

**OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/8)**

(Salvador, Bahía – Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001)

INFORME

Lugar y fecha de la Reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Octava Reunión entre los días 29 y 31 de agosto de 2001 en ciudad de Salvador, Bahía – Brasil.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 73 delegados representando a 16 Estados miembros, 1 Estado observador y 7 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. Durante la ceremonia de apertura, el Sr. Paulo Gaudenzi, Secretario de Cultura y Turismo de Bahía y Presidente de Bahiatursa, saludó a los participantes y les dio la bienvenida. Seguidamente, el Presidente de la CLAC, Sr. Trajano Moreta Cuevas, agradeció a las autoridades brasileras por la hospitalidad dispensada y, acto seguido, el Sr. Venancio Grossi, Director de Aviación Civil de Brasil y Presidente de la CERNAI, se dirigió a los participantes, declarando inaugurada la reunión. El texto de los discursos aparece como **Adjunto 2, 3 y 4**, respectivamente.

4. El Grupo de Expertos eligió como Coordinador de la Reunión al Sr. Carlos Alberto de Carvalho Fagundes, Jefe del Subdepartamento de Planeamiento de la Dirección de Aviación Civil de Brasil.

Orden del Día

5. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 5** del presente Informe.

Cuestión 1 del Orden del Día:

Participación de la CLAC en el 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI. *Tarea Nro. 7 del Comité Ejecutivo*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/04

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/22

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/14

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/15

6. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/04, mediante la cual sometió a consideración del GEPEJTA la “**Guía de Orientación**”, documento que de manera resumida permitiría a las delegaciones participar en la Asamblea de la OACI, orientándose respecto a las posiciones y/o acciones a tomar en la discusión de temas de interés regional, tomando como base el Orden del Día de la citada Asamblea y los acuerdos alcanzados por el Organismo regional durante el último bienio. Durante el debate, algunos Expertos presentaron sugerencias que fueron incorporadas.

7. De igual manera, tomando en cuenta la importancia de participar activamente en todas las Comisiones de la Asamblea (Comité Ejecutivo, Comisión Técnica, Comisión Económica, Comisión Jurídica y Comisión Administrativa) con una estrategia pre-establecida que permita armónica y ordenadamente presentar y defender las posiciones regionales, la Secretaría sugirió al GEPEJTA tomar en consideración la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”, aprobada por el Comité Ejecutivo, en su LV Reunión (Quito, Ecuador, mayo de 2000); sugerencia que fue acogida favorablemente.

8. Por otro lado, algunos Expertos presentaron proyectos de notas de estudio sobre los puntos del Orden del Día que se detallan a continuación:

- Cuestión 9: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo (Secretaría).
- Cuestión 14: Protección del medio ambiente (Brasil).
- Cuestión 18: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI (México).
- Cuestión 26: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo (Cuba).
- Cuestión 32: Informe sobre la marcha del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS (Cuba).

9. La mayoría de proyectos propuestos se acogieron favorablemente, salvo los siguientes comentarios:

- a) Con respecto a la Cuestión 14: Protección del medio ambiente, el GEPEJTA consideró conveniente que los Expertos, en un plazo máximo de diez días, hagan llegar a la Secretaría sus comentarios y, pasado este período, la Secretaría quedaba liberada para presentar el documento como nota de estudio, patrocinada por la CLAC, durante la Asamblea de la OACI.
- b) Con relación a la Cuestión 26: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo, específicamente la nota de estudio presentada por Cuba referida a las “Afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba en la rama de la Aviación Civil”, los expertos consideraron que, los asuntos que contenían el proyecto de la nota requerían de consultas con las autoridades de relaciones exteriores de cada Estado, ya que implicaba temas relativos a la política internacional, por lo que se creyó conveniente esperar la reunión del Comité Ejecutivo que se llevará a cabo un día antes de la Asamblea de la OACI, para tomar una posición al respecto.

10. Sobre las cuotas atrasadas de los Estados miembros de la CLAC, la Secretaría informó que solamente un Estado mantenía cuotas pendientes de pago, en el marco de acuerdos especiales suscritos entre ese país y la OACI. En ese orden de ideas, los Expertos sugirieron que el Presidente y la Secretaría realicen acercamientos con la autoridad aeronáutica de dicho Estado para solicitar el arreglo pertinente lo antes posible y evitar que se niegue su derecho al voto.

