiros; as formas de evitar este viés são discutidas com maiores detalhes na seção que trata da robustez de estimação do modelo abaixo.

A presença de novos países signatários de ASAs na base faz com que nem todos os mercados possuam dados completos para os 15 anos contemplados no estudo. Por outro

¹⁸ Ver www.gcmap.com

¹⁹ <http://aliceweb.mdic.gov.br/>

²⁰ O ano de 2015 não foi utilizado dado que o número de passageiros ainda está sujeito à revisão e, principalmente, porque as demais variáveis utilizadas no modelo não estão atualizadas para este último ano. Os mercados da Sérvia, Bahamas e Vietnã não entram na estimação pois os ASAs só foram assinados em 2015. O mesmo ocorre com Guiné-Bissau e Ilhas Maurício, cujo Memorando de Entendimentos só foi assinado também em 2015.

lado, os países que possuíam acordos assinados vigentes, mesmo que tivessem zero passageiros em alguns – ou todos - os anos da base, foram incluídos para que não se criasse viés de seleção²¹. Considerando-se apenas os países que apresentaram número positivo de passageiros durante todo o período, são observados 23 mercados.

Em função da disponibilidade de dados, no modelo da estimação padrão são observados 92 mercados²² com diferentes distribuições de dados ao longo da base, totalizando 1080 observações.

3.2 A estimação do modelo econométrico gravitacional

O primeiro passo da estimação de demanda consiste na determinação do melhor modelo e forma funcional a serem empregados, de acordo com os dados que estão disponíveis para fazê-lo e dos objetivos da estimação; isto é, previsão de curto prazo, identificação de impacto de políticas, etc. Dada a necessidade de se identificar o volume de tráfego em função das variáveis explicativas previamente discutidas e da mudança regulatória que se desenrolou ao longo dos últimos anos, optou-se pela estimação de um modelo gravitacional em painel do transporte aéreo.

O modelo gravitacional é um modelo econométrico de regressão múltipla cuja forma funcional pressupõe que o fluxo entre os mercados depende positivamente da renda dos mesmos e negativamente da distância²³; as demais variáveis tem os efeitos esperados que foram discutidos na seção anterior. O modelo gravitacional é tradicionalmente empregado em análises econométricas de fluxos comerciais, turísticos e de transporte na literatura internacional.

A presença de uma série histórica de 15 anos na base de dados permite que a estimação seja feita em dados em painel (cuja característica principal são observações repetidas ao longo do tempo para os mesmos mercados). Tal fato decorre da possibilidade de que

²¹ Isto é, os países podem ter tráfego zero pois estão sendo servidos indiretamente por voos de outros mercados (embora o acordo sempre permita a presença de voo direto) ou mesmo não há tráfego relevante entre os países; a exclusão destes países tornaria a amostra enviesada. Já os países que não têm acordo com o Brasil só podem ser servidos necessariamente por intermédio de outros mercados e, portanto, não compõem o mesmo padrão de demanda.

²² Não estão incluídos no estudo: Curaçao, Sint Marteen e Guiana Francesa, pela ausência de dados necessários à estimação, diminuindo a base dos 95 para 92 países ao final.

²³ O modelo leva este nome em função da lei de gravitação de Newton, que determina que a gravidade é uma força que depende positivamente da massa dos objetos e negativamente da distância entre os mesmos. Na versão econômica, a massa é representada por alguma medida de tamanho dos mercados envolvidos, normalmente o PIB.

alguma variável (possivelmente algumas) esteja sendo omitida do modelo, enviesando os resultados, sendo necessário identificar este efeito não-observável (específico de cada mercado) através dos modelos de efeitos fixos em painel²⁴.

A principal hipótese a ser testada na estimação é o impacto da mudança regulatória sobre o número de passageiros transportados. Embora a negociação dos acordos remeta a diferentes cláusulas, o mais comum é que o acordo seja liberalizado em diversas dimensões ao mesmo tempo, portanto a identificação dos efeitos em separado das cláusulas exigiria um número muito maior de países na base (dada que a variação de um parâmetro, mantidos os outros fixos, é quase inexistente). Portanto, faz-se necessário agrupar a mudança em um único parâmetro, e para tanto é utilizado o índice de restritividade discutido acima na seção 2.2 e no Apêndice Técnico a este estudo.

A tabela abaixo apresenta a correlação entre os valores atribuídos às cláusulas dos ASAs que compõem o índice de restritividade. Cada cláusula assume um valor de acordo com o conteúdo dela no acordo: 1-liberal; 2-intermediário e 3-restritivo; nota-se que, com exceção dos direitos de tráfego (e talvez da designação de empresas), as cláusulas costumam ser liberalizadas em conjunto. As correlações acima de 50% aparecem em cinza na tabela.

Tabela 01: Matriz de correlação entre os índices das cláusulas dos ASAs do Brasil

Cláusulas dos ASAs	Quadro de Rotas	Tarifa	Capacidade	Designação	Código Compartilhado	Direitos de Tráfego
Quadro de Rotas	1	0,563	0,559	0,254	0,512	0,056
Tarifa	0,563	1	0,683	0,392	0,573	0,216
Capacidade	0,559	0,683	1	0,227	0,426	0,222
Designação	0,254	0,392	0,227	1	0,416	0,126
Código Compartilhado	0,512	0,573	0,426	0,416	1	0,134
Direitos de Tráfego	0,056	0,216	0,222	0,126	0,134	1

Fonte: ANAC

²⁴ Sob algumas hipóteses mais restritivas, a estimação via efeitos aleatórios é superior ao modelo com efeitos fixos. O teste de Hausman, disponível no Apêndice Técnico, indica que o modelo de efeitos fixos é mais apropriado no caso do presente estudo.

Da mesma forma, o impacto da adoção dos acordos de céus abertos se torna difícil de ser estimado, em função do menor horizonte temporal de comparação (já que os acordos só começaram a ser assinados em 2010) e, principalmente, pelo fato de que o acordo de céus abertos costuma ser celebrado com países com os quais o Brasil ainda não possui tráfego direto internacional, enviesando as estimativas para zero. Os testes preliminares não identificaram impacto robusto de uma variável binária indicando a assinatura de um acordo de céus abertos.

Um outro fator importante na estimação é que, na presença de muitas observações nulas²⁵ (zeros) para a variável dependente (passageiros), a estimação tradicional por mínimos quadrados ordinários (MQO) pode levar a estimativas enviesadas; uma alternativa discutida na literatura é a estimação via o estimador de quasipoisson²⁶ que não sofre do viés. O estudo apresenta as duas estimações para fins de comparação entre os parâmetros e ajuste do modelo aos dados.

As estimações dos modelos constantes neste estudo foram todas realizadas com o software livre R²⁷.

3.2.1 Modelo gravitacional tradicional (MQO) em logaritmo com dados em painel

A primeira estimação segue o procedimento tradicional dos modelos gravitacionais: a aplicação do estimador de mínimos quadrados ordinários, com as variáveis explicativas e dependentes transformadas em logaritmo natural²⁸. A hipótese adotada é de elasticidade-constante do tráfego de passageiros às variáveis explicativas; isto é, supõe-se que a variação percentual dos determinantes da demanda leve a uma resposta percentual fixa do número de passageiros.

Dada a estrutura de dados em painel, são necessários testes estatísticos para se reconhecer a presença de efeitos fixos individuais (para cada mercado) e/ou temporais (para cada ano) na estimação de demanda por transporte aéreo²⁹.

²⁵ Na estimação padrão são observadas 577 observações nulas e 503 positivas para a variável do número de passageiros transportados.

²⁶ Ver Silva & Terneyro 2006.

²⁷ Disponível em <https://www.r-project.org/>. A versão utilizada do software foi a 3.2.2.

²⁸ Dado que as variáveis são transformadas em logaritmo, faz-se necessário transformar primeiro os valores zerados do número de passageiros (já que logaritmo de zero é indefinido). Adota-se a solução usual na literatura de somar 1 aos mercados com valor nulo.

²⁹ Os resultados dos testes F para a comparação dos modelos com e sem efeitos fixos, já indicam a presença dos mesmos, rejeitando a hipótese de que os mercados ou anos não importam na estimação. O resultado aparece no Apêndice Técnico.

A presença dos vieses inclusos na base de passageiros (discutidos na seção anterior) faz com que efeitos individuais dos países, para além das características explicitamente incorporadas no modelo como a renda, população e aspectos regulatórios dos mercados, sejam esperados na estimação do modelo.

É importante notar que, em função de todos os mercados envolverem o tráfego bilateral com o Brasil, não podemos incluir na estimação o PIB e a população brasileira como variáveis explicativas, pois estes indicadores apareceriam repetidos para todos os mercados bilaterais em cada ano³⁰; o efeito das variações do PIB e população do Brasil já são captados pelas *dummies* anuais no modelo.

Na estimação MQO com efeitos fixos para os mercados são consideradas todas as características daquele mercado que não estejam sendo captadas nas demais variáveis explicativas do modelo. No entanto, ao captar os efeitos fixos dos mercados em uma estimação com dados em painel, o modelo “perde” as informações de variáveis que não sofram mudanças ao longo dos anos dos dados em painel, como a distância entre os mercados³¹.

Dado o conhecido problema da estimação em MQO com o valor nulo de passageiros, foi inserida uma variável binária (*dummy*) para captar o efeito particular daqueles períodos em que mercados apresentam número nulo³².

A equação estimada é portanto:

$$\log(Pax_{it}) = \beta_1 \log(gdpCapita_{it}) + \beta_2 \log(Irest)_{it} + \beta_3 \log(comex_{it}) + \beta_4 \log(populacao_{it}) + \beta_5 (Pax > 1) + \theta_i + \varepsilon_{it}$$

Onde θ_i é o efeito fixo do mercado i .

³⁰ Alternativamente poderíamos descartar os efeitos fixos de cada ano e utilizar a população e o PIB brasileiro como variáveis explicativas, mas é improvável que as duas variáveis contemplem todos os efeitos fixos daqueles anos sobre a demanda de transporte aéreo. O logaritmo utilizado na estimação é o natural.

³¹ Na verdade a informação não é perdida, mas sim passa a ser considerada em conjunto de outras características não-observáveis dos mercados presentes no modelo. No Apêndice Técnico deste estudo é reproduzida a estimação com apenas efeitos fixos para os anos; lá pode-se notar que o modelo sem efeitos fixos dos mercados (em que pese a possibilidade de variáveis como a distância aparecerem diretamente no modelo) é bastante limitado para explicar o número de passageiros.

³² A variável binária representa as observações onde o número de passageiros é superior a 1 – dado que originalmente os zeros foram transformados em 1 para que pudesse ser realizada a estimação em logaritmo, conforme notado anteriormente.

Na tabela abaixo são apresentados os resultados da estimação considerando-se os efeitos individuais dos mercados:

Tabela 02: Modelo gravitacional com efeitos fixos para os mercados

	Variável Dependente
	$\ln(\text{Pax})$
$\ln(\text{gdpCapita})$	0.415* (0.239)
$\ln(\text{Irest})$	-0.703*** (0.147)
$\ln(\text{comex})$	0.062 (0.056)
$\ln(\text{populacao.x})$	3.540*** (0.456)
$\text{factor}(\text{Pax} > 1)$	8.175*** (0.095)
Observations	1,080
R2	0.901
Adjusted R2	0.808
F Statistic	462.204*** (df = 19; 969)
Note:	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

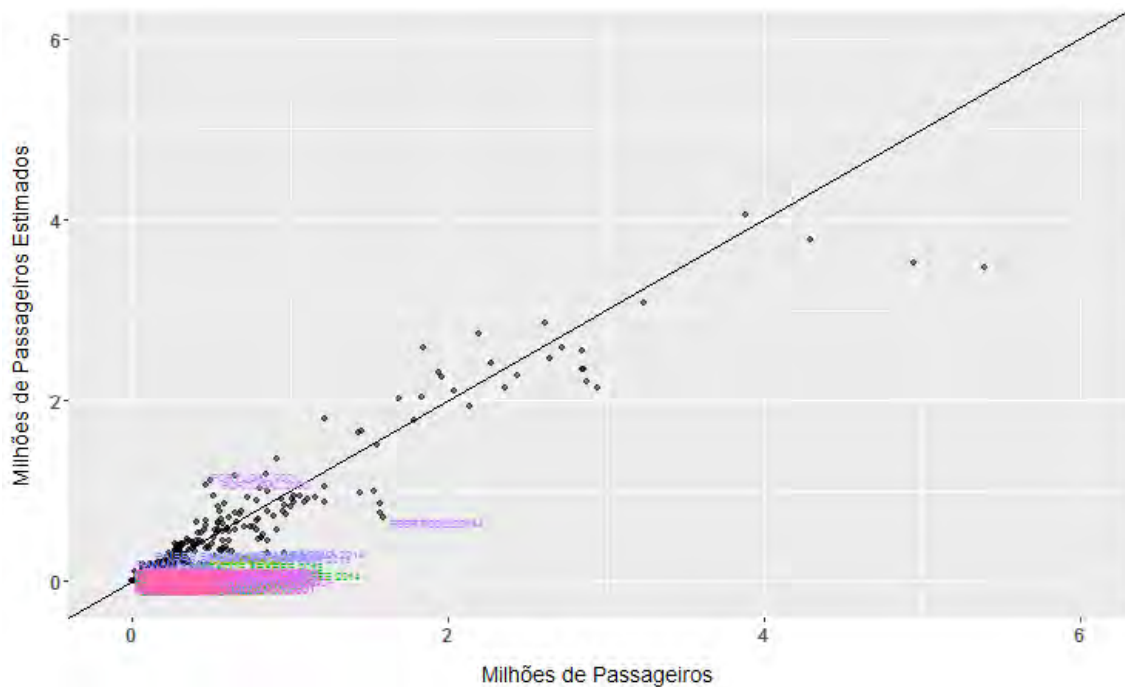
Os resultados apresentam os coeficientes com os sinais esperados: PIB per capita (*gdpCapita*), Comércio (*comex*) e População (*população.x*) com sinais positivos e o Índice de Restritividade (*Irest*) com sinal negativo. No entanto, o comércio exterior não aparece como significativo (e consta com coeficiente bem reduzido), já o PIB per capita é apenas marginalmente significativo. O valor para a *dummy* indicativa de valor positivo de passageiros (*factor(Pax>1)*) também apresenta o sinal positivo esperado.

Dada a estimação transformada em logaritmo, os coeficientes correspondem à elasticidade das variáveis explicativas. Por exemplo, o coeficiente estimado para o Índice de Restritividade (-0.7) implica que a cada 1% de aumento no índice, o número de passageiros transportados naquele mercado deve se reduzir em 0,7% em média.

O Gráfico 10 abaixo mostra que a aderência do modelo de efeitos fixos para os mercados. No eixo vertical aparecem os valores estimados pelo modelo gravitacional enquanto no eixo horizontal estão os valores efetivamente realizados. Portanto, quanto mais próximas da linha diagonal são as observações, melhor é a adequação do modelo aos dados.

Os mercados que aparecem com legenda no corpo do gráfico são aqueles para os quais a diferença entre os valores estimados e os valores verdadeiros é da ordem de 2 vezes ou mais (ou seja, mais que o dobro ou menos do que a metade). Pode-se ver que o modelo não apresenta boa estimativa para alguns mercados específicos (como Portugal). De uma forma geral, os desvios maiores concentram-se nos mercados com número inferior a 500 mil passageiros/ano.

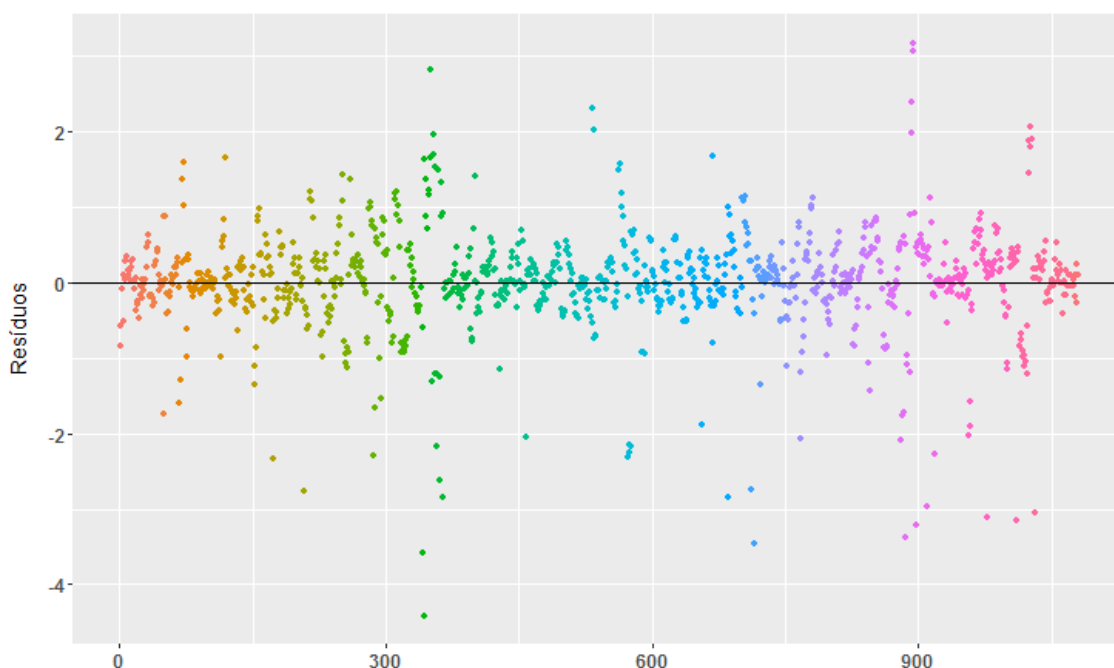
Gráfico 10: Modelo gravitacional MQO com efeitos fixos para os mercados



Nota-se porém que, dada a inércia da série de passageiros, o gráfico acima sugere que o modelo apresenta o possível problema de autocorrelação. Ou seja, os valores estimados tendem a apresentar algum grau de correlação ao longo do tempo, com observações sub (super)estimadas sendo seguidas de outras observações também sub(super)estimadas. Isto ocorre mesmo na presença de *dummies* na estimação para cada um dos anos da base de dados.

O problema pode ser melhor visualizado no gráfico abaixo, onde as cores de cada agrupamento de resíduos do modelo representam um mercado ao longo dos anos para os quais há dados na base; caso não houvesse autocorrelação os valores não deveriam seguir qualquer padrão, mas os resíduos aparentam aglomerar-se. A presença de autocorrelação apresenta problemas para a estimação do erro padrão dos coeficientes, invalidando a significância estatística reportada em alguns casos.

Gráfico 11: Resíduos do modelo de efeitos fixos para os mercados



O teste de autocorrelação de Wooldridge (2002) para modelos em painel com efeitos fixos, não rejeita a hipótese de que os resíduos não sofrem de autocorrelação, assim faz-se necessária a estimação com erros robustos³³. Na tabela abaixo são reapresentados os resultados, acrescidos da correção da variância dos erros para os problemas de autocorrelação e heterocedasticidade propostas por Arellano (*robust ARE*) e Newey-West (*robust NW*)³⁴.

Tabela 03: Modelo gravitacional com efeitos fixos para os mercados (erros robustos)

	Variável Dependente		
	log(Pax)		
	default (1)	robust ARE (2)	robust NW (3)
log(gdpCapita)	0.415* (0.239)	0.415 (0.596)	0.415 (0.316)
log(Irest)	-0.703*** (0.147)	-0.703* (0.363)	-0.703*** (0.206)
log(comex)	0.062 (0.056)	0.062 (0.073)	0.062 (0.047)
log(populacao.x)	3.540*** (0.456)	3.540** (1.399)	3.540*** (0.753)

³³ Wooldridge(2002) pp. 274-276. O resultado do teste está no Apêndice Técnico.

³⁴ As metodologias foram originalmente propostas em Arellano (1987) e Newey-West (1987).

factor(Pax > 1)	8.175*** (0.095)	8.175*** (0.360)	8.175*** (0.215)
Observations	1,080	1,080	1,080
R2	0.901	0.901	0.901
Adjusted R2	0.808	0.808	0.808
F Statistic (df = 19; 969)	462.204***	462.204***	462.204***
Note:	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01		

Os resultados com erros robustos não anulam a significância estatística do Índice de Restritividade, embora no caso da correção proposta por Arellano (1987) ela tenha se reduzido para o nível de significância de 90%. Dentre os demais coeficientes estimados, o PIB per capita não aparece mais como significativo após a adoção dos erros robustos; apenas o coeficiente relativo à população não perde a significância estatística.

Os resultados expõem a fragilidade das estimativas no modelo gravitacional estimado em MQO. Dada a discussão teórica sobre os problemas dos modelos tradicionais em log na presença de vários mercados com valores nulos, são refeitas as análises na seção de testes de robustez retirando-se essas observações, entre outros testes.

No Apêndice Técnico a este estudo são apresentadas também diversas estimações alternativas e/ou adicionais ao estimador MQO que tratam dos problemas de autocorrelação, entrada e saída de mercados e presença de valores nulos na base de passageiros. As estimações foram realizadas através de consultoria do BID, em revisão a uma versão anterior do presente estudo.

3.2.2 O modelo gravitacional em quasipoisson

Uma estimação alternativa ao modelo em MQO é fornecida pelo modelo quasipoisson³⁵ segundo a proposta de Santos & Terneyro (2006). O modelo possui as vantagens de não ser enviesado na presença de valores nulos, tal como ocorre com o modelo MQO; isto pode ser observado pelo fato de que o somatório das estimativas de passageiros do modelo quasipoisson é idêntico ao somatório dos valores observados (o que não ocorre no modelo MQO em logaritmo).

³⁵ Também chamado de estimador pseudo-poisson.

A equação estimada é apresentada abaixo. Nota-se que o valor de passageiros não é transformado em logaritmo para a estimação e, portanto, os valores nulos não precisam passar por transformação:

$$Pax_{it} = e^{(\ln(\beta_0) + \beta_1 \ln(gdpCapita_{it}) + \beta_2 \ln(Irest)_{it} + \beta_3 \ln(comex_{it}) + \beta_4 \ln(populacao_{it}) + \beta_5 (Pax > 0) + \theta_i + \delta_t)} + \varepsilon_i$$

Os resultados da estimação do modelo quasipoisson são apresentados abaixo:

Tabela 04: Modelo quasipoisson com variáveis binárias para os mercados e anos

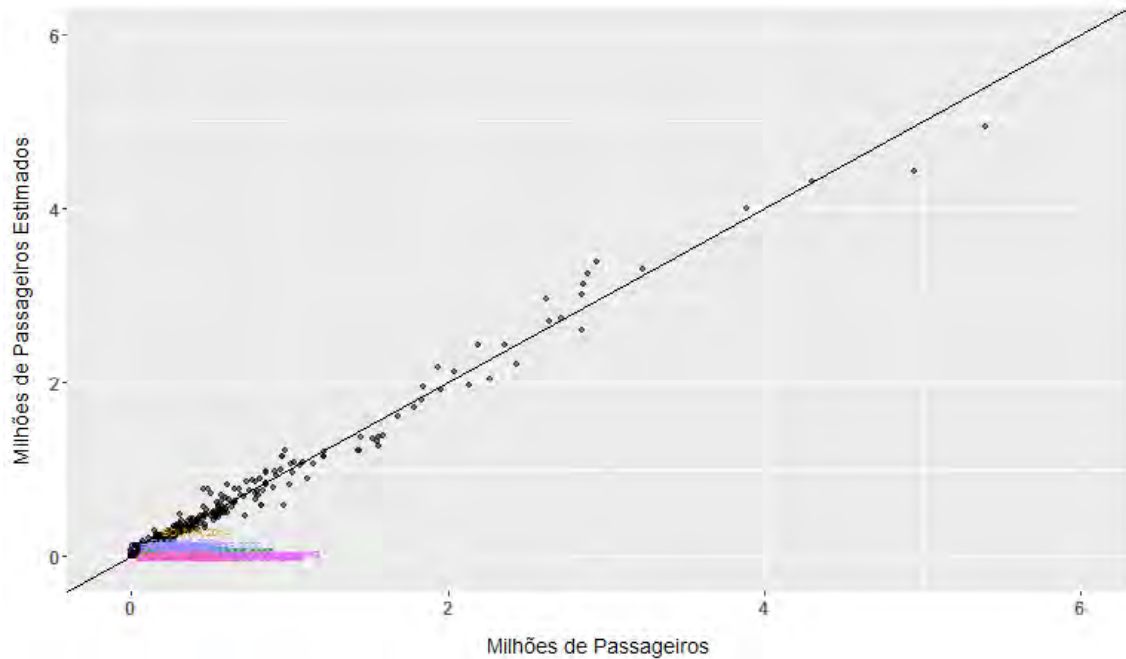
	Variável Dependente
	Pax
log(gdpCapita)	0.468*** (0.085)
log(Irest)	-0.211*** (0.046)
log(comex)	0.221*** (0.033)
log(populacao.x)	2.099*** (0.252)
factor(Pax > 0)	19.928 (625.444)
Constant	-53.354 (625.459)
Observations	1,080
Note:	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

Os resultados do modelo quasipoisson apresentam os sinais esperados. Pode-se ver que os parâmetros estimados diferem em impacto daqueles do modelo MQO com efeitos fixos para os mercados; em particular o efeito do Índice de Restritividade (Irest) é apenas 30% da magnitude do estimado anteriormente; a elevação de 1% no índice levaria a uma redução média de 0,21% no número de passageiros transportados.

O parâmetro referente à população também difere do modelo anterior sendo mais condizente com os valores estimados na literatura de transporte aéreo internacional (uma elasticidade estimada de 2 contra 3,5 do modelo em MQO).

Nota-se também que a variável binária referente ao com número positivo de passageiros não apresenta significância estatística, o que é explicado pelo fato de que a presença de tais mercados não envies os resultados como acontece no modelo MQO; os testes de robustez da próxima seção dão suporte à essa hipótese.

Gráfico 12: Modelo gravitacional quasipoisson

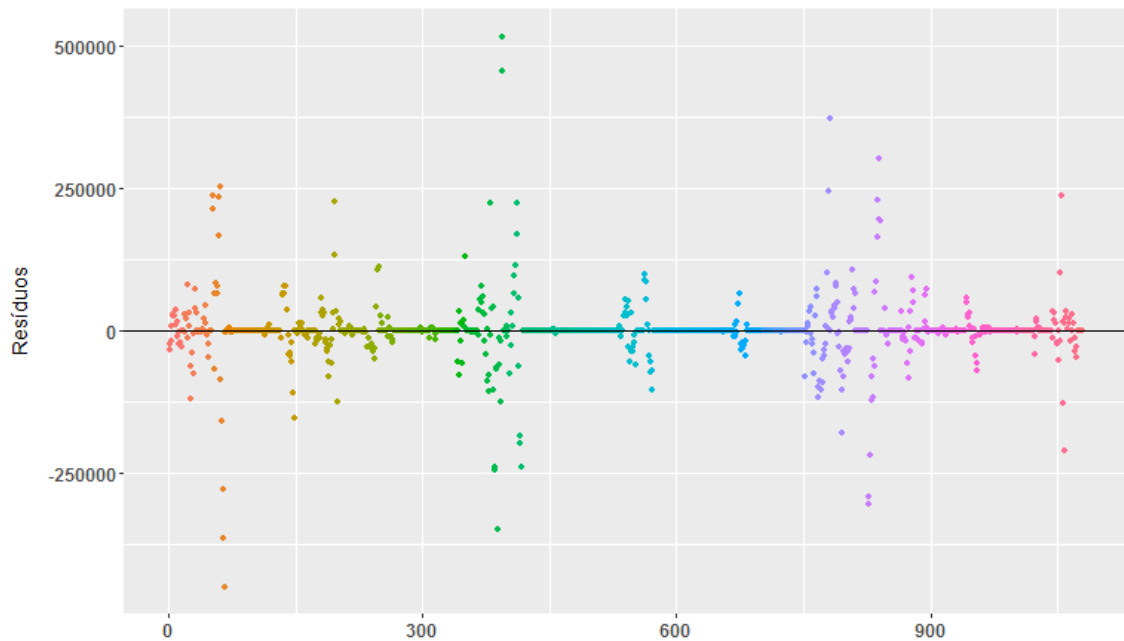


O gráfico acima mostra que o modelo quasipoisson se ajusta razoavelmente bem aos dados quando inseridas as *dummies* para cada um dos mercados e anos da base. Nota-se também no gráfico que o viés nas estimações é bem menor em comparação com o modelo em MQO. Apenas mercados com menos de 300 mil passageiros/ano apresentam discrepâncias da ordem de 2 vezes ou mais entre os valores reais e estimados.

Infelizmente, dada a não-linearidade do estimador quasipoisson, as técnicas de correção com erros robustos não podem ser aplicadas ao modelo, tal como foram realizadas nos modelos MQO. Desta forma, a estabilidade dos parâmetros é averiguada através dos testes de robustez empregados na seção seguinte.

No gráfico abaixo podemos ver o comportamento dos resíduos do modelo:

Gráfico 13: Resíduos do modelo quasipoisson



O gráfico difere um pouco do anterior apresentado para o modelo MQO dado que os resíduos não estão em logaritmo, mas sim em valores originais. Nota-se que poucas observações apresentam desvios verdadeiramente grandes (acima de 250 mil/pax) e muitos mercados tem desvios próximos a zero (em especial aqueles que têm originalmente observações nulas de passageiros), dado que o modelo quasipoisson se ajusta melhor a esses casos do que no caso da estimação em MQO.

3.3 Testes de Robustez e Previsão “fora-da-amostra” para seleção do modelo

Os problemas e limitações presentes sejam na base de dados ou nos modelos utilizados, tornam necessária a adoção de testes de robustez. Os resultados da seção anterior deixam claro que alguns parâmetros sofrem de instabilidade entres as estimações via MQO e Quasipoisson. A adoção dos testes de robustez, bem como a avaliação da capacidade preditiva dos modelos é fundamental para a seleção do melhor estimador.

O problema da autocorrelação é outro pode afetar de sobremaneira os resultados dos coeficientes ao prejudicar a inferência estatística, dado que os erros padrões estimados não são mais confiáveis. Também deve-se investigar se mercados cujas estimativas diferem em muito dos modelos (*outliers*) estão enviesando os resultados dos parâmetros: por exemplo, países em posições estratégicas que atraíam mais tráfego do que seria esperado de acordo com os parâmetros do modelo.

Desta forma, são realizados testes de robustez, onde a base de dados original é filtrada em amostras menores ou são introduzidas novas variáveis explicativas que sirvam para amenizar as possíveis influências deletérias de forma a testar a estabilidade dos resultados obtidos.

Por fim um teste de previsão “fora-da-amostra” (*out-of-sample*)³⁶ é realizado para comparar os dois estimadores (MQO e Quasipoisson) em suas capacidades preditivas.

Os vieses mais importantes discutidos são relacionados à adequação do modelo tradicional ao fato de que muitos mercados não possuem volume positivo de passageiros, o que é potencialmente problemático e também a própria forma com que a base de dados é montada, que impede a identificação de mercados servidos de forma indireta por voos com conexão.

Na seção seguinte são discutidos individualmente os testes de robustez e a justificativa por detrás deles, posteriormente são apresentados os resultados para os modelos MQO e Quasipoisson.

3.3.1 Os testes de robustez

1) Remoção das observações com passageiros nulos

Na estimação padrão foi utilizada uma *dummy* para identificar o efeito da presença de mercados com passageiros nulos, uma alternativa ao uso da *dummy* é a retirada destas observações da amostra. A retirada teoricamente reduz o problema da estimação de MQO com valores nulos, porém introduz um viés ao remover os mercados da amostra que poderiam operar, mas não o fazem por razões de economicidade dos voos (ou por influência da substituição dos voos diretos por indiretos).

2) Mercados Maduros

³⁶ No procedimento “*out-of-sample*” (ou *pseudo out-of-sample*) os modelos são estimados utilizando-se dados das variáveis explicativas até o penúltimo período da amostra, reservando-se as observações do último período, que são então “alimentadas” no modelo estimado para que ele gere a previsão para o último período. Por fim, a previsão gerada para o último período é comparada com a variável dependente observada. O modelo que apresentar o menor desvio dos valores previstos em relação aos observados é escolhido.

Um dos problemas da amostra é a presença de mercados que entram e outros que saem da base ao longo do período. Neste teste de robustez a amostra é restringida aos países que compuseram os 15 anos da base com número positivo de passageiros, portanto restrita apenas a mercados maduros, com ASAs vigorando desde antes do ano 2000 e que tiveram a presença de voos regulares em todos os anos do período. No total, 24 mercados se enquadram nesta categoria³⁷.

3) Inserção de *Lag* na variável do índice de restritividade

O efeito da assinatura dos ASAs sobre os mercados é passível de variação, tanto pode ser dar por antecipação em acordos que já estejam em negociação como pode estender no tempo em função da magnitude das mudanças dos termos acordados. O intuito é testar a hipótese de que efeito da assinatura do acordo sobre o tráfego ocorre após um período de funcionamento do acordo, desta forma a variável do índice de restritividade é inserida com um *lag* de um ano na estimação.

4) Remoção dos novos ASAs (desde 2010)

Uma característica dos acordos negociados após a adoção da política de céus abertos pelo Brasil é o fato de que muitos acordos foram assinados com países menores, cuja a probabilidade de instauração de novos voos é menor. O intuito da remoção dos ASAs recentes (mantendo-se, porém, as renegociações de ASAs antigos) é reduzir o possível viés da estimação causado pelo fato de que a maioria dos novos acordos (mais liberais) foram assinados com países sem tráfego. Dos 23 novos acordos assinados pelo Brasil entre 2010 e 2014, apenas 6 apresentaram número positivo de passageiros ao longo destes anos.