11. A continuación, el Experto de IATA puso en conocimiento del GEPEJTA las notas de estudio que presentará dicha Asociación durante la Asamblea de la OACI referidas a la importancia del sistema interlineal y al Programa de Auditoría de la Seguridad Operacional. Sobre esto último, los Expertos señalaron la conveniencia que estos temas también se analicen en la próxima reunión de la Junta regional para la vigilancia de la seguridad operacional.

Conclusión

12. El GEPEJTA, tomando en cuenta el encargo del Comité Ejecutivo, acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría que realice el trámite pertinente para presentar las notas que se detallan a continuación en el 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI:

Cuestión 9: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo.

Cuestión 13: Seguridad de la aviación

- Cuestión 14: Protección del medio ambiente.
Cuestión 15: Mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional
Cuestión 17: Movilización de fondos para la aviación civil
Cuestión 18: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI.
Cuestión 26: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo.
Cuestión 32: Informe sobre la marcha del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS.

- b) Acoger favorablemente la Guía de Orientación elaborada por la Secretaría con las enmiendas propuestas.
- c) Acoger favorablemente los lineamientos de estrategia para participar activamente en las diferentes comisiones (Directriz de Procedimiento para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI).
- d) Solicitar a la Presidencia y a la Secretaría que realicen los acercamientos con la autoridad aeronáutica del Estado que aún no ha cumplido con sus obligaciones financieras con la OACI, para que lo haga lo antes posible y evitar que se le niegue el derecho al voto.

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Análisis del “Proyecto de Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil” y el “Proyecto de dicho Convenio sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico”.

Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo y 7 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/02
Nota informativa CLAC/GEPEJTA/8-NI/02
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/17
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/11
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/19

13. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/02, en la que se hacía referencia a los antecedentes del Proyecto Unidroit, presentados durante la última reunión del GEPEJTA (Ciudad de La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo de 2001). Indicó también que, en dicha oportunidad, el GEPEJTA había concordado en que el número de ratificaciones que se necesitarían para que el citado Convenio entre en vigor, no podría ser inferior a treinta, considerando la importancia del documento a suscribirse y a la necesidad de analizar su aplicabilidad en cada Estado.

14. Asimismo, señaló que oportunamente se solicitó a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros que revisen el texto del Convenio, particularmente los párrafos que se encontraban entre corchetes y las conclusiones de los temas debatidos en el Comité Jurídico de la OACI.

15. De igual manera, informó que, a solicitud de AITAL el Comité Ejecutivo, en su LIX Reunión (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 4 y 5 de julio de 2001) acordó constituir un pequeño grupo de trabajo del que formen parte representantes de las autoridades y de las líneas aéreas para que se discuta el tema, con el propósito de armonizar el posicionamiento que llevaría la CLAC a la Conferencia Diplomática de Ciudad del Cabo, prevista a realizarse entre los días 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001.

16. En consideración de lo resuelto por el Comité Ejecutivo, el GEPEJTA constituyó el Grupo de Trabajo de la siguiente manera: Sr. Tomás Manzanares, de Argentina; Sra. María Regina Oliveira de Queiroz, de Brasil; Sra. Isabel de León, de Cuba; Sr. Ceferino Farías de Paraguay; Sr. Luis Giorello (Coordinador), de Uruguay; y los Sres. Patricio Sepúlveda, Rodrigo Durán, Eduardo Dueri, Lorne Clark, en representación de las líneas aéreas.

16. De igual manera, el GEPEJTA consideró conveniente que este Grupo de trabajo analice las notas de estudio que sobre el mismo tema presentaron Argentina, ALADA, IATA y AITAL, y las presentaciones visuales que hicieron los representantes de IATA y the Aviation Working Group.

17. El Grupo de Trabajo mantuvo una reunión vespertina el día 29 de agosto, y como producto de su trabajo sometió a consideración del GEPEJTA un proyecto de conclusión, el mismo que fue acogido favorablemente.

Conclusión

18. El GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados miembros a participar activamente en la Conferencia Diplomática para asegurar que los intereses aeronáuticos de América Latina se tomen en cuenta en su totalidad en los instrumentos definitivos.
- b) Exhortar a los Estados miembros a continuar con el estudio de los instrumentos que serán objeto de negociación y a mantenerse en contacto con los especialistas de las autoridades aeronáuticas y de la industria.
- c) Instar a los Estados a estudiar la conveniencia de la pronta entrada en vigor de los instrumentos.
- d) Exhortar a los Estados a estudiar la conveniencia de que la OACI administre el Registro Internacional previsto en los instrumentos.

- e) Instar a los Estados a que el Registro Internacional entre a operar tan pronto como sea posible y que el Español sea uno de los idiomas que se utilice.
- f) Exhortar a los Estados a cooperar en la elaboración de una Resolución apropiada de la Asamblea de la OACI que se celebrará en Montreal, Canadá, setiembre/octubre de 2001.

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales.
Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/03

19. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/03, sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Dicha nota de estudio contenía los últimos acontecimientos respecto a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); el Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Estados miembros y miembros asociados de la Asociación de Estados del Caribe en relación al transporte aéreo entre sus territorios, en el marco de la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la I Reunión del Grupo de Trabajo Técnico de transporte aéreo, convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) (Lima, Perú, 19 y 20 de julio de 2001); la VIII Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales, en el marco del Acuerdo de Fortaleza (Asunción, Paraguay, 30 y 31 de julio de julio de 2001);

Conclusión

20. Luego de tomar nota de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que encargue a la Secretaría:

- a) Continuar con el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo.
- b) Seguir recopilando la información necesaria, utilizando la más vía directa con los Organismos Subregionales en los que el transporte aéreo es parte de sus acuerdos, y a través de los Estados miembros cuando los acuerdos de los organismos no incluyan este sector.
- c) Mantener informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo, sobre los diferentes procesos subregionales, regionales y mundiales.

**Cuestión 4 del
Orden del Día:****Servicio al cliente y calidad total.
*Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/12

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/13

21. El Experto de Costa Rica presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/12, en la que analizó ampliamente el tema referente a los derechos del usuario desde la perspectiva de la calidad del servicio y en este contexto, se refirió a la constitución de “Consejos de Usuarios”.

22. De igual manera, el Experto de Brasil presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/13, que contenía una síntesis del Programa de Gestión de la Calidad de INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuaria).

23. Los Expertos, luego de un amplio debate, observaron la necesidad de disponer de normatividad regional que incluya no sólo los derechos del usuario sino también sus deberes. Asimismo, sugirieron que se tome en cuenta la diferencia existente entre servicio al cliente y la calidad total y se incluya a las líneas aéreas en el análisis del tema, en su calidad de oferentes del servicio público.

24. Por otro lado, los Expertos consideraron necesario recordar que, en los convenios bilaterales vigentes no se plantea la intervención del usuario en la definición del nivel tarifario. De igual manera, en el trabajo a desarrollar se deberá tomar en cuenta el problema de la facilitación.

25. En este sentido, tomando en consideración la importancia y magnitud del tema, los Expertos de Chile, Colombia, Perú, Uruguay e IATA se ofrecieron a colaborar con Costa Rica en la elaboración del proyecto de Decisión pertinente, por lo que acordaron reunirse en fecha por definir durante los meses de enero o febrero del próximo año, en la ciudad de Cartagena de Indias. El proyecto de Decisión señalado se presentará al GEPEJTA en su próxima reunión (Paraguay, marzo de 2002).

Conclusión

26. Luego del debate, el GEPEJTA acordó encargar a los Expertos de Costa Rica, con el apoyo de sus similares de Chile, Colombia, Perú, Uruguay e IATA, que se reúnan en la ciudad de Cartagena de Indias para elaborar un proyecto de Decisión sobre servicio al cliente y calidad total. Para tal efecto, los arreglos de dicha reunión deberán coordinarse a través de la Secretaría.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de los sistemas de registro electrónico de tarifas y billetes de pasajes electrónicos.
Tarea Nro. 10 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/18

27. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/18, recordando que el GEPEJTA, en su última reunión (Ciudad de La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo de 2001) había analizado los siguientes temas: sistemas de registro electrónico de tarifas y billetes de pasajes electrónicos, evaluando en cada uno de ellos, la posibilidad de armonizar los dispositivos jurídicos y proponer una directriz en el ámbito regional.

28. Señaló además que, conforme lo acordado en anterior reunión, la Secretaría había invitado a que un representante de la autoridad aeronáutica de Colombia y a un representante de ATPCO (*Air Tariff Publishing Company*) a realizar una presentación sobre las facilidades que ofrecen los sistemas de registro electrónico de tarifas que ellos aplican (**Adjuntos 6 y 7**, respectivamente).