5) Remoção de países distantes ou próximos (<2000 ou >7000 milhas)

Dado que a distância entre os mercados é capturada apenas indiretamente pelos efeitos fixos dos mercados (com dados em painel não podemos incluir de forma conjunta os efeitos fixos e a distância entre os mercados já que esta não sofre variação

³⁷ São os mercados: África do Sul, Alemanha, Angola, Argentina, Aruba, Bolívia, Canadá, Chile, Colômbia, Espanha, Estados Unidos, França, Itália, México, Países Baixos, Panamá, Paraguai, Peru Portugal, Reino Unido, Suíça, Suriname, Uruguai, Venezuela.

ao longo dos anos). O intuito da remoção dos países distantes ou próximos é que os efeitos podem estar sendo enviesados pela captura indireta da distância no modelo. Os países muito próximos podem atrair tráfego desproporcional em conexão, já os países mais longínquos tendem a ser mais servidos por voos em conexão, cujos passageiros não encontram-se representados estão na base.

6) Remoção dos anos 2000 a 2003

Os primeiros anos disponíveis na base de dados do estudo são marcados por uma volatilidade muita alta nos dados de transporte, fruto do período especialmente turbulento para o transporte aéreo Brasileiro e Mundial. Em função daquele período representar menores reflexos nas variáveis econômicas em si, o que pode suscitar mais ruído do que informação para a estimação, os anos são retirados da amostra neste teste de robustez.

7) Remoção dos anos ímpares (indução de mudança nas variáveis)

Um problema dos dados em painel é que algumas variáveis podem sofrer pouca variação em intervalos curtos de tempo como um ano, principalmente os dados dos ASAs. A intuição da remoção dos anos ímpares é que aumentar o intervalo de variação do tempo de um ano para dois no painel para induzir maior mudança das variáveis explicativas entre períodos, o que é desejável do ponto de vista da estimação econométrica para identificar os efeitos das variáveis que são mais estáveis, mesmo que isto implique em perda de graus de liberdade na estimação.

8) Utilização de *dummy* da cláusula de capacidade no lugar do índice de restrição

O Índice de Restritividade é uma variável construída a partir das seis cláusulas operacionais mais importantes dos ASAs, o que torna a variável um número complexo cujo efeito tende a demandar mais observações para ser corretamente estimado. O intuito deste teste é utilizar uma medida alternativa - mais simples e informativa possível - da mudança regulatória. A cláusula de capacidade (talvez a mais importante na liberalização de um ASA) é utilizada então em substituição ao Índice de Restritividade para identificar os efeitos da mudança de política.

3.3.1 Resultados dos testes de robustez

Os testes de robustez elencados na seção anterior são aplicados aos dois estimadores do estudo (MQO e Quasipoisson) e têm seus resultados sumariados abaixo.

a) Modelo MQO

A tabela abaixo reproduz os resultados dos 8 testes de robustez para o modelo de mínimos quadrados ordinários com efeitos fixos para os mercados. Os erros padrão dos coeficientes apresentados na tabela são robustos (Newey-West) dada a presença de autocorrelação dos resíduos notada na seção anterior.

Os resultados mostram que o modelo gravitacional estimado por MQO sofre de instabilidade na estimação dos parâmetros. O coeficiente relativo ao índice de restritividade não é significativo em alguns casos (vide os dois primeiros testes de robustez) e as demais variáveis explicativas flutuam muito em valor e perdem a significância estatística em boa parte dos testes, com exceção talvez da variável referente à população.

O uso alternativo da cláusula de capacidade em substituição ao índice de restritividade apresenta resultado com o sinal negativo esperado. A presença de acordo com cláusula de capacidade pré-determinada (índice=3) faz com que o tráfego médio esperado seja 40% menor³⁸ do que o esperado em acordos com liberdade de capacidade (com ou sem restrições para determinados aeroportos).

O valor da *dummy* de passageiros positivos é altamente significativo em todos os testes de robustez aonde ela se aplica, o que reforça a ideia de que o modelo de MQO possa sofrer viés da presença destes mercados que não têm operações regulares.

³⁸ A interpretação do impacto da variável binária é dada por $EXP(-0,511)-1 = -0,4$.

Tabela 05: Testes de robustez do modelo MQO

	Variável Dependente							
	log(Pax)							
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
log(gdpCapita)	1.260*** (0.330)	1.774*** (0.338)	0.387 (0.392)	0.301 (0.324)	1.725*** (0.443)	0.450 (0.435)	0.599 (0.433)	0.455 (0.317)
log(lrest)	-0.288 (0.214)	-0.060 (0.119)		-0.741*** (0.207)	-0.638** (0.269)	-0.585*** (0.196)	-0.639** (0.288)	
log(Laglrest)			-0.748*** (0.229)					
factor(Capacidade == 3)								-0.511*** (0.127)
log(comex)	0.287** (0.139)	0.291** (0.130)	0.056 (0.048)	0.137 (0.094)	0.045 (0.046)	0.037 (0.040)	0.056 (0.084)	0.063 (0.048)
log(populacao.x)	2.572*** (0.798)	-0.335 (0.757)	3.806*** (1.113)	3.429*** (0.771)	-0.958 (0.886)	4.516*** (0.825)	3.603*** (0.946)	3.484*** (0.717)
factor(Pax > 1)			8.128*** (0.223)	8.189*** (0.227)	7.954*** (0.244)	8.177*** (0.236)	8.068*** (0.278)	8.196*** (0.215)
Observations	465	345	988	982	780	836	579	1,080
R2	0.511	0.742	0.901	0.901	0.894	0.912	0.890	0.901
Adjusted R2	0.437	0.654	0.802	0.820	0.795	0.796	0.732	0.808
F Statistic	23.109***	48.697***	444.988***	427.443***	307.521***	506.077***	321.622***	463.141***

Note: *p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

b) Modelo Quasipoisson

A tabela abaixo reproduz os resultados dos 8 testes de robustez para o modelo quasipoisson.

Nota-se a maior estabilidade para todos os coeficientes estimados vis-à-vis o modelo MQO. O coeficiente relativo ao índice de restritividade flutua entre -0,19 e -0,26 sendo significativo em todos os testes (muito embora não seja possível a aplicação do procedimento de erros robustos, conforme notado anteriormente).

As demais variáveis explicativas também não sofrem grandes alterações nos diversos testes de robustez mantendo-se significativas em quase todas as estimações, com exceção do coeficiente relativo à população.

O uso alternativo da cláusula de capacidade novamente apresenta resultado esperado, tal como no modelo MQO. A presença de acordo com cláusula de capacidade pré-determinada (índice=3) faz com que o tráfego médio esperado seja aproximadamente 16% menor³⁹.

Por fim, a *dummy* relativa o valor positivo de passageiros não aparece significativa em nenhuma dos testes no quais ela se aplica (3 a 8); o que é esperado, já que o modelo quasipoisson não deve sofrer influência significativa da presença de zeros, com é o caso do modelo MQO.

³⁹ A interpretação do impacto da variável binária é dada por $\text{EXP}(-0.175)-1 = -0,16$.

Tabela 06: Testes de robustez do modelo quasipoisson

	Variável Dependente							
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	Pax							
log(gdpCapita)	0.588*** (0.131)	0.615*** (0.140)	0.495*** (0.085)	0.465*** (0.088)	1.901*** (0.129)	0.458*** (0.095)	0.594*** (0.122)	0.509*** (0.083)
log(lrest)	-0.216*** (0.068)	-0.210*** (0.071)		-0.212*** (0.048)	-0.197*** (0.055)	-0.255*** (0.045)	-0.237*** (0.067)	
log(Laglrest)			-0.218*** (0.046)					
factor(Capacidade == 3)								-0.175*** (0.024)
log(comex)	0.218*** (0.049)	0.219*** (0.051)	0.147*** (0.034)	0.223*** (0.034)	0.161*** (0.030)	0.108*** (0.034)	0.267*** (0.065)	0.234*** (0.033)
log(populacao.x)	1.271*** (0.429)	0.807 (0.497)	2.203*** (0.257)	2.094*** (0.262)	0.260 (0.357)	2.422*** (0.279)	2.133*** (0.338)	1.959*** (0.247)
factor(Pax > 0)			19.697 (582.205)	19.063 (428.260)	19.827 (630.666)	19.787 (632.390)	20.005 (945.965)	19.942 (614.274)
Constant	-19.740*** (7.342)	-11.852 (8.462)	-53.717 (582.222)	-52.413 (428.284)	-31.946 (630.694)	-56.374 (632.409)	-55.998 (945.984)	-52.021 (614.289)
Observations	465	345	988	982	780	836	579	1,080
Note:	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01							

3.3.2 Previsões “fora-da-amostra”

Nesta seção são apresentadas as previsões “fora-da-amostra” como metodologia de avaliação dos modelos estimados no estudo.

Os modelos MQO e Quasipoisson são julgados através das previsões geradas para 2014 com base nos resultados dos respectivos modelos re-estimados deixando-se o último ano da amostra de fora, isto é, com os dados disponíveis entre 2000 e 2013.

A tabela abaixo apresenta os resultados das estimações “fora-da-amostra” para os dois modelos:

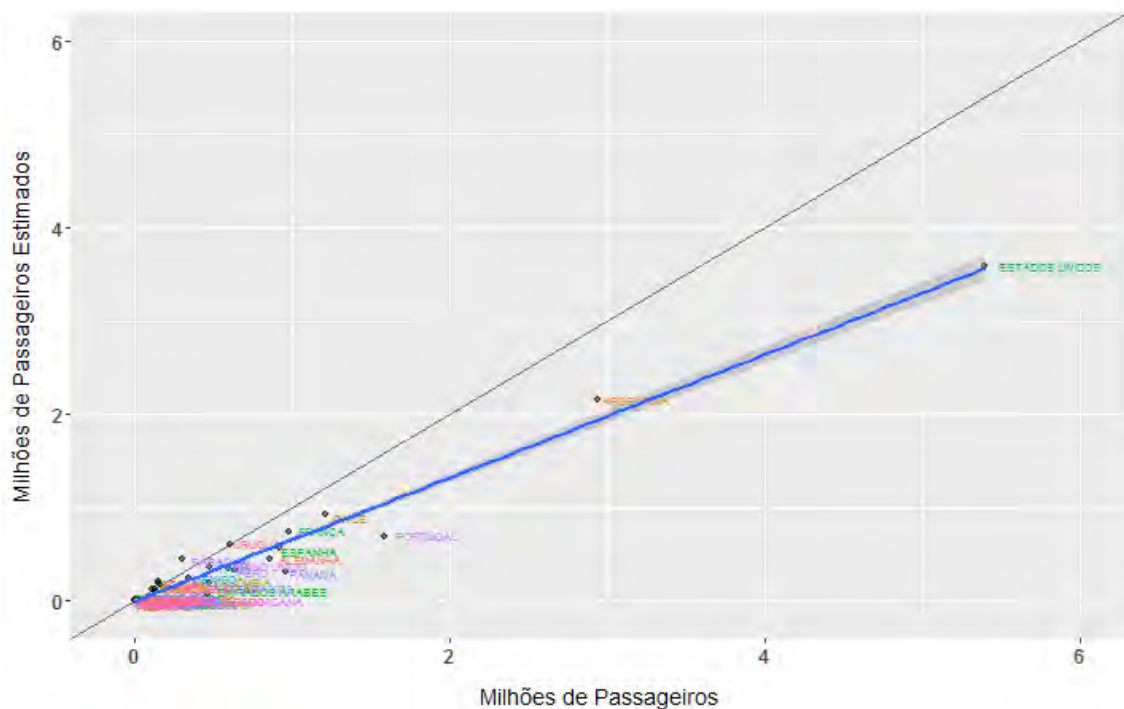
Tabela 07: Modelos “fora-da-amostra” (Estimados com dados de 2000 a 2013)

	Variável Dependente	
	log(Pax) OLS (1)	Pax gl m: quasi poisson link = log (2)
log(gdpCapi ta)	0.442* (0.252)	0.420*** (0.091)
log(I rest)	-0.800*** (0.157)	-0.180*** (0.047)
log(comex)	0.070 (0.065)	0.280*** (0.034)
log(popul acao. x)	3.580*** (0.485)	2.030*** (0.268)
factor(Pax > 1)	8.192*** (0.099)	
factor(Pax > 0)		20.051 (652.502)
Constant	-62.313*** (8.844)	-53.167 (652.518)
Observations	992	992
R2	0.987	
Adjusted R2	0.985	
Residual Std. Error	0.717 (df = 882)	
F Statistic	598.934*** (df = 109; 882)	
Note:	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01	

Nota-se que os modelos são relativamente robustos às estimações originais construídas com a base completa, pois os coeficientes estimados mantêm os mesmos sinais, magnitude e nível de significância em geral.

A inserção dos dados de 2014 nestes modelos leva a novos valores previstos para o número de passageiros em cada mercado naquele ano, que são então comparados aos valores efetivamente realizados. Os gráficos abaixo mostram os resultados das previsões para os dois estimadores:

Gráfico 14: Modelo MQO –Previsão “fora-da-amostra”



Nota-se o modelo MQO não produz previsões muito precisas para os mercados em 2014 e também apresenta certo viés de baixa, dado que concentra as previsões em valores abaixo da linha de paridade entre valores realizados e previstos. O tamanho do viés ilustrado pela regressão simples apresentada na linha azul do gráfico.

Gráfico 15: Modelo quasipoisson – Previsão “fora-da-amostra”

a base completa de dados, é utilizado para a construção dos cenários da análise de impacto regulatório dos ASAs do Brasil.

4. Aplicações do modelo para o impacto regulatório dos ASAS no Brasil

O modelo de demanda do transporte aéreo estimado neste estudo não rejeita a hipótese de que a liberalização dos ASAs foi um fator significativo no crescimento recente do transporte aéreo internacional do Brasil. A conclusão deriva do coeficiente negativo e estatisticamente significativo para o Índice de Restritividade⁴¹ dos ASAs, aliado à redução continuada do índice no período, tal como documentado na seção 2 deste estudo.

A robustez dos resultados sugere que o modelo possa ser utilizado para estimar o impacto regulatório da flexibilização dos acordos de serviços aéreos brasileiros, muito embora a importância verificada dos efeitos individuais dos mercados indique que previsões para mercados específicos possam estar sujeitas a erros elevados⁴². Desta forma, o presente modelo é mais apropriado para fornecer uma imagem global do transporte aéreo internacional e previsões médias para mercados específicos.

O uso da base de dados completa aumenta a probabilidade de que os possíveis vieses contidos nos mercados sejam diminuídos ou se cancelem na média, ilustrado pelo baixo viés apresentado pelo modelo quasipoisson em sua previsão “fora-da-amostra”.

Porém, a consideração sobre os efeitos da liberalização em mercados específicos deverá ser fruto de investigação em estudos posteriores que abarquem mais informações sobre o mercado desejado.

4.1. Discussão dos resultados principais

⁴¹ A conclusão do efeito positivo da liberalização não se altera na hipótese de utilização da cláusula de capacidade como variável explicativa no modelo estimado.

⁴² Isto é, o efeito fixo do mercado é captado no modelo, porém não se sabe a natureza dele; que parte são características estáveis do mercado (como a distância, por exemplo) e quais são eventuais, mas importantes, que podem não se perpetuar no futuro? Por exemplo, o modelo não contempla a interação entre os mercados, o padrão complexo de substituição da demanda de voos diretos por indiretos para os quais não há dados.

Dentre os resultados obtidos pelo modelo quasipoisson, os coeficientes relativos ao PIB per capita e população dos mercados indicam que a elasticidade-renda do transporte aéreo internacional brasileiro é elevada. Dado o PIB per capita dos mercados bilaterais, uma elevação de 1% na população nestes parceiros eleva em 2,1% o tráfego com o Brasil. Nota-se um impacto menor, mas também positivo, para o comércio exterior.

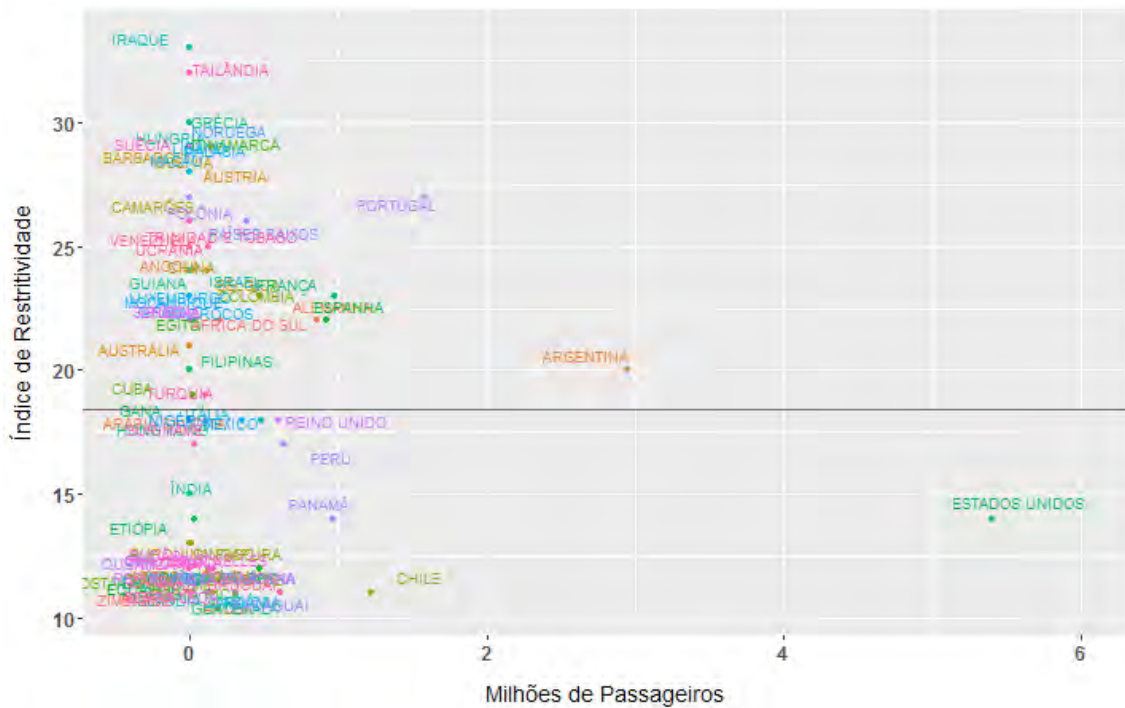
Conforme notado na seção anterior, o coeficiente relativo ao índice de restritividade aparece significativo no modelo final, assim como em todos os testes de robustez. O valor estimado de -0,21 implica que, caso o índice médio que vigorava em 2014 (de 18,4) fosse reduzido para 11 (valor equivalente ao acordo de céus abertos) - ou seja, uma redução de 40% - poderíamos projetar uma elevação média de $(-0,21) * (-40\%) = 8,4\%$ no tráfego internacional de passageiros no Brasil.

A magnitude do coeficiente relativo ao Índice de Restritividade é parcialmente confirmada nos modelos alternativos que são apresentados no Apêndice Técnico. Nos modelos do apêndice aonde o índice aparece como estatisticamente significativo, o valor se aproxima do estimado no modelo quasipoisson do presente estudo.

O impacto da liberalização é potencialmente maior, dado que muitos mercados restritos são importantes em termos de passageiros (Argentina, Portugal e Alemanha; por exemplo) e também dado que o modelo não prevê bem o número de passageiros para mercados que não têm histórico positivo de tráfego. A simulação deste cenário de céus abertos é realizada ainda nesta seção.

O gráfico abaixo mostra a situação dos ASAs em 2014 com a linha média do índice de restritividade.

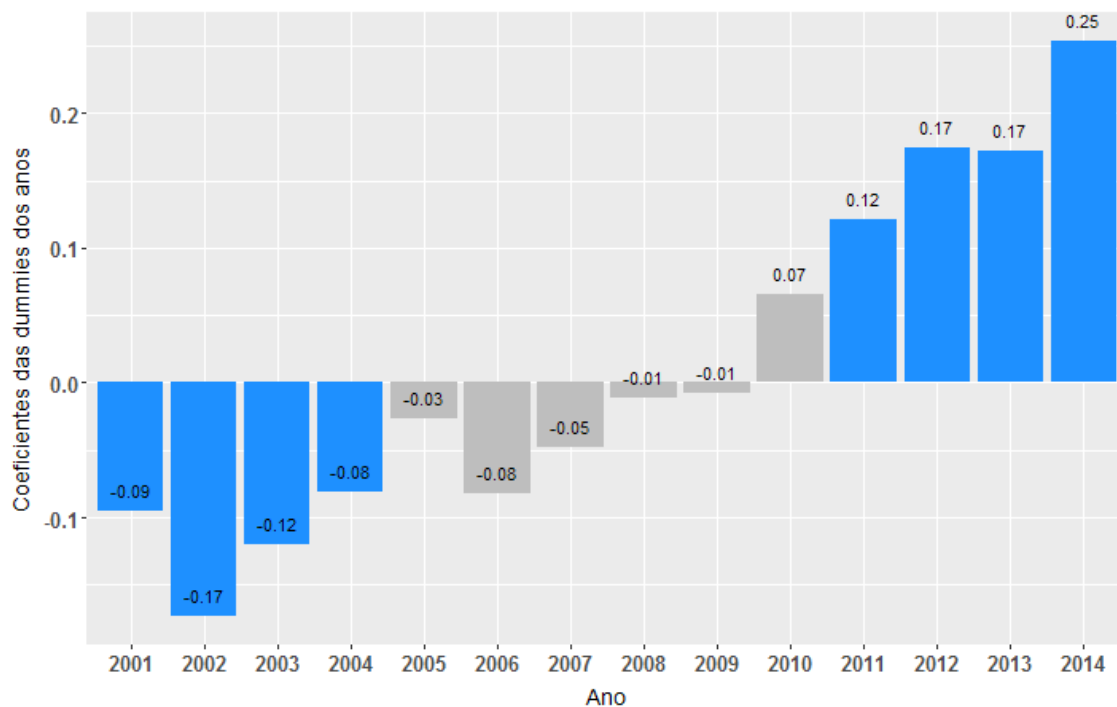
Gráfico 16: Índice de restritividade x número de passageiros em 2014



Um resultado importante do modelo quasipoisson estimado é a identificação de coeficientes positivos e estatisticamente significativos para o período de 2011-2014 e negativos (e também estatisticamente significativos) para os anos de 2001-2004 (atentados de 11/09 e falências de Vasp e Transbrasil).

No gráfico abaixo, podemos observar os coeficientes positivos dos efeitos fixos de cada ano para o período mais recente, captando uma elevação adicional no número de passageiros internacionais transportados para além dos demais fatores do modelo. As colunas em azul no gráfico indicam que o valor é estatisticamente significativo (ao nível de 95% ou mais) para aquele ano.

Gráfico 17: Coeficientes das *dummies* dos anos –Modelo quasipoisson



Fonte: ANAC

Os valores positivos para os anos recentes indicam que, para além da redução dos Índices de Restritividade, o mercado internacional brasileiro cresceu mais rapidamente após a mudança regulatória e assinatura de acordos de céus abertos, possivelmente pela externalidade positiva que o processo de liberalização tem sobre os demais mercados⁴³.

Por exemplo, a liberalização das cláusulas de código compartilhado e quadro de rotas nos ASAs têm impacto positivos que extrapolam o mercado bilateral: ao permitir que serviços aéreos sejam estendidos para mercados aquém e além dos países envolvidos no ASA, bem como sejam instituídos acordos de compartilhamento de voos com terceiros países.

Por outro lado, um problema que persiste no modelo é a presença dos vieses na estimação para determinados países. O modelo não capta adequadamente a estrutura de substituição entre os mercados⁴⁴, principalmente no que se refere à evolução temporal do mercado global; dada a mudança rápida dos últimos anos no mercado regulatório internacional e a adição de destinos, o padrão de substituição deve ter mudado ao longo dos anos da base.

⁴³ Esta hipótese não é testada diretamente pelos modelos, por isso trata-se apenas de uma possibilidade a ser investigada em próximas versões do modelo de AIR.

⁴⁴ Ou mesmo a entrada e saída de determinados mercados.

Por exemplo, por que alguns países possuem tráfego baixo mas aparecem na base e outros países (que têm acordos assinados e teoricamente já estariam aptos a receber voos) não aparecem com número positivo de passageiros (e que portanto são servidos por voos indiretos, com conexões)?

A identificação das interações entre os mercados atendidos a partir do Brasil pode ajudar a entender tais questões; sugere-se que as futuras versões do modelo sejam capazes de incorporar esses efeitos através da construção de uma (ou mais) variáveis para esse fim.

4.2 A aplicação do modelo aos ASAs negociados pelo Brasil

O modelo estimado apresenta algumas limitações quanto à sua aplicabilidade em projetar os impactos das novas negociações de ASAs pelo Brasil. A primeira - e mais importante - refere-se à dificuldade do modelo em prever o volume de tráfego apenas em função das variáveis explicativas tradicionais (PIB, população, comércio exterior, distância, etc), dado que são observados erros máximos de estimação da ordem de 14,9 vezes o tamanho real do mercado vis-à-vis o estimado⁴⁵.

Assim, a utilização do modelo para estimar o volume potencial em novos mercados é bastante reduzida. Isso não significa que o modelo é enviesado (ou seja, de forma repetida prevê menos ou mais tráfego do que o observado); apenas que ele produz estimativas com elevada variância (ora acima, ora abaixo do realizado). Ou seja, os fatores de influência dos mercados novos não têm como ser contabilizados no modelo se esses não fizeram parte da estimação original.

Desta forma, o modelo é mais apropriado para a geração de cenários para a liberalização dos mercados existentes, pois as *dummies* individuais permitem a correção de grande parte dos vieses presentes nesses mercados que já foram utilizados na estimação do modelo original. Porém, conforme notado na seção 4.1, os efeitos fixos dos mercados estão captando fatores desconhecidos próprios desses países (como, por exemplo, o padrão de substituição ou concorrência) e uma mudança na conjuntura global do mercado pode afetar esta estimativa. A utilização do modelo portanto deve se

⁴⁵ Para fins do viés percentual neste cálculo consideramos apenas os mercados com valores de passageiros ou da estimativa de passageiros superiores a 1.000, dado que valores próximos a zero podem indicar um viés percentual muito elevado ou até indeterminado (como é o caso de uma estimativa positiva frente a um valor de passageiros igual a zero).

concentrar na estimação dos impactos de curto prazo e não em mudanças drásticas na conjuntura do mercado.

Um segundo ponto é que a dinâmica de efeito temporal de assinatura do ASA também não é captada, então a previsão de demanda de passageiros de um novo mercado esbarraria em uma estimativa média para o mercado em seu nível maduro, um período que pode durar alguns anos para ser atingido.

Em resumo, o modelo pode ser um bom instrumento para gerar cenários globais para renegociações de ASAs no futuro ou estimar impacto regulatório da política progressiva através de cenários alternativos de liberalização.

4.3. Simulação do modelo

Dado os parâmetros estimados pelo modelo quasipoisson, pode-se proceder com a simulação de cenários de liberalização dos ASAs. Em função das características do modelo discutidas anteriormente, o seu uso é mais apropriado para a simulação com os mercados existentes sob diferentes alternativas regulatórias.

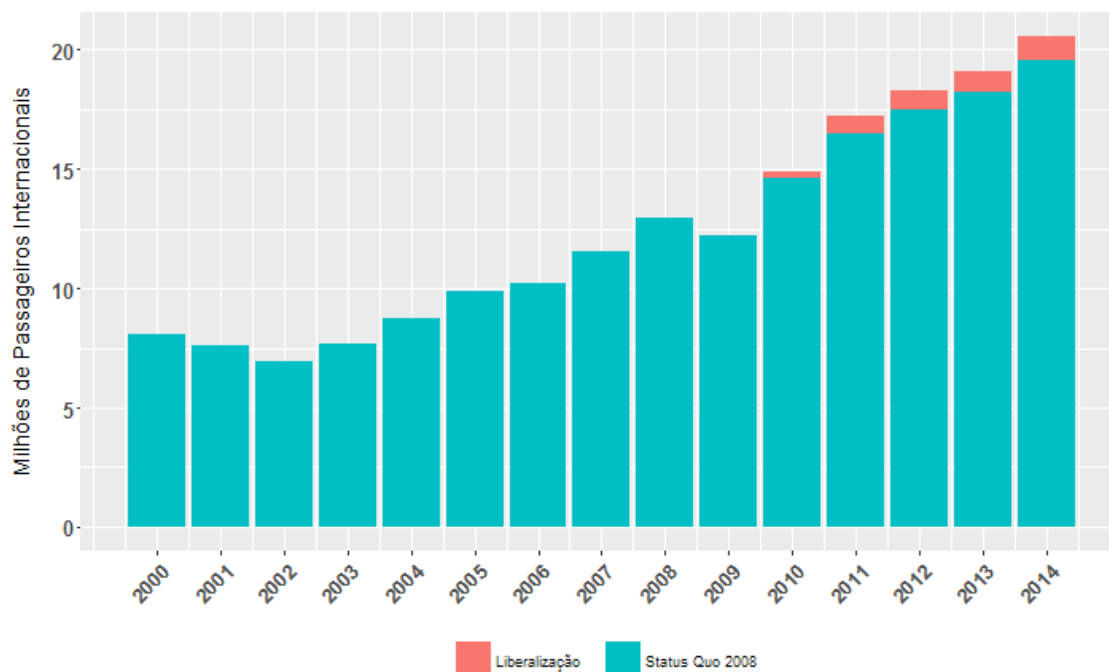
4.3.1. Estimação do efeito agregado “*ex-post*” da liberalização dos ASAs no Brasil:

A seção 1 do presente estudo detalhou a evolução do marco regulatório e histórico da liberalização dos ASAs no Brasil. A mensuração “*ex-post*” do impacto regulatório da liberalização do mercado, ou seja, dos efeitos até o presente da política em curso, deve ser realizada comparativamente a uma política alternativa, o que suscita diversos cenários.

A comparação mais simples possível seria com a manutenção do *status quo* da política regulatória no período pré-liberalização. Desta forma, é realizada uma estimativa da contribuição média da liberalização realizada desde 2009 contrastando-a ao cenário alternativo do *status quo*, isto é, se as cláusulas dos ASAs tivessem sido mantidas tal como nos acordos vigentes em 2008 (naturalmente, as demais variáveis explicativas do modelo são atualizadas aos seus valores observados, tal como evoluíram no período de 2009 a 2014).

O gráfico abaixo apresenta a evolução do tráfego aéreo internacional brasileiro no período do estudo, comparando-o com a previsão gerada pelo modelo quasipoisson caso fosse mantida a política regulatória para os ASAs vigente em 2008.

Gráfico 18: Impacto regulatório da liberalização dos ASAs no Brasil



Nota-se no gráfico acima que o efeito é reduzido nos primeiros dois anos, tomando força após 2011. De acordo com a previsão do modelo quasipoisson, o impacto acumulado da geração de novos passageiros, devidos à flexibilização dos ASAs pela política regulatória de liberalização, totalizou 3,76 milhões entre 2009 a 2014⁴⁶.

4.3.1. Adoção generalizada dos Acordos de Céus Abertos em 2014:

Um exercício alternativo de análise de impacto regulatório é a elaboração de um cenário de previsão “*ex-ante*” de uma liberalização adicional do mercado brasileiro de transporte aéreo.

Dado que os valores das variáveis explicativas não estão disponíveis para a previsão do tráfego de passageiros em 2015, a simulação do modelo é realizada para o ano de 2014.

⁴⁶ Note que o valor deve ser interpretado como um “teto” para a contribuição da liberalização do mercado observada até 2014, já que mesmo que não houvesse modificação nas linhas gerais da política regulatória brasileira, é possível que os ASAs tivessem sido parcialmente revisados, contemplando cláusulas mais liberais.

São comparados os dados de passageiros em 2014 com o que ocorreria caso todos os ASAs fossem renegociados pelo Brasil de forma que o Índice de Restritividade de cada um deles fosse reduzido para 11 (aquele que vigoraria na presença de um Acordo de Céus Abertos).

A simulação para o ano de 2014 conta com 88 mercados para os quais há dados completos. O número total de passageiros internacionais transportados naquele ano para os mercados com dados disponíveis era de 20,6 milhões de passageiros. Caso todos estes mercados assinassem acordos de Céus Abertos, o valor estimado pelo modelo para o número de passageiros seria de 22,6 milhões, um aumento de 2,06 milhões de passageiros ou 10% ao total em um ano.

É importante ressaltar que o modelo é essencialmente estático, não sendo possível portanto determinar qual seria o tempo de convergência para o patamar mais elevado de tráfego após a liberalização. Isto é, ainda que o modelo implique que o aumento fosse ocorrer já naquele ano, a interpretação mais correta do efeito é de que se trata de um impacto médio, dado que os parâmetros são elasticidades médias previstas com base em todo o período analisado no estudo.

5. Conclusão

O modelo de análise de impacto regulatório dos ASAs brasileiros apresenta os desafios de se estimar os efeitos da política regulatória em um ambiente de rápida transformação do cenário da demanda por transporte aéreo. Os mercados experimentaram uma mudança regulatória em um período conturbado para a economia e a aviação internacional, com abertura do mercado, crises econômicas mundiais e entrada (e saída) de empresas importantes.