29. Durante el debate, varios Expertos manifestaron el deseo de sus Estados de disponer de los sistemas señalados, por lo que el GEPEJTA consideró conveniente que las solicitudes se canalicen a través de la Secretaría.

30. En lo que tiene que ver con la emisión de billetes electrónicos, el Experto de México presentó un proyecto de Decisión sobre la “Armonización de disposiciones respecto a la implantación al nivel regional de un sistema de emisión de pasajes electrónicos”, el mismo que fue acogido favorablemente por el GEPEJTA.

Conclusión

31. Luego del debate y de tomar conocimiento de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó:

- a) Sugerir a los Estados interesados en disponer de los sistemas de ATPCO o Colombia, que lo soliciten a través de la Secretaría de la CLAC, la misma que se encargará de coordinar los pedidos.
- b) Someter a consideración del Comité Ejecutivo el proyecto de Recomendación A15-A referido a la “Armonización de disposiciones respecto a la implantación al nivel regional de un sistema de emisión de pasajes electrónicos” (**Adjunto 8**), para su ulterior aprobación por parte de la XV Asamblea de la CLAC.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Informe de la Primera Reunión del Grupo *ad hoc* de seguridad aeroportuaria (Argentina, Brasil, Cuba (Ponente), Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, IATA y ALADA).
Tarea Nro. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/05

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/06

32. El Experto de Cuba, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política en materia de seguridad aeroportuaria, presentó el informe de la primera Reunión realizada en la Ciudad de La Habana, Cuba, el día 28 de marzo de 2001. Dicho documento contenía un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y el estado de avance de su trabajo.

33. Por otro lado, la Secretaría presentó de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/06, sugiriendo el cambio de nombre de los Grupo *ad hoc* a fin de evitar confusiones con el trabajo que realiza la OACI en estas materias.

Conclusión

34. El Grupo de Expertos acogió favorablemente las notas de estudio presentadas y acordó realizar el cambio de nombre a los Grupos *ad hoc*, quedando tal como se detalla a continuación:

- Grupo *ad hoc* de seguridad aeroportuaria.
- Grupo *ad hoc* de estadísticas de la CLAC.
- Grupo *ad hoc* de medio ambiente.

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Informe de la Primera Reunión del Grupo *ad hoc* de estadísticas de la CLAC (Argentina, Brasil, Chile (Ponente), Colombia, Cuba, Ecuador, México, República Dominicana, CAN e IATA).
Tarea Nro. 19 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/07

35. El Experto de Chile, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC, presentó el informe de la primera Reunión realizada en la Ciudad de La Habana, Cuba, el día 29 de marzo de 2001. Dicho documento contenía un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y el estado de avance de su trabajo.

Conclusión

36. El GEPEJTA acogió favorablemente el informe presentado por el Ponente.

Cuestión 8 del Orden del Día:

**Estudio para determinar la posibilidad de armonizar la
reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento
de permisos de operación.**
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/20 *CORRIGENDUM*
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/21

37. El Experto de Argentina sometió a consideración del GEPEJTA dos notas de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/20 *CORRIGENDUM* y CLAC/GEPEJTA/8-NE/21, en la que presentaba un texto armonizado para consolidar los diferentes requisitos exigidos de los Estados miembros para conceder permisos de operación en rutas ya negociadas en los Acuerdos Bilaterales, a fin de poder desarrollar un proyecto de Decisión consensuado y realista, acorde a las necesidades de los Estados y las líneas aéreas.

38. En ese sentido, el GEPEJTA consideró conveniente que los Estados hagan llegar sus comentarios a la Secretaría sobre la nota de estudio presentada por Argentina en un plazo máximo de sesenta días, a efectos de que los Expertos de Argentina y Panamá desarrollen un proyecto de Decisión, el mismo que se someterá a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión.

Conclusión

39. El GEPEJTA, luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, acordó encargar a Argentina y Panamá, la elaboración de un proyecto de Decisión sobre “armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación”, para someterlo a consideración del Grupo de Expertos en su próxima reunión (Paraguay, marzo de 2002), el mismo que deberá considerar los comentarios que envíen los Expertos en el plazo establecido en el párrafo 38.