Em função das dificuldades apontadas, solicita-se cautela na utilização do modelo para efeitos de previsão de tráfego (especialmente de mercados ainda não operados – com ou sem acordo vigente - para os quais o modelo deve apresentar estimativas pouco precisas). O modelo pode auxiliar nas negociações dos ASAs gerando cenários alternativos para o impacto da liberalização dos acordos. Quanto aos mercados para os quais ainda não há ASA vigente, o modelo apresentará uma estimativa de tráfego média

de longo prazo, isto é, desprovida dos efeitos fixos daquele mercado que não puderam ser identificados no presente modelo⁴⁷.

No entanto, o modelo cumpre o papel de identificar um impacto positivo da mudança regulatória no Brasil. A robustez do parâmetro estimado referente ao Índice de Restritividade, que nos diferentes modelos apresenta o sinal negativo tal como esperado, nos permite afirmar que a liberalização do mercado aéreo internacional brasileiro foi um fator determinante no desempenho positivo do mercado nos últimos 15 anos.

As metodologias alternativas para tratar dos problemas de atrito, endogenia e autocorrelação da estimação, discutidas em detalhe no Apêndice Técnico a este estudo, sugerem a adoção de métricas mais simples para a mudança regulatória (tais como a inserção de variáveis binárias –realizada em parte na seção testes de robustez do presente estudo). A opção de adoção do índice de restritividade foi dada pelo gradualismo no processo de liberalização que pontuou boa parte do período estudado, bem como a complexidade de classificação dos ASAs. As versões futuras do modelo de AIR pretendem incorporar mais elementos dos modelos discutidos no Apêndice.

O presente estudo também identifica a necessidade de obtenção de dados mais aprofundados sobre os mercados envolvidos, tais como: origem e destino verdadeiros dos passageiros (permitindo o melhor entendimento do padrão de substituição e atendimento dos mercados por intermédio de voos em conexão), bases de dados sobre preços das passagens aéreas (bem como demais variáveis necessárias a identificação das condições de oferta dos mercados), entre outras informações.

Desta forma, a elaboração de previsões sobre o impacto da liberalização sobre mercados bilaterais específicos, tais como os EUA e Argentina, ou ainda acordos multilaterais, como a União Europeia e América Latina por exemplo, deverão ser objeto de tratamento em estudos separados.

⁴⁷ Isto é, a previsão será baseada nas variáveis explicativas à época da assinatura do acordo (PIB per capita, População, Comércio Exterior, etc)

Referências

ANAC (2011) “Metodologia para a hierarquização dos Acordos de Serviços Aéreos que carecem de atualização e identificação de potenciais mercados a serem negociados. Nota Técnica GAMI/SRI nº21.

ANAC (2015) “Estudos de Previsão de Demanda do Transporte Aéreo Internacional. Nota Técnica GAMI/SRI nº8.

ANAC(2016) “Hierarquização dos Acordos de Serviços Aéreos que carecem de atualização e identificação de potenciais mercados a serem negociados em 2016. Nota Técnica GAMI/SRI nº 28.

Arellano, M (1987) “Computing Robust Standard Errors for Within-Groups Estimators” *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*. Nº 49, Vol.4. pp. 431-434.

IATA (2008) “Air Travel Demand”. *IATA Economics Briefing nº9*.

Millo, Giovanni (2014) “Robust standard error estimators for panel models: a unifying approach” *MPRA Paper* No. 54954 (Disponível em <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/54954/>).

Newey, Whitney K; West, Kenneth D (1987). "A Simple, Positive Semi-definite, Heteroskedasticity and Autocorrelation Consistent Covariance Matrix". *Econometrica* 55 (3): pp. 703–708

Piermartini, Roberta & Rousová, Linda (2013) The sky is not flat: How discriminatory is the access to international air services? *American Economic Journal: Economic Policy*, Vol. 5 (3). pp. 287-319.

Santos Silva, J.M.C & Tenreyro, S (2006) “The log of gravity” *The Review of Economics and Statistics*, 88(4), pp. 641-658.

Wooldridge, J. (2002) *Econometric Analysis of Cross-Section and Panel Data*. MIT Press. Cambridge, Massachusetts.

Anexo

Neste anexo são apresentados testes e análises auxiliares que foram referenciadas ao longo do Estudo ANAC-BID de Análise de Impacto Regulatório dos Acordos de Serviços Aéreos do Brasil, mas não entraram no corpo do texto final. A divulgação em separado tem por objetivo apresentar com mais detalhes os tópicos extras, ao mesmo tempo em que se preserva a brevidade da apresentação do estudo e suas principais conclusões.

O Anexo contém também o relatório realizado pelo professor Victor Gomes, consultor do BID, que conduziu diversas estimações alternativas do modelo e teceu comentários ao presente estudo.

O anexo é dividido em três seções:

- 1) Testes estatísticos e resultados adicionais dos modelos do Estudo ANAC-BID.
- 2) Nota sobre o cálculo do Índice de Restritividade dos ASAs.
- 3) Relatório da consultoria do BID sobre a estimação do AIR dos ASAs.

1) Testes estatísticos e resultados adicionais do estudo ANAC-BID

a) Análise da quebra de tendência da seção 2.2:

Nesta seção é apresentada a análise estatística da quebra de tendência apresentada na seção 2.2 do estudo.

A equação estimada é: $Pax = \beta_0 + \beta_1 * \text{mês.ano} + \alpha_0 * dum + \alpha_1 * (\text{mês.ano} * dum) + \epsilon$

Ou seja, a data da quebra é identificada pela variável binária “dum” (*dummy* em inglês) que assume o valor 1 após aquela data. Se o coeficiente α_1 é positivo, isto indica que a evolução do tráfego a partir daquele período (dado por um mês e ano, exemplo: 12/2008) é superior àquela do período anterior.

A tabelas abaixo apresentam os resultados para a estimação da possível quebra de tendência para os anos de 2007, 2008 e 2009. Os resultados não rejeitam a hipótese de quebra de tendência nestes anos.

Regressão com var. binária pós- 2008	
Dependent variable:	
Pax	
mês. ano	3,826.553*** (395.194)
dum	-548,926.800*** (71,389.490)
mês. ano: dum	6,068.208*** (623.951)
Constant	552,357.200*** (22,074.930)
Observations	180
R2	0.922
Adjusted R2	0.921
Residual Std. Error	107,300.800 (df = 176)
F Statistic	695.731*** (df = 3; 176)
Note:	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

Regressão com var. binária pós- 2009	
Dependent variable:	
Pax	
mês. ano	4,545.160*** (333.221)
dum	-688,478.900*** (91,789.060)
mês. ano: dum	6,413.513*** (697.010)
Constant	528,056.600*** (20,921.810)
Observations	180
R2	0.921
Adjusted R2	0.920
Residual Std. Error	107,958.800 (df = 176)
F Statistic	686.563*** (df = 3; 176)
Note:	*p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

Regressão com var. binária pós- 2007	
Dependent variable:	
Pax	
mês. ano	3,062.792*** (476.260)
dum	-503,919.600*** (57,683.550)
mês. ano: dum	6,378.820*** (615.445)
Constant	575,507.400*** (23,303.510)

```

-----
Observations                180
R2                          0.924
Adjusted R2                 0.923
Residual Std. Error    105,838.000 (df = 176)
F Statistic              716.729*** (df = 3; 176)
-----
Note:          *p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

```

b) Testes estatísticos dos modelos de dados em painel MQO da seção 3.2

Nesta seção são apresentados alguns resultados dos testes relativos ao modelo MQO de efeitos fixos.

- Teste de Hausman (determinação de efeitos fixos versus aleatórios)

Hausman Test

```

data:  log(Pax) ~ log(gdpCapita) + log(Irest) + log(comex) + log(popul
acao.x) + ...
chi sq = 96.739, df = 19, p-value = 0.0000000000002076
alternative hypothesis: one model is inconsistent

```

O resultado do teste indica que o modelo de efeitos aleatórios é inconsistente.

- Teste F para a presença de efeitos fixos

F test for individual effects

```

data:  log(Pax) ~ log(gdpCapita) + log(Irest) + log(comex) + log(popul
acao.x) + ...
F = 306.61, df1 = 104, df2 = 969, p-value < 0.00000000000000022
alternative hypothesis: significant effects

```

O resultado indica que o modelo de *pooling* (sem efeitos fixos) deve ser rejeitado.

- Teste de autocorrelação de Wooldridge para painéis com efeitos fixos.

Wooldridge's test for serial correlation in FE panels

```

chi sq = 33.426, p-value = 0.000000007404
alternative hypothesis: serial correlation

```

O resultado do teste indica a presença do problema da autocorrelação dos resíduos.

c) Modelo MQO com efeitos fixos apenas para os anos

Nesta seção é apresentado o modelo sem os efeitos fixos dos mercados, mantendo-se apenas as *dummies* de anos. Desta forma, pode-se estimar diretamente os efeitos das características dos mercados que são importantes e não sofrem variação ao longo do

período. No modelo gravitacional esta variável é a distância entre os mercados (também captada por um termo quadrático); a equação estimada é portanto:

$$\log(Pax_{it}) = \beta_1 \log(gdpCapita_{it}) + \beta_2 \log(Irest)_{it} + \beta_3 \log(comex_{it}) + \beta_4 \log(populacao.x_{it}) + \beta_5 \log(DistanciaMilhas_{it}) + \beta_6 \log(DistanciaMilhas_{it})^2 + \beta_7(Pax > 1) + \delta_t + \varepsilon_{it}$$

O intuito é testar se o transporte aéreo internacional brasileiro é bem capturado pelo modelo tradicional; os efeitos fixos a cada ano são a forma de captar alguma mudança generalizada na demanda pelo transporte aéreo (em função da liberalização, por exemplo) ou mesmo um comportamento anômalo da demanda em determinado(s) ano(s)¹.

O resultado da estimação segue abaixo. A primeira coluna apresenta a estimação com erros padrão, a segunda e terceira são as estimativas utilizando-se os erros robustos (Arellano e Newey-West respectivamente).

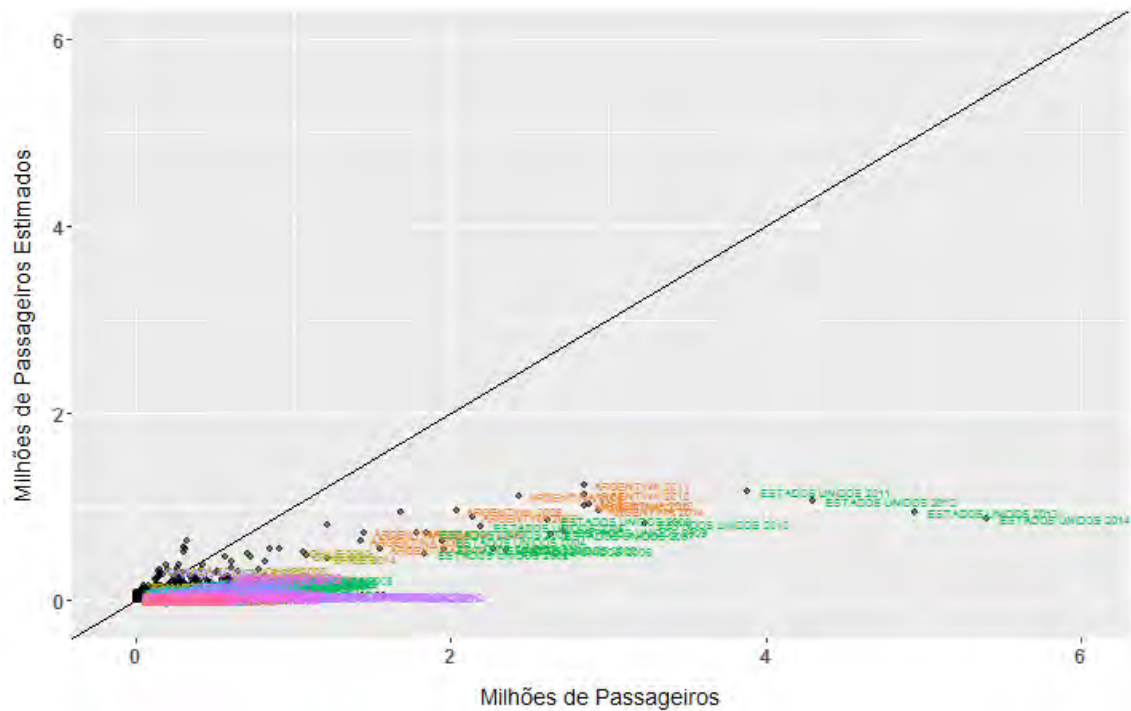
	Variável Dependente		
	default (1)	log(Pax) robust ARE (2)	robust NW (3)
log(gdpCapita)	0.718*** (0.050)	0.718*** (0.114)	0.718*** (0.053)
log(Irest)	-0.650*** (0.172)	-0.650** (0.308)	-0.650*** (0.194)
log(comex)	-0.093** (0.039)	-0.093 (0.073)	-0.093*** (0.036)
log(populacao.x)	0.635*** (0.047)	0.635*** (0.104)	0.635*** (0.050)
factor(Pax > 1)	10.058*** (0.107)	10.058*** (0.256)	10.058*** (0.143)
log(DistanciaMilhas)	-5.224*** (1.453)	-5.224 (3.620)	-5.224*** (1.510)
l (log(DistanciaMilhas)2)	0.217** (0.088)	0.217 (0.223)	0.217** (0.093)
Observations	1,080	1,080	1,080
R2	0.949	0.949	0.949
Adjusted R2	0.930	0.930	0.930

¹ Por exemplo, o encerramento das operações de empresas importantes. Cabe ressaltar que estas variáveis binárias não captam o efeito de acontecimentos que já estejam refletidos em outras variáveis do modelo, tal como a crise de 2008/2009, que é captada em parte pela queda no PIB dos países naquele período.

F Statistic (df = 7; 1058) 2,839.688*** 2,839.688*** 2,839.688***
 Note: *p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01

Embora os parâmetros mantenham significativos após os testes para heterocedasticidade e autocorrelação, e o valor para o índice de restritividade (-0.65) é próximo ao obtido no modelo MQO com efeitos fixos para os mercados (-0.7). O gráfico abaixo porém indica que o modelo gera estimativas muito distantes do real número de passageiros dos mercados; nota-se que o modelo tem um viés de baixa bastante claro, com as estimativas quase sempre abaixo dos valores realizados.

Gráfico: Modelo gravitacional MQO com efeitos fixos para os anos



2) Nota sobre o cálculo do Índice de restritividade dos ASAs

O Índice de Restritividade dos ASAs utilizado no modelo de análise do impacto regulatório dos ASAs foi inspirado em um estudo extenso da Organização Mundial do

Comércio (OMC) sobre o setor de transporte aéreo² que, entre outras análises, elaborou um índice de liberalização dos ASAs no mundo.

O índice da OMC foi simplificado e adaptado aos acordos assinados pelo Brasil, sendo instituído desde 2011, através de NT nº 21/2011 da Superintendência de Relações Internacionais, como mais um dos fatores de análise para a determinação da prioridade de negociação dos ASAs pela ANAC.

A metodologia foca em seis cláusulas tipicamente presentes nos ASAs e apontadas pelo referido estudo da OMC como as mais relevantes para se identificar o grau de abertura dos mercados internacionais de serviços aéreos de passageiros. São elas:

- (i) Política tarifária;
- (ii) Capacidade;
- (iii) Direitos de tráfego;
- (iv) Quadro de Rotas;
- (v) Código compartilhado; e
- (vi) Designação.

Tendo em vista essa finalidade, foram atribuídos pontos para cada tipo de cláusula, estabelecidos da seguinte forma: 3 pontos para o tipo considerado mais restritivo, 2 pontos para o intermediário e 1 ponto para o tipo de cláusula mais liberal. A Tabela 1 a seguir estabelece os termos da gradação mencionada.

Tabela 1: Ponderação de acordo com o grau de restritividade do ASA

Cláusulas	RESTRITIVO (3 pts.)	INTERMEDIÁRIO (2 pts.)	LIBERAL (1 pt.)
TARIFAS	Dupla aprovação	País de origem	Liberdade tarifária
CAPACIDADE	Pré-determinação	Livre com restrições	Livre determinação
DIREITOS DE TRÁFEGO	1ª a 4ª	1ª a 5ª com restrições	1ª a 5ª (ou superior)
QUADRO DE ROTAS	Restrito	-----	Aberto
CÓDIGO COMPARTILHADO	Cláusula não incluída no ASA	Bilateral ou terceiros países com restrições	Terceiros países
DESIGNAÇÃO	Mono	Dupla	Múltipla

Fonte: Elaboração própria.