Cuestión 9 del Orden del Día:

**Actualización de la información sobre el precio de combustible de
aviación en la región.**
Tarea Nro. 8 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/08
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/16

40. El GEPEJTA analizó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/08 presentada por la Secretaría en la que se mostraba un análisis sobre los precios de combustible en la región. En esta información, se observaba gran disparidad en los precios, discriminación de las compañías nacionales con relación a las internacionales, existencia de gran cantidad de impuestos y/o cargos adicionales aplicados al precio, gran diferencia en el monto de los impuestos aplicados, dispersión de precios en los diferentes aeropuertos del país y elevado incremento en el precio, si se considera que el combustible constituye uno de los rubros más importantes en el costo directo de operación de las líneas aéreas. En esta nota de estudio, también presentó comentarios relacionados a la tabla que presentara IATA durante el GEPEJTA/7.

41. Por su parte, el experto de IATA presentó una nota de estudio sobre la actualización de la situación del combustible en América Latina, la misma que motivó ciertas aclaraciones solicitadas por los Expertos, acordando que IATA presente en una próxima reunión, una tabla discriminando los países de Europa y Estados Unidos de Norteamérica, con el propósito de poder comparar la situación regional en esta materia.

Conclusión

42. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada por los Expertos, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Encargar a la Secretaría la actualización de la tabla solicitando a los Estados, que aun no lo han hecho, desglosen el impuesto del precio; y a los Estados que no han respondido, que lo hagan lo más pronto posible.
- b) Solicitar a IATA que presente en la próxima reunión, una tabla que contenga datos referentes a Europa y Estados Unidos en comparación con los que se aplican en la región latinoamericana.

Cuestión 10 del Orden del Día:

Flexibilización de las políticas de transporte aéreo al nivel regional. ***Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/09

43. Sobre este punto del Orden del Día, la Secretaría presentó una nota de estudio recordando los antecedentes de la promulgación de la Resolución A14-1 “Criterios y directrices en materia de transporte aéreo”. Al respecto, señaló que desde su promulgación hasta la fecha, se habían presentado una serie de avances al nivel de las subregiones, tanto dentro del MERCOSUR, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la Asociación de Estados del Caribe (AEC), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), entre otros.

44. En ese sentido, sugirió al GEPEJTA la conveniencia de que los expertos analicen la Resolución A14-1, con miras a su actualización; y, para evitar duplicación de esfuerzos, sugirió que esta tarea forme parte del trabajo que realice el “Grupo específico de política aérea”, que el Comité Ejecutivo dispuso se constituyera al más alto nivel, para darle seguimiento a los acuerdos alcanzados en la Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil, que se llevó a cabo en Santo Domingo, República Dominicana, el 8 de noviembre de 2000, del que debían también formar parte representantes de las líneas aéreas (AITAL/IATA).

45. Por otro lado, se refirió a la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (AT Conf/5), prevista a realizarse del 24 al 29 de marzo de 2003. Al respecto, señaló que la CLAC debía estar preparada para discutir un “marco que facilite la liberalización del transporte aéreo”, salvaguardando los intereses de los países menos desarrollados. Por tanto, sugirió que este trabajo también podría formar parte de las tareas que desarrolla el “Grupo específico de política aérea”.

46. Por su parte, el Experto de la AITAL sugirió incluir cuatro temas adicionales al trabajo del Grupo, los mismos que consideraba esenciales para avanzar en la competitividad del sector aeronáutico de la región:

- a) Estudiar la posibilidad de flexibilizar y armonizar los requisitos para el otorgamiento de permisos de operación en los diferentes Estados de la región.
- b) Evaluar la posibilidad de que las líneas aéreas de la región puedan utilizar e intercambiar su personal técnico/operativo, sin necesidad de mayores requisitos, buscando la flexibilización de normas en materia de licencias y tiempo de vuelo de las tripulaciones.
- c) Estudiar la posibilidad de promulgar de un reglamento común que facilite el intercambio de aeronaves y el fletamento entre las aerolíneas de la región.
- d) Estudiar la posibilidad de incorporar al usuario en los foros de discusión interdisciplinarios cuando se discutan temas de su competencia.

47. Durante el debate, el GEPEJTA consideró que el “Grupo específico de política aérea” debería estar conformado por Expertos de los mismos Estados que trabajaron en la revisión de una política regional en materia de transporte aéreo, es decir, representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay y AITAL. Asimismo, se acordó que la primera reunión del Grupo se lleve a cabo un día antes de la próxima reunión del GEPEJTA (Paraguay, marzo de 2002). Por su parte, los Expertos de IATA y la CAN manifestaron su deseo de participar también en el citado Grupo.

Conclusión

48. El GEPEJTA, luego de tomar conocimiento de la información proporcionada acordó lo siguiente:

- a) Constituir el Grupo específico sobre política aérea, conformado por Expertos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, IATA, AITAL y CAN.
- b) Encargar a la Secretaría que, previo a convocar a la primera reunión de este Grupo específico, solicite a los Estados la designación de un Experto para el trabajo propuesto.

Cuestión 11 del

Orden del Día:

Otros asuntos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/8-NE/10

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/8-NI/01

49. Dentro de este punto del Orden del Día, el Experto de Chile, presentó la metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias en su país (**Adjunto 9**).

50. De igual manera, el representante de la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica, realizó una presentación visual sobre el enfoque equilibrado – Acuerdo Internacional sobre un Programa para el manejo del ruido de aeronaves (**Adjunto 10**).

51. Finalmente, el Experto de Brasil realizó una presentación sobre el trabajo que realiza la Comisión de Protección Ambiental en Aviación Civil de la OACI (CAEP) (**Adjunto 11**).

Clausura

52. Para finalizar, el Coordinador agradeció su elección y el apoyo ofrecido por la Secretaría y por los participantes. De igual manera, juntamente con el Secretario de la CLAC agradecieron a todo el personal que de una u otra manera contribuyó al desarrollo de la reunión y éxito alcanzado; y expresaron sus deseos de un feliz retorno de los Expertos a sus respectivos países.

PARTICIPANTES GEPEJTA/8

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION	TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	ARGENTINA			
1	Daniel Hernández Subsecretario de Transporte Aerocomercial Hipólito Yrigoyen 250, Piso 12 Of. 1240 Ministerio de Vivienda Buenos Aires 1332, Argentina	(5411) 4349 7205/07	(5411) 4349 7206	dherna@miv.gov.ar dmhernandez@arnet.com
2	Tomás Manzanares Jefe Departamento OACI y Asesor Comandante de Regiones Aéreas Edificio Cóndor Comodoro Pedro Zanni 250 Oficina 502 Sector Blanco Buenos Aires 1104, Argentina	(54 11) 4317 6411	(54 11) 4317 6411	dtoaci@faa.mil.ar
3	Jorge Carlos Dellepiane Director de Habilitaciones Aeronáuticas, CRA Pedro Zanni 250 Buenos Aires, Argentina	(5411) 4317 6023	(5411) 4317 6129	jdellepiane@sicra.net
	BOLIVIA			
4	Orlando Montoya Koster Director General de Aeronáutica Civil Palacio de las Comunicaciones Av. Mariscal Santa Cruz 4to Piso La Paz, Bolivia	(591) 2 374 142 (591) 2 377 136	(591) 811 5519	dgacbol@ceibo.entelnet.bo
5	Juan Urrutia Plaza Jefe de Asuntos Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil 7172 La Paz - Bolivia	(591) 237 4142 (591) 237 7136	(591) 811 9323	urrutia@dgac.gov.bo jurrupla@hotmail.com
	BRASIL			
6	Luiz Adonis Batista Pinheiro Asistente de la Comisión de Estudios Relativos de Navegación Aérea Internacional - CERNAI Avenida Marechal Câmara, 233/12° andar - Castelo Rio de Janeiro - RJ Brasil	(55 21) 2240 6748 (55 21) 2544 1194	(55 21) 2240 6022	cernai@maerj.gov.br
7	Maria Regina Oliveira de Queiroz Asesora de la CERNAI Avenida Marechal Câmara, 233/12° andar Castelo Rio de Janeiro - RJ Brasil	(55 21) 2240 6147	(55 21) 2240 6022	regina.dac@dac.gov.br
8	Allemander Jesus Pereira Filho Asesor del Director General del DAC Rua Santa Luzia, 651/6° andar-Castelo Rio de Janeiro - RJ Cep 20030-040 Brasil	(55 21) 3814 6701	(55 21) 2544 6335	assedgac@dac.gov.br www.dac.gob.br
9	Carlos Alberto de Carvalho Fagundes Jefe Subdepartamento de Planeamiento DAC Av. Santa Luzia 651, Rio de Janeiro	(55 21) 3814 6733	(55 21) 544 6621	chspl@dac.gov.br www.dac.gov.br
10	Robson Fernandes Ramos Chefe da Divisão de Estatística do DAC Rua Santa Luzia, 651, 6° andar - Castelo Cep 20030-040, Rio de Janeiro - RJ Brazil	(5521) 2210 1393	(5521) 2544 6900	chpl-5@dac.gov.br
11	Aloísio Marques da Cunha Delegado do Brasil no Conselho da OACI 999 University Street, Suite 1460 Montreal, Canadá H3C 5J9	(514) 954 8257	(514) 954 5777	brasicdo1@icao.int
12	Halmilton Machado Director del Instituto de Aviación Civil - IAC Avenida. Almirante Sílvio de Noronha, 369 - Anexo Rio de Janeiro - RJ Cep 20021-010 Brasil	(55 21) 220 9178 (55 21) 220 5629	(55 21) 220 5727	iac1@dac.gov.br