Dadas as discussões à época da elaboração do índice de restritividade, sobre a importância relativa das cláusulas para a liberdade dos ASAs, foram ainda estabelecidos

² Organização Mundial do Comércio. **Second Review of the Air Transport Annex: Developments in the Air Transport Sector – Quantitative Air Services Agreements Review (QUASAR)**. Documento S/C/W/270/Add.1, 2006

pesos diferentes para as respectivas cláusulas, a saber: peso 3 para tarifas e capacidade; peso 2 para código compartilhado; e peso 1 para direito de tráfego, designação e quadro de rotas.

Desta forma, dadas as ponderações e pontuações acima, o Índice de Restritividade pode assumir valores no intervalo de 33 (caso mais restrito) a 11 (caso mais liberal – Acordo de Céus Abertos).

3) Relatório da consultoria do BID sobre a estimação do AIR dos ASAs

Neste anexo são apresentados testes e especificações adicionais que corroboram os resultados obtidos neste Estudo ANAC-BIB.

a) Autocorrelação e persistência

Um dos problemas que determina o tipo de análise a ser realizada é a característica das séries de volume de passageiros transportado por destino (país). Mesmo a série não sendo longa pode-se observar alta persistência no volume transportado de um ano para outro nos principais destinos. Para caracterizar a persistência foi estimada a relação entre o log do volume de passageiros no período corrente contra o período defasado. Analisando a autocorrelação dos principais mercados foram encontrados os valores descritos abaixo:

Tabela A1 – Coeficiente de Autocorrelação do Log do Total de Passageiros Transportados, 2000-2014

Mercado	Coeficiente
ÁFRICA DO SUL	0.752
ALEMANHA	0.948
ANGOLA	0.929
ARGENTINA	0.885
ARUBA	0.456
BOLÍVIA	0.582
CANADÁ	0.889
CHILE	0.952
COLÔMBIA	1.052
ESPAÑA	0.941
ESTADOS UNIDOS	1.124
FRANÇA	0.877
ITÁLIA	0.911
MÉXICO	0.906
PANAMÁ	0.897
PARAGUAI	0.832
PAÍSES BAIXOS	0.757
PERU	0.922
PORTUGAL	0.928

REINO UNIDO	1.034
SURINAME	0.790
SUÍÇA	0.839
URUGUAI	0.918
VENEZUELA	0.633

Esta persistência apresentada na Tabela A1 mostra que as séries de volume de passageiros podem ser altamente persistentes, trazendo problemas para a análise tradicional de regressão. Isto caracteriza a necessidade de especificações e estatísticas que contemplem este problema.

Para demonstrar este problema apresentamos os resultados de testes de autocorrelação dos resíduos. As regressões estimadas seguem como base os modelos apresentados no corpo do texto do Estudo ANAC-BIB.

No modelo de MQO mais simples – regressão do log do volume de passageiros em função da população distância, PIB, índice de restritividade e *dummies* de tempo – o coeficiente de auto-correlação estimado foi de 0.92 (com erro-padrão robusto de 0.012). Estimando a mesma equação, mas utilizando a estimação de efeitos fixos (intragrupo), foi encontrada auto-correlação de 0.56 (com erro-padrão robusto de 0.07). Em ambas estimativas, está presente auto-correlação que distorce as estatísticas do modelo em questão. Portanto, para se realizar inferência nos modelos de em análise é necessário utilizar erros robustos à autocorrelação e a heterocedasticidade ou modelos desenhados para este problema (como FGLS).

b) Problema de atrito do painel

Teste de atrito

Teste básico para existência de atrito em dados de painel é apresentado no trabalho de Nijman e Verbeek (1992).³ O teste mais simples para viés de seleção seria estimar o modelo de interesse incluindo como regressor a variável s_{it-1} . Esta variável adicional é indicadora que assume o valor 1 (um), quando se observa a variável de interesse no período, e 0 (zero), quando não se observa.

A hipótese nula do teste é a de que o erro u_{it} é não-correlacionado com com a variável s_i em qualquer período de tempo. Assim, a presença no mercado no período anterior ($t-1$) não deve ser significante na equação no período t .⁴ Para testar exclusivamente o caso de atrito no

³ T. Nijman e M. Verbeek, “Nonresponse in Panel Data: The Impact of a Life Cycle Consumption Function.” *Journal of Applied Econometrics*, 7, 1992, pp. 243-257. Wooldridge, 2002, cap 17, seção 17.7.2. Anastasia Semykina e Jeffrey M. Wooldridge, “Estimation of Dynamic Panel Data Models with Sample Selection.” *Journal of Applied Econometrics*, 28, 47-61, 2013.

⁴ A regressão deve ser realizada com o painel não-balanceado, ou seja, sem contar informações quando a variável de interesse for igual a zero. No painel não-balanceado não faz sentido incluir a variável s_{it} pois a variável de interesse será zero.

painel é necessário incluir a variável indicadora um período a frente, ou seja s_{it+1} , conjuntamente com a variável defasada s_{it-1} .

Foi realizado teste incluindo mercados quando o número de passageiros transportados é zero. Rodamos a regressão de interesse para o modelo de painel. A regressão estudada é do log de passageiros transportado por destino como função do log do PIB, população, comércio entre países e do índice de restritividade, incluindo a variável indicadora de presença tanto um período para trás, bem como um período à frente. Para esta regressão as variáveis indicadoras (*dummies*) são diferentes de zero ($s_{it-1} = 1.054$ e $s_{it+1} = 1.149$), com erro-padrão muito baixo: 0.157 e 0.163, respectivamente.

Correção do viés: solução de probabilidade inversa

Um dos problemas da correção do viés de seleção consiste na pouca literatura para solucionar este problema em estruturas de painel de dados. Uma solução proposta é a chamada *ponderação de probabilidade inversa*.⁵ Para se aplicar esta solução algumas hipóteses precisam ser assumidas. No caso é necessário ter amostra aleatória da população em $t = 1$. Idealmente, a cada ponto do tempo t deveríamos observar a variável dependente e os regressores para toda unidade que compõe amostra no tempo inicial. Todavia, apenas observamos as variáveis se $s_{it} = 1$. O problema pode ser solucionado se assumirmos que z_{it} , (y_{it} , x_{it}) são independentes, condicionalmente a serem observáveis no primeiro período da amostra:⁶

$$\text{Prob}(s_{it} = 1 \mid y_{it}, x_{it}, z_{it}) = \text{Prob}(s_{it} = 1 \mid z_{it}), t = 2, \dots, T.$$

Esta hipótese é chamada de seleção sobre os observáveis, pois assumimos que z_{it} é um predictor forte o suficiente de seleção em cada período de tempo tal que a distribuição de s_{it} não depende de (y_{it} , x_{it}).

A estimação da ponderação de probabilidade inversa é realizada em duas etapas. Na primeira se estima um probit ou logit de s_{it} contra o vetor z_{it} . Um ponto importante é que as unidades que aparecem no primeiro período são usadas nos períodos seguintes. Após a estimação do probit ou logit se calcula o valor previsto, p_{it} , de s_{it} a partir do modelo.

No segundo passo da estimação, a função objetivo para (i , t) é ponderada por $1/p_{it}$. Para estimação em geral, a função objetivo é a seguinte:

$$\sum_{i=1}^N \sum_{t=1}^T (s_{it}/p_{it}) q_t(y_{it}, x_{it}, \theta)$$

⁵ A solução proposta é de Moffit, Fitzgerald e Gottschalk, 1999, adaptada por Jeffrey Wooldridge, "Inverse Probability Weighted M-Estimation for General Missing Data Problems," *Journal of Econometrics*, 141, 1281-1301, 2007 e Wooldridge, 2002, cap. 17. De acordo com Badi Batalgi, Peter Egger e Michael Pfaffermayr. "Panel Data Gravity Models of International Trade." In: Badi Batalgi (org.), *The Oxford Handbook of Panel Data*. Oxford, Oxford University Press, 2014, este tipo de solução é largamente utilizada na literatura de comércio internacional (veja seção 5.1).

⁶ Aqui y_{it} é a variável dependente, x_{it} é a matriz de regressores e z_{it} , são predictores de presença de $y_{it} > 0$, ou seja, se $s_{it} = 1$.

q_t é a função objetivo em cada período de tempo. Para se estimar a equação acima utilizamos a informação que realmente temos sobre o painel, ou seja, para $s_{it} = 1$. Esta função pode ser estimada por algoritmos gerais como de máxima verossimilhança, bem como por MQO. Para o estimador de MQO q_t é a função do quadrado do resíduo e para MLE parcial q_t é a função de log-verossimilhança.⁷

Na Tabela B1 é apresentado o resultado do modelo estimado para o caso com a correção do viés de seleção, utilizando a estratégia da inversa da probabilidade. Na primeira coluna é mostrada a estimação ingênua sem correção. Neste caso temos $s_{it} = 1$ e $s_{it} = 0$, ou seja, foram mantidos os dados quando observados zero de volume transportado de passageiros (PAX). Quando rodados o modelo para este caso, a estimativa do índice de restrição é elevada, sendo -1.91. Quando rodados com a ponderação, o coeficiente fica em -0.32 em todos os casos da regressão ponderada. Entretanto, nenhum dos coeficientes é significativo. Cabe observar que quando comparados com o resultado de efeitos fixos, a correção do viés de seleção tem potencial para reduzir o parâmetro de interesse (coeficiente associado ao índice de restrição).

Tabela B1 – Estimação do Modelo por Efeitos Fixos e Correção do Problema de Atrito do Painel

	Base*	Corr. Seleção	Efeitos Fixos	Base restrita (s = 1 em 2000)	
				Corr. Seleção 2	Efeitos Fixos
Ind. restrit.	-1.91323 0.0205**	-0.32405512 0.2515	-0.27900429 0.2838	-0.32269861 0.2253	-0.25997075 0.2858
Pop	19.0785 0***	3.8612643 0.2884	3.0164123 0.3351	5.1028717 0.1446	3.3394138 0.258
PIB	0.59676 0.007***	0.3301311 0.0217**	0.22722631 0.0168**	0.20331926 0.016**	0.18945485 0.0103**
Com. Exterior	2.14518 0***	0.94495191 0.0801*	0.56619931 0.0872*	0.25822699 0.0474**	0.239632 0.052*
r2	0.83890	0.95031302	0.95358308	0.94137248	0.94538848
N	449	316	330	283	297

Nota: O p-valor está abaixo dos coeficientes. (***) representa 99% de aceitação, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. Todos os erros são robustos a estrutura do painel. Todas as variáveis em log. Séries entre 2000 e 2014. N representa o número total de observações.

⁷ Semykina e Wooldridge (2013) apresentam solução para painel dinâmico, que é relativamente mais complicada do que a apresentada aqui. Para se estimar de acordo com a solução de Wooldridge, é necessário estimar o primeiro passo como descrito aqui, formar um termo com a inversa da razão de Mills, e estimar o modelo de interesse por NLLS ou GMM. Realizamos esta estimação aqui, mas o resultado não foi significativo.

Solução Olley Pakes

Um dos artigos mais influentes na literatura de organização industrial é o trabalho de Steven G. Olley e Ariel Pakes em que se estima a produtividade de um setor controlando pelo problema de seleção endógena.⁸ Aqui é apresentado brevemente a estratégia de identificação estrutural utilizada pelos autores para tratar do problema de atrito no painel.

No caso em análise, foi estudado o comportamento do mercado, enquanto que a análise de Olley e Pakes é originalmente desenhada para firmas. No caso do tráfego internacional de passageiros, firmas podem se confundir com mercados, especialmente para os casos em que ocorrem saída ou entrada. Em outras palavras, quando observamos a saída de um mercado da base de dados, estamos na verdade observando a saída de uma única empresa representativa. Sendo assim, a solução adotada por Olley e Pakes parece ser adequada para o presente problema.

A seguir vamos resumir a idéia estrutural de correção de viés de Olley e Pakes. Teoricamente a decisão de saída de um mercado pode ser dada por:

$$\chi_j = \begin{cases} 1 & \text{se } w_{jt} \geq \bar{w}(k_{jt}) \\ 0 & \text{caso contrário} \end{cases} \quad (1)$$

Quando o valor de χ assume 1, a empresa continua no mercado, quando assume 0, ela deixa o mercado. A regra de continuação de operação é a de que a empresa não receba choques de produtividade que a façam deixar o mercado. Os choques de produtividade que uma empresa recebem a todo o período dependem dos choques passados, de seu tamanho (que pode ser medido pelo estoque de capital) e pelo tempo de operação naquele mercado. Estas variáveis formam as variáveis de estado (k) que determinam o valor mínimo \bar{w} . Este valor diz qual o nível de produtividade que a empresa consegue operar por mais um período no mercado. Se ela recebe um choque e o seu nível de produtividade passa a ser inferior, então ela decide deixar o mercado.

A probabilidade de um mercado continuar ativo na base de dados de passageiros (no período t) é condicional à informação conhecida no período anterior.

$$Prob(\chi_{jt} = 1 | I_{jt-1}) = Prob(w_{jt} \geq \bar{w}_j(k_{jt}) | I_{jt-1})$$

Após algumas hipóteses e manipulações matemáticas, Olley e Pakes mostram que teoricamente que:

$$Prob(\chi_{jt} = 1 | I_{jt-1}) = \varphi_t(i_{jt-1}, k_{t-1}) = P_{jt} \quad (2)$$

A probabilidade da empresa continuar a servir o mercado j depende das variáveis de estado do período anterior (resumidas em k_{t-1}) e nível de investimento em $t - 1$.⁹ A equação (2) pode ser estimada não-parametricamente. Olley e Pakes seguem duas alternativas de estimação. A

⁸ Steven G. Olley e Ariel Pakes. "The Dynamics of Productivity in Telecommunications Equipment Industry." *Econometrica*, 64, 1996, pp. 1263-1297. Veja também Daniel Ackeberg, C. Lanier Benkard, Steven Berry e Ariel Pakes. "Econometric Tools for Analyzing Market Outcomes." In *Handbook of Econometrics*. Volume 6A. Amsterdam, North Holland, 2007, cap. 63.

⁹ Na verdade, o investimento aparece aqui como uma nova variável de estado.

primeira é utilizar um modelo probit com polinômio de 4ª ordem nas variáveis de estado (i e k) como um índice latente. A segunda é utilizar uma estimativa por métodos de kernel.¹⁰ Para firmas caracterizadas pelas variáveis de estado, os autores realizam estimativas consistentes de sobrevivência das firmas (P_t) no período t .

Para o caso em análise, o importante é justamente controlar pelas variáveis de estado no período anterior e pela previsão de sobrevivência das empresas no período corrente. Para impletação da estimação proposta por Olley e Pakes primeiro é necessário estimar o modelo probit expandido pela inclusão das variáveis de estado e por um polinômio. Como destacado por Ackeborg *et al* (2007), a diferença para métodos como o de *propensity score* é a de que a estratégia de Olley e Pakes é controlada pelas variáveis de estado das empresas.¹¹

Foi estimado o resultado para o índice de restrição para 3 casos:

1. Mínimos quadrados ponderados pela probabilidade inversa ($1/p_{it}$)
2. Regressor semiparamétrico de Robinson¹² para p_{it}
3. Regressão semiparamétrica com expansão polinomial para p_{it} e a primeira diferença do $\ln(pax)$ em $t-1$.

Em todos os modelos foram incluídos efeitos fixos, *dummies* de tempo e as variáveis dependentes: log do PIB per capita, log da participação do comércio externo e o log do índice de restrição (todas em t).

Tabela B2 – Estimação do Modelo com Correção do Problema de Atrito do Painel por Probabilidade Inversa e Semi-paramétricos (Olley-Pakes)

	MQO ponderado	Robinson	Series
Ind Restritividade	-0.3405153 0.251	-0.3679359 0.014**	-0.40568 0.001***
PIB	0.2160352 0.007***	0.154027 0.004***	0.163213 0.012**
Comércio intern.	1.09523 0.073*	0.4272367 0.00***	0.437267 0.001***
Efeitos fixos	sim	sim	sim
Dummies de tempo	sim	sim	sim
N	306	306	306
Erro robusto	sim	não	sim

¹⁰ No artigo original as variáveis de estado são investimento ($t-1$), estoque de capital ($t-1$) e idade da firma ($t-1$). Sobre o conceito de estimativas de kernel veja Trevor Hastie, Robert Tibshirani e Jerome Friedman. *Elements of Statistical Learning: Data Mining, Inference and Prediction*. 2a ed. Springer, 2009, cap. 6.

¹¹ Para a estimação da equação de interesse, Olley e Pakes utilizam estimativas de mínimos quadrados não-linear com expansão polinomial de quarta ordem ou com kernel. No caso estudado aqui não existe necessidade do método utilizado pelos autores pois não é preciso separar variáveis endógenas.

¹² Paul M. Robinson. "Root-n-consistent semiparametric regression." *Econometrica*, 56, 1988, pp. 931–954.

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. Erros são robustos a estrutura do painel quando indicados. Todas as variáveis em log. Séries entre 2000 e 2014 quando $s_t = 1$.

A estimativa do índice de restritividade parece ser estável entre as 3 alternativas de controle do viés de seleção (aqui apenas foi considerado o controle do viés de seleção sem analisar outros problemas). Com o MQO ponderado o coeficiente de restritividade não é significativo. Para o modelo de Robinson este apresenta falha em 5% e é significativa para o intervalo de 99% para o modelo semiparamétrico com expansão polinomial de terceira ordem.¹³

c) Modelagem por GMM

Um dos problemas que pode existir na equação de interesse é a endogenia entre regressores e variável dependente. A questão colocada aqui é o fato de que volume de passageiros é determinado ao mesmo tempo que o comércio exterior do Brasil com os seus parceiros comerciais. Isto significa que existe uma relação de interdependência entre as duas variáveis. Este problema é conhecido como viés de simultaneidade em econometria. Para se resolver o viés de simultaneidade é necessário entender que, no caso, volume de passageiro e fluxo comercial são definidos ao mesmo tempo.

Para se estimar modelos de comércio é comum o uso da equação gravitacional. Em sua formulação mais simples, essa equação relaciona as exportações e/ou importações a medidas de renda das economias envolvidas na atividade de comércio e como função inversa da distância entre os países. Deste modo, a equação geral de comércio relaciona o fluxo comercial X_{ijt} das empresas país i com os consumidores do país j no período de tempo t com a medida potencial de custos de fluxo comercial (R_{ijs}). A equação de interesse seria estimar:

$$X_{ijt} = I_{it} m_{jt} R_{ijt}^b \quad (3)$$

Nesta equação I_{it} representa os fatores específicos no tempo dos exportadores, enquanto que m_{jt} são os fatores específicos dos importadores. O parâmetro b é conhecido como a elasticidade parcial do comércio em relação aos custos variáveis do comércio internacional.¹⁴ Como o fluxo de passageiros é relacionado ao fluxo comercial, estas variáveis podem ser interpretadas como determinadas simultaneamente dentro do intervalo de tempo.

Portanto, quando estimamos a equação de interesse do fluxo de passageiros, temos que levar em conta que ao mesmo tempo ocorre a determinação do fluxo de comércio internacional do Brasil com vários parceiros. Nesse caso, a técnica que explora a existência de outra equação é a estimação por variáveis instrumentais. Isto significa que estimamos a equação:

¹³ No caso do modelo de Robinson, o coeficiente de interesse pode não ser significativo caso fosse utilizado o erro robusto.

¹⁴ Veja Badi Batalgi, Peter Egger e Michael Pfaffermayr, 2014, op. cit.

$$Pax_{it} = X_{ijt} IR_{it} \varphi_t v_i \quad (4)$$

Sabendo que:

$$X_{ijt} = I_{it} m_{jt} R_{ijt}^b \quad (3)$$

Tal que Pax_{it} representa o número de passageiros transportados entre o Brasil e o destino i no período t , X_{ijt} é a o fluxo comercial da equação (3), IR_{it} representa o índice de restritividade e φ_t e v_i são controles de tempo e mercado, respectivamente. Isto significa que a relação descrita pela equação gravitacional (3) determina o nível de comércio externo entre o Brasil e outros países. Por sua vez, este fluxo de comércio internacional é o grande determinante do fluxo de passageiros entre dois destinos. Esta relação entre as duas equações deve ser levada em conta para se estimar a equação (4), pois o fluxo comercial afeta diretamente o fluxo de passageiros enquanto que os determinantes da equação gravitacional não possuem relação direta com esta variável.¹⁵

Assim, foi estimada a equação de interesse do volume de passageiros como função do comércio internacional controlando pelo fato de que o último é determinado pela equação gravitacional. O modelo foi estimado por duas técnicas de variáveis instrumentais: 2SLS e matriz de pesos do GMM.¹⁶ Devido ao problema de autocorrelação nos resíduos, foram estimados os modelos utilizando erros robustos de Newey-West.

Para estimar o impacto da mudança de política também foram estimadas variáveis indicadoras para novos acordos. Em análise de impacto de políticas sobre os mercados é comum que índices construídos como o do artigo de Piermartini e Rousová (2013) não demonstrem forte poder de explicação. Mesmo estudos que utilizam índices estabelecidos como o HHI apresentam problemas em relacionar a concentração a resultados de mercado como preço e produção.¹⁷

A técnica de avaliação de impacto de políticas por meio de variáveis dummies é largamente utilizada em economia. Esta literatura passa pela área geral de avaliação de políticas até para questões mais específicas como mudanças no nível de concorrência.¹⁸ Uma das motivações do uso de variáveis *dummies* para avaliar políticas é a de que a relação entre

¹⁵ Piermartini e Rousova (2013) citam vários artigos que mostram a importância da relação comercial para determinar o volume de passageiros. Roberta Piermartini e Linda Rousová. "The Sky Is Not Flat: How Discriminatory Is the Access to International Air Services?" *American Economic Journal: Economic Policy*. 5 (3), 2013.

¹⁶ Veja por exemplo: Jeffrey Wooldridge, 2002, op. cit., cap. 8; e Fumio Hayashi, *Econometrics*. Princeton, Princeton University Press, 2000, cap. 3.

¹⁷ Veja por exemplo Timothy Bresnahan e Peter Reiss, "Entry and Competition in Concentrated Markets." *Journal of Political Economy*, 99 (5), 1991, pp. 977-1009, e Daniel S. Hosken, Luke M. Olson e Loren K. Smith, "Do Retail Mergers Affect Competition? Evidence from Grocery Retailing." Federal Trade Commission, Bureau of Economics Working Paper n. 313, Dezembro 2012.

¹⁸ Para uma resenha geral sobre avaliação de políticas veja Guido Imbens e Jeffrey Wooldridge, "Recent Developments in the Econometrics of Program Evaluation." *Journal of Economic Literature*, 47 (1), 2009, pp. 5-86. Para o artigo geral sobre mudança da concorrência com dummies de múltiplos níveis veja Orley Ashenfelter, David Ashmore, Jonathan B. Baker, Suzanne Gleason e Daniel S. Hosken, "Empirical Methods in Merger Analysis: Econometric Analysis of Pricing in FTC v. Staples." *International Journal of the Economics of Business*, 13 (2), 2006. Para aplicação em mercados agregados veja Benjamin Bridgman, Victor Gomes e Arilton Teixeira, "Threatening to Increase Productivity: Evidence from Brazil's Oil Industry." *World Development*, 39 (8), 2011, pp. 1372-1385.

um índice e a variável de interesse pode ser mais complicada do que a relação linear que se deseja estimar. Portanto, uma forma de evitar estes problemas é utilizar uma variável indicadora (*dummy*) para avaliar se ocorreu algum impacto da política sobre a variável de interesse (aqui o volume de passageiros). Outra vantagem de se utilizar a variável *dummy* é evitar a confusão de tendências da variável dependente com os regressores. Como a *dummy* não possui tendência, com certeza, evita-se o problema de regressão espúria na análise do impacto de políticas.

De acordo com a Anac, o principal componente do índice de restritividade é a restrição de capacidade. Como a restrição de capacidade apenas pode assumir valores de 1, 2 e 3, foi estimada utilizando uma *dummy* para indicar o caso de mercado restrito. O mercado é considerado restrito quando o índice de capacidade é igual a 1. Ele passa a ser zero quando a restrição diminui e existe alguma negociação do Brasil com estes destinos. Após a avaliação de impacto utilizando a *dummy* de restrição serão apresentados os mesmos resultados com o índice de restritividade.

Impacto da negociação de restrição de capacidade

Os resultados apresentados a seguir se aplicam para o caso da variável indicadora de mudança na política. Neste caso, a variável *dummy* é 1 (um), para o mercado mais restrito, e zero, quando o índice de restrição assume 2 ou 1. Portanto, estaremos comparando com cenários em que ocorreram negociações em torno de maior liberação do mercado aéreo com cenários em que essa negociação não ocorreu. O que se espera com estes resultados aqui é de que grande parte do impacto competitivo já seja capturado pela liberação na restrição de capacidade.

O primeiro modelo estimado para servir de caso base é o log do volume de passageiros como função apenas da variável indicadora de restrição de capacidade, do log da distância dos mercados e do log do volume de PAX no ano inicial do painel (2004). Esta variável inicial faz o papel de efeito fixo. Ela também implicitamente pode assumir o papel de tamanho ou importância histórica do mercado (numa análise de efeitos fixos).¹⁹ Na segunda coluna foi incluída a variável de comércio para controlar por deslocamentos na demanda como função do fluxo comercial. Para ambos os modelos o resultado é similar, com efeito de -0.16, o que equivale que mercados mais restritos operaram com 15% menos usuários do que os mercados que entraram em negociação. De outra forma, pode-se dizer que o impacto da política foi de mudança do nível de passageiros em 15%.

Tabela M1 – Regressão do Log do Volume de Passageiros, Variável Indicadora de Restrição

Variáveis	MQO	MQO	Modelo GMM
-----------	-----	-----	---------------

¹⁹ O uso da condição inicial do mercado é muito utilizado nos estudos de crescimento das firmas. Veja por exemplo John Sutton, “Gibrat’s Legacy.” *Journal of Economic Literature*, 35, 1997, pp. 40-59.

D Restrição	-0.1644 0.089*	-0.1635 0.091*	-0.161943 0.033**
Comércio		-0.025 0.5333	-0.23886255 0.0094***
Distância	-0.10866 0.0466**	-0.09845 0.0531**	
PAX 2004	0.9133 0***	0.93 0***	1.119377 0***
Erros Robustos	sim	sim	
F	49707.3	47585.319	177.80435
r2			0.91726757
N	270	270	270

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. . (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. Modelos GMM estimados utilizando o método generalizado (matriz de pesos), tendo como instrumentos exclusivos para Comércio o PIB per capita e a distância entre os mercados. Os modelos MQO utilizam erro-padrão robusto Newey-West. Todas as variáveis estão em logaritmo natural. As estimações incluem dummies de grandes fusões e entrada. As séries são de 2004 a 2014.

Todavia, como salientado anteriormente, parece existir endogenia forte entre a determinação do volume de passageiros e os condicionantes de demanda, caso do comércio exterior. Para tentar lidar com esta questão foi estimada a relação supondo que a variável de comércio é identificada por uma equação gravitacional. Estratégia similar de motivação, com duas equações simultâneas, foi adotada por Egger e Pfaffmeyr (2004) para estudo de fluxos internacionais de comércio e investimentos.²⁰ Quando controlada pela equação gravitacional os resultados são similares aos modelos estimados no Estudo ANAC-BIB, como pode ser observado na Tabela M1. Todavia, devido a característica da base de dados (anual), não foi possível realizar a estimação utilizando erros robustos.

Em seguida, na Tabela M2 foi comparado o resultado do modelo de variáveis instrumentais (GMM) com dois modelos que corrigem para o problema de atrito do painel. Após vários testes de solução de atrito do painel, escolhemos aplicar um polinômio de terceira ordem, como sugerido por Olley e Pakes (1996). Esta estimação está na terceira coluna e utiliza a combinação polinomial entre os valores do probit estimado anteriormente e a variável de comércio internacional. A interação entre as duas variáveis controla ao mesmo tempo pelo problema de atrito bem como o problema de viés de simultaneidade. Isto provê uma alternativa a estimação GMM.

Tabela M2 – Regressão do Log do Volume de Passageiros com Controle de Atrito do Painel, Variável Indicadora de Restrição

²⁰ Egger, Peter H. and Michael Pfaffmeyr, “Distance, Trade and FDI: A Hausman-Taylor SUR Approach.” *Journal of Applied Econometrics*, 19(2), 2004, pp. 227-246. Veja também Batalgi, Egger e Pfaffmeyr, 2014, op. cit.

Variáveis	GMM	Robinson	Polinômio
D Restrição	-0.16194 0.033**	-0.14454 0.3763	-0.22958 0.0005***
Comércio	-0.23886 0.009***	-0.01036 0.8576	15.8122 0.6283
Distância		-0.04225 0.6664	
PAX 2004	1.11937 0***	0.868236 0***	0.852671 0***
Erros Robustos			sim
F	177.804 4	77905.94	
r2	0.91726 8	0.915177	0.946707
N	270	270	270

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. Modelos GMM estimados utilizando o método generalizado (matriz de pesos), tendo como instrumentos exclusivos para Comércio o PIB per capita e a distância entre os mercados. Os modelos MQO utilizam erro-padrão robusto Newey-West (ou HAC). Todas as variáveis estão em logaritmo natural. As estimações incluem dummies de grandes fusões e entrada. As séries são de 2004 a 2014.

Na Tabela M2 pode-se comparar a primeira coluna com a terceira, i.e. o resultado da regressão de GMM com a semi-paramétrica.²¹ Comparando a variável de interesse, a variável indicadora de restrição, observa-se que o modelo GMM contabiliza, aproximadamente, por redução do fluxo dos mercados restritos em 15%, enquanto que com a estimação semi-paramétrica foi encontrado 20% de impacto da política. O modelo estimado pelo método semi-paramétrico de Robinson não foi significativo para a variável de interesse.

Índice de Restritividade

Nesta sub-seção são apresentados os resultados quando se substitui a variável dummy de restrição pelo índice de restritividade da Anac. A visão geral dos resultados para o índice de restritividade é de obtenção de poucos modelos estatisticamente significativos. Como discutido acima, este resultado já era esperado pois a relação entre índices e variáveis de mercado pode ser mais complicada do que a que pode ser capturada pela teoria atual.²² Mesmo não obtendo modelos significativos se observa que os resultados são de relação

²¹ Lembrar que a estimação semi-paramétrica resolve o problema de viés de simultaneidade e atrito ao mesmo tempo.

²² Além deste problema também existe a questão de estimação com séries anuais, quando a variância tende a ser elevada.

negativa entre o índice e o volume de passageiros. Isto reforça os resultados do Estudo ANAC-BIB e das demais estimativas deste anexo.

Modelos GMM foram recorrentemente mais significativos do que estimativas de MQO com e sem controle de atrito do painel. Na Tabela M3 é apresentado quatro resultados das estimações. Na primeira coluna é apresentada estimativa do modelo MQO do log do volume de passageiros como função do log do índice de restritividade da Anac, do log da distância e do log do volume de passageiros de 2004. Na segunda coluna é apresentado o mesmo modelo com a adição do log do fluxo comercial entre o Brasil e outro mercado externo. Na terceira são estimativas GMM sem inclusão do log da distância. Destes modelos apenas é significativo para a variável de interesse o modelo GMM (função ponderada sem erro robusto). No caso do modelo GMM (terceira coluna da Tabela M3) a elasticidade foi de -0.232. Esta evidência não é muito forte, pois sem erro robusto, a auto-correlação e heterocedasticidade esperada leva a certa leniência estatística.

Tabela M3 – Regressão do Log do Volume de Passageiros, Log do Índice de Restritividade da Anac

Variáveis	MQO	MQO	Modelo GMM
Ind.			
Restritividade	-0.25408	-0.25089	-0.23239
	0.16030	0.16080	0.07310**
Comércio		-0.02374	-0.24787
		0.55570	0.0073***
Distância	-0.11195	-0.10234	
	0.03500**	0.04460**	
PAX 2004	0.90651	0.92704	1.12052
	0.00***	0.00***	0.00***
Erros Robustos	sim	sim	
F	54069.10300	50599.09100	174.56141
r2			0.91575
N	270	270	270

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. Modelos GMM estimados utilizando o método generalizado (matriz de pesos), tendo como instrumentos exclusivos para Comércio o PIB per capita e a distância entre os mercados. Os modelos MQO utilizam erro-padrão robusto Newey-West (ou HAC). Todas as variáveis estão em logaritmo natural. As estimações incluem dummies de grandes fusões e entrada. As séries são de 2004 a 2014.

Na tentativa de buscar melhores modelos foram estimadas as regressões anteriores para o índice de restritividade incluindo a log da população, como no Estudo ANAC-BIB. Na Tabela M4, abaixo, são mostrados os mesmos modelos contendo a variável de população (que

por simplicidade omitimos da Tabela). Infelizmente os resultados não foram muito superiores aos obtidos anteriormente, apenas com a variável de restritividade aumentando no modelo GMM (sem erro-padrão robusto) de -0.23 para -0.31.

Tabela M4 – Regressão do Log do Volume de Passageiros, Log do Índice de Restritividade da Anac, Inclusão do Log da População dos Mercados

Variáveis	MQO	MQO	Modelo GMM	Modelo GMM
Ind. Restritividade	-0.26	-0.27	-0.31	-0.17
	0.14	0.12	0.01**	0.24
Comércio		-0.07	0.10	1.64
		0.20	0.16	0.00***
Distância	-0.13	-0.14		
	0.02**	0.01**		
PAX 2004	0.89	0.93	0.86	
	0.00***	0.00***	0.00***	
Efeitos Fixos				sim
Erros Robustos	sim	sim		
F	50962.80	45801.90	182.73	91.75
r2			0.92	0.95
N	270	270	270	313

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. Modelos GMM estimados utilizando o método generalizado (matriz de pesos), tendo como instrumentos exclusivos para Comércio o PIB per capita e a distância entre os mercados. Os modelos MQO utilizam erro-padrão robusto Newey-West (ou HAC). Todas as variáveis estão em logaritmo natural. As estimações incluem dummies de grandes fusões e entrada. As séries são de 2004 a 2014.