PARTICIPANTES GEPEJTA/8

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION	TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
13	Manoel V. Schubnell de Rezende Lima Jefe de División de Seguridad y Facilitación DAC Rua Santa Luzia 651, Sala 512 CEP 20030-040 Rio de Janeiro	(5521) 3814 6720/6750	(5521) 3814 6902	chie5@dac.gov.br
14	Rogério Benevides Carvalho Chefe da Divisão de Pesquisa do Transporte Aéreo Almirante Sílvia de Noronha 369/3° andar, Centro Rio de Janeiro	(5521) 2533 3337	(5521) 2220 5727	chdpt@dac.gov.br
15	Paulo Jayme Pereira Abdala Jefe de Laboratorio de Ruido Aéreo Náutico y Emisión de Motores Departamento de Aviación Civil Av. Almirante Sílvia de Noronha 369/3° andar, Centro, Rio de Janeiro-RJ	(5521) 2210 1393	(5521) 2220 5727	iac1@dac.gov.br
16	Elizabeth Andrade Jefa de la Sección de Estudios Urbanos Instituto de Aviación Civil Av. Almirante Sílvia de Noronha 369/3° andar, Centro, Rio de Janeiro.	(5521) 2210 1393	(5521) 2220 5727	1dptziac@dac.gov.br
17	Favio Scatolini Físico DAC/IAC Av. Sílvia de Noronha 369/3° andar, Centro Rio de Janeiro	(5521) 2210 1393	(5521) 2220 5727	scatolin@unisys.com.br
18	Rita Aparecida Veloso Militar Departamento de Aviación Civil Av. Almirante Sílvia de Noronha, 369/3° andar, Centro, Rio de Janeiro	(5521) 2210 1393	(5521) 2540 6900	estatistica@dac.gov.br
19	Luiz Claudio Da Silva Antunes Jefe de la Sección de Estadística Departamento de Aviación Civil Av. Sílvia de Noronha, 369/3° andar, Centro Rio de Janeiro	(5521) 2544 6619	(5521) 2544 6900	adipjs@dac.com.br
20	Maria Helena Gonçalves Lopes Almeida Sección Estadística Dirección de Aviación Civil Av. Sílvia de Noronha, 369/3° andar Rio de Janeiro	(5521) 2210 1393	(5521) 2540 6900	estatistica@dac.gov.br
21	Carlos Villela Aviation Working Group Brasil	3040 6850		cvillela@embraer.com.br
	CHILE			
22	Juan Pablo Langlois Vicuña Secretario General - Junta Aeronáutica Civil Amunategui 139, 7E Piso Santiago, Chile	(562) 698 5594	(562) 698 3148	jac@moppt.gov.cl
23	Eduardo Alvarado Cáceres Jefe Departamento Técnico Económico Junta Aeronáutica Civil Amunategui 139, 7 Piso Santiago, Chile	(562) 673 1020	(562) 698 3148	ealvarado@mtt.cl
24	Lorenzo Sepúlveda Biget Subdirector de Planes Clasificador Nro. 3 Correo Santiago 9, Chile	(562) 410 7510		sdplan@dgac.cl www.dgac.cl
	COLOMBIA			
25	Hector Hernán Ríos Ospina Jefe de Transporte Aéreo DAC Apartado Aéreo 12307 Bogotá, D.E., Colombia	(57 1) 413 9938	(571) 413 5024	hríos@aerocivil.gov.co www.aerocivil.gov.co

PARTICIPANTES GEPEJTA/8

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION	TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	COSTA RICA			
26	Luis Fallas Acosta Asesor Legal Direccion General Aviacion Civil La Uruca, San José Costa Rica	(506) 231 3666	(506) 231 2107	lfallasaco@hotmail.com
	CUBA			
27	Victor