Seguindo a estratégia anterior são apresentados os resultados para o modelo semi-paramétrico polinomial de Olley e Pakes (1996). Na Tabela M5 são mostrados o mesmo modelo GMM da coluna 3 da Tabela M4 e a estimativa de dois modelos polinômios de controle de atrito e endogeneidade da variável de comércio. Quando incluído o log da população nota-se incremento relativo do índice de restritividade, aumentando de -0.30 para -0.33. Isto sugere robustez deste modelo quanto a inclusão da população.

Tabela M5 – Regressão do Log do Volume de Passageiros com Controle de Atrito do Painel, Log do Índice de Restritividade da Anac, Inclusão do Log da População dos Mercados

Variáveis	GMM	Polinômio	Polinômio
-----------	-----	-----------	-----------

Ind.			
Restritividade	-0.31416	-0.30877	-0.33213
	0.0077***	0.0052***	0.0028***
Comércio	0.099622	14.30342	9.439244
	0.1611	0.651	0.7645
PAX 2004	0.863039	0.847814	0.852622
	0***	0***	0***
População	sim		sim
Erros			
Robustos		sim	sim
F	177.8044	.	.
r2	0.917268	0.945644	0.946707
N	270	270	270

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. Modelos GMM estimados utilizando o método generalizado (matriz de pesos), tendo como instrumentos exclusivos para Comércio o PIB per capita e a distância entre os mercados. Os modelos MQO utilizam erro-padrão robusto Newey-West (ou HAC). Todas as variáveis estão em logaritmo natural. As estimações incluem dummies de grandes fusões e entrada. As séries são de 2004 a 2014.

Estimador Hausman-Taylor

Como mostrado por Batalgi et al (2014), na literatura de comércio internacional é frequente a estimação de modelos simultâneos de determinação do comércio exterior com algum outro fluxo, como por exemplo, investimento direto externo. Devido ao problema de atrito do painel, endogenia de regressores e variáveis importantes que são constantes vários autores utilizam o método de painel de Hausman e Taylor.²³ Este modelo econométrico é adequado para lidar com estes problemas.

Intuitivamente, quando se deseja estimar modelos de dados em painel e desejamos incluir variáveis constantes (fixas no tempo) poderia-se utilizar estratégias de efeitos aleatórios em painel. Todavia, no caso em análise, as variáveis que são utilizadas como previsores (regressores) não são independentes do termo de erro e são correlacionados com o efeito fixo, o que torna o uso dos estimadores clássicos de efeitos aleatórios viesados. A solução aplicada por autores de comércio internacional é a de se estimar o modelo de interesse utilizando a solução de painel de Hausman e Taylor (1981). Este modelo pode ser visto como um modelo híbrido de efeitos fixos e aleatórios.

Em geral o modelo de Hausman e Taylor assume a seguinte equação:

²³ Jerry A. Hausman e William Taylor, "Panel data and unobservable individual effects." *Econometrica*, 49 (6), 1981, pp. 1377-1398.

$$y_{it} = \mathbf{x}'_{1it}\beta_1 + \mathbf{x}'_{2it}\beta_2 + \mathbf{w}'_{1i}\gamma_1 + \mathbf{w}'_{2i}\gamma_2 + a_i + e_{it}$$

Aqui alguns regressores podem ser correlacionados com a heterogeneidade (a_i) e outros não. A primeira hipótese é que existem regressores constantes no tempo (\mathbf{w}) e outros não (\mathbf{x}). A segunda hipótese é a de que alguns destes regressores são correlacionados com a heterogeneidade e outros não. Especificamente, \mathbf{x}_{1it} e \mathbf{w}_{1i} não são correlacionados com a_i , enquanto \mathbf{x}_{2it} e \mathbf{w}_{2i} são. A terceira hipótese é a de que todos os regressores não são correlacionados com o termo de erro, e_{it} .

De forma geral, este método utiliza como instrumentos $\ddot{\mathbf{x}}_{1it}$, $\ddot{\mathbf{x}}_{2it}$, \mathbf{w}_{1i} e $\bar{\mathbf{x}}_{1i}$, tal que $\bar{\mathbf{x}}_{1i}$ é a média de \mathbf{x}_{1it} , $\ddot{\mathbf{x}}_{1it} = \mathbf{x}_{1it} - \bar{\mathbf{x}}_{1i}$ e $\ddot{\mathbf{x}}_{2it} = \mathbf{x}_{2it} - \bar{\mathbf{x}}_{2i}$. O cerne deste estimador é assumir que os regressores exógenos que mudam com o tempo (\mathbf{x}_{1it}) estimam seu próprio coeficiente (β_1) e servem como instrumentos para \mathbf{w}_{2i} . O coeficiente (β_1) será corretamente identificado se o número de regressores exógenos temporais forem iguais ou maiores do que o número de regressores endógenos constantes. $\ddot{\mathbf{x}}_{2it}$ será o instrumento para o vetor de variáveis endógenas \mathbf{x}_{2it} , enquanto que a variável \mathbf{w}_{1i} é usado como instrumento para ela mesma. Para mais detalhes do método de estimação veja Cameron e Trivedi (2005, cap. 22) e Wooldridge (2002, cap. 11).

O ponto mais sensível do estimador Hausman-Taylor é escolher quais regressores são e não são correlacionados com a_i . Aqui seguimos a escolha prévia realizada por Egger e Pfaffermayr (2004). Estes autores realizaram diversos testes e assumiram que a distância entre países é um estimador fixo mas endógeno, pois os efeitos aleatórios entre dois países refletem a propensão à exportar (ou investir) tais como proximidade geográfica, cultura, etc, que são parcialmente correlacionadas com a distância entre os mercados.

Como a distância é assumida ser endógena no modelo de comércio, isso lança o desafio em se escolher o regressor fixo no tempo e exógeno para este tipo de modelo. Egger e Pfaffermayr (2004) utilizaram as medidas de estrutura legal dos mercados, bem como índices de controle de movimento de pessoas e capital entre países. Por simplicidade serão utilizadas as mesmas variáveis sugeridas por Egger e Pfaffermayr como regressores fixos exógenos e endógenos. No caso, os índices de estrutura legal e movimentação de pessoas e capital foi a produzida pelo Economic Freedom Network.²⁴

A seguir são apresentados os resultados para a variável indicadora de restrição de capacidade utilizando o modelo Hausman-Taylor. Uma das vantagens deste modelo é que ele é desenhado para painel não-balanceado, evitando teoricamente o problema de viés de atrito do painel. No primeiro modelo foi seguida a estimativa de Egger e Pfaffermayr e utilizada a distância como variável endógena. No segundo foi retirada a distância do conjunto de variáveis endógenas e constantes. Em ambos os modelos as variáveis de comércio externo e a indicadora de restrição de capacidade foram tratadas como variáveis endógenas e não constantes. Esta estratégia resolve ao mesmo tempo o problema de viés de simultaneidade do comércio e da variável de política, como destacado por Piermartini e Rousová (2013).

²⁴ James Gwartney, Robert Lawson e Joshua Hall. “2015 Economic Freedom Dataset,” published in *Economic Freedom of the World: 2015 Annual Report*. Fraser Institute, 2015.

Na Tabela M6 é apresentado o resultado para duas estimativas do modelo Hausman-Taylor (HTM). Na primeira a distância é considerada endógena e na segunda exógena.²⁵ O impacto encontrado para a redução de restrição de passageiros é menor para o caso estudado com o modelo Hausman-Taylor em comparação aos modelos estudados anteriormente no Estudo ANAC-BIB e no Anexo. Neste caso, o impacto da restrição de capacidade é 11% e 12% quando estimamos o impacto da política com o modelo HTM.

Tabela M6 – Modelo Hausman-Taylor de Painel com Variáveis Instrumentais, Variável Indicadora de Restrição

Variáveis	HTM D endógena	HTM D exógena
D Restrição	-0.120524 0.0761***	-0.131815 0.0503***
Comércio	0.14807054 0.0214**	0.12916265 0.0404**
Distância (D)	-0.555658 0.001***	-0.337198 0.0063***
PAX 2004	0.76367272 0***	0.79387983 0***
Sistema Legal	0.54670373 0.0373**	0.3000137 0.186
Contr. Movimento	0.02309854 0.8255	0.0384283 0.7109
Efeitos fixos	sim	sim
F	40.175421	40.962237
N	262	262

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. O erro padrão reportado é para amostras pequenas. Todas as variáveis estão em logaritmo natural, exceto as dummies. As estimações incluem dummies de grandes fusões e entrada. As séries são de 2004 a 2014.

Como realizado anteriormente, a mesma análise conduzida para a variável indicadora de restrição de capacidade foi aplicada para o índice de restritividade da Anac. Na Tabela M7 é apresentada a estimativa do modelo Hausman-Taylor com o log do índice de restritividade. Na primeira e terceira colunas a distância é endógena, enquanto que na segunda coluna ela é variável exógena. Na Tabela M7 foi acrescentada estimativa com substituição da variável PAX

²⁵ Para detalhes e motivação de consideração da variável distância como exógena veja o artigo de Egger e Pfaffermayr (2004).

em 2004 pelo efeito fixo para cada mercado (país). Neste último caso, acrescentos observações entre 2000 e 2004.

Os resultados encontrados seguem, grosso modo, o padrão anterior. Quando comparados os resultados do índice de restritividade com a indicadora de restrição de capacidade, o primeiro conjunto de estimações sempre apresenta impacto maior. Nos modelos com a condição inicial do volume do mercado, o impacto da política foi de -25% de volume para os mercados mais restritos, e quando aplicado o painel para países que entram após 2004 o impacto foi de 17%, aproximadamente.

Tabela M7 – Modelo Hausman-Taylor de Painel com Variáveis Instrumentais, Log do Índice de Restritividade da Anac

Variáveis	HTM	HTM	Sem PAX 2004
	D endógena	D exógena	D endógena
Ind.			
Restritividade	-0.252747 0.0218**	-0.257742 0.0186**	-0.171548 0.0839*
Comércio	0.1493343 0.0197**	0.12985588 0.0383**	0.32192039 0***
Distância (D)	-0.56413599 0.0007***	-0.337543 0.0056***	-0.90893094 0.0961**
PAX 2004	0.75568089 0***	0.78632832 0***	
Sistema Legal	0.55576621 0.0321**	0.30122988 0.1799	0.67675105 0.0455**
Controle			
Movimento	0.01857136 0.8589	0.03451181 0.7382	0.0808846 0.4272
Efeitos fixos	sim	sim	sim
F	40.548233	41.473724	17.320539
N	262	262	302

Nota: Abaixo dos valores dos coeficientes apresentamos o p-valor. (***) representa 99% de aceite, (**) 95% e (*) 90% pelo p-valor. O erro padrão reportado é para amostras pequenas. Todas as variáveis estão em logaritmo natural, exceto as dummies. As estimações incluem dummies de grandes fusões e entrada. As séries são de 2000 a 2014 para a terceira coluna (Sem PAX 2004) e de 2004 a 2014 para as demais.

No estudo ANAC-BID o impacto da redução de restrição para modelos de efeitos fixos em MQO ficou em torno de -0.7 (veja Tabela 3 do Estudo ANAC-BID) e para o modelo de contagem (Poisson) de -0.21 (veja Tabela 6). Para PAX acima de 1000, o intervalo para os modelos MQO e Poisson foi de -0.28 e -0.21 (veja Tabelas 5 e 6, respectivamente). No caso de painel balanceado (mercados maduros) o coeficiente do impacto esteve entre -0.06 e -0.21 (veja Tabelas 5 e 6, respectivamente). O Estudo ANAC-BIB mostra que o impacto se aproxima

dos últimos resultados do modelo Poisson, que nos testes de robustez do referido estudo giram em torno de -0.19 e -0.26. Grosso modo, para diversos modelos encontramos resultados mais próximos destes últimos valores do que de -0.7 que aparece no modelo MQO inicial. Os resultados significativos do impacto da política encontrados nos modelos de robustez desse relatório estão entre -0.26 e -0.33.

PALABRAS DE CLAUSURA DE LA XXII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL – CLAC

Señoras y señores

En nombre del Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil de la República de Colombia, me dirijo a ustedes con el proposito de clausurar la vigesimo segunda asamblea ordinaria de la comisión latinoamericana de aviación civil – CLAC.

Hoy es un día muy especial para Colombia, hemos sido distinguidos con la designación como Presidentes de la Comision Latinoamericana de Aviacion Civil para el bienio 2017-2018, y que mejor escenario que en el marco de esta Asamblea, que convirtió durante esta semana a Ibagué, conocida como la capital musical de colombia, en la capital latinoamericana de la aviación civil.

Por lo cual, reciban los mas sinceros agradecimientos del Señor Presidente de la República, Doctor Juan Manuel Santos Calderon, del Señor Vicepresidente de la República, Doctor Germán Vargas Lleras y del Doctor Alfredo

Bocanegra Varón nuestro Director General, por la confianza que han depositado en el liderazgo de nuestro país y en especial en la Dirección General de Aeronautica Civil, quien asume esta dignidad con un gran compromiso y dedicación para cumplir con las expectativas y lograr los mejores resultados para latinoamerica.

Igualmente, felicito a las repúblicas hermanas de Cuba, Uruguay, Argentina y Guatemala, miembros del Comité Ejecutivo electo que nos acompañarán durante durante el periodo en que ejerceremos la Presidencia, nos sentimos muy honrados de contar con este gran equipo y estamos seguros de que alcanzaremos grandes resultados, en especial dedicaremos nuestros mejores esfuerzos para que la implementación del nuevo plan estratégico 2017-2026, sea lo que todos ustedes esperan, un éxito total. En este propósito, concentraremos esfuerzos para brindar todo el apoyo a la secretaría de la comisión, con quien esperamos trabajar de la mano y seguir apoyando esa impecable y grandiosa labor que viene desempeñando nuestro Secretario MARCO OSPINA, a quien aprovechamos para exaltar por su gran compromiso y dedicación durante la asamblea y en general por la buena marcha de la Secretaría.

Entendemos la importancia de apoyar el esfuerzo que esta haciendo la Comisión para implementar su Plan Estratégico 2017 – 2026, la cual cobra mayor

relevancia ante la coyuntura actual de la aviación mundial.

Lo anterior debe abarcar un mejor entorno regulatorio a fin de lograr un transporte aéreo sostenible, sin olvidar que el crecimiento del mercado obliga a mayores estándares de seguridad, infraestructura con servicios de alta calidad, una gestión más eficiente del espacio aéreo, además de la elaboración de estrategias innovadoras para garantizar mejores profesionales aeronáuticos.

Colombia continuará apoyando todas las acciones mancomunadas del organismo regional con la convicción que la unidad y el apoyo mutuo es el único camino para hacer frente a los desafíos de un mundo cada vez más globalizado y más competitivo, asegurando el liderazgo de la industria y el beneficio de los usuarios del transporte aéreo, a través de las mejores prácticas y de la mejor tecnología en la infraestructura aeroportuaria de la región.

La aviación colombiana atraviesa un proceso de transformación. Nuestra misión es continuar trabajando por la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la facilitación, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medio ambiente, todo esto bajo la premisa de construir una *aviación para la paz*.

Esperamos poder continuar la excelente y muy dedicada gestión que adelantó en el bienio anterior la República de Guatemala, en cabeza de de nuestro Presidente saliente, CARLOS VELASQUEZ.

Así las cosas, asumimos ante ustedes como Autoridad Aeronautica y como presidentes de la CLAC, el compromiso de representarlos en los foros internacionales y demas escenarios donde se requiera nuestro concurso y desde ya invito a todo el comité ejecutivo electo, para que desde las vicepresidencias que representan, y con apoyo del secretario, nos acompañen en esta tarea a fin de que haya una representacion total de la CLAC en el concierto internacional.

En nombre de Colombia y del Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, queremos manifestarles que ha sido un inmenso placer congregarlos alrededor de esta reunión, estas manifestaciones de cooperación y unidad son la muestra fehaciente de la responsabilidad que tenemos de aunar esfuerzos y el propósito de alcanzar aún más la integración latinoamericana.

Para finalizar quiero agradecer a todas las delegaciones aquí presentes por su participacion activa en esta Asamblea, lo que nos permitio un desarrollo armonico y coordinado del trabajo. Así mismo, quiero agradecer a todo el equipo de

funcionarios de la Aerocivil y a los demás colaboradores por su gran esfuerzo para garantizar que la vigesimo segunda asamblea ordinaria de la comisión latinoamericana de aviación civil – CLAC, fuera un éxito.

Fue un gran placer tenerlos en Colombia.

Muchas gracias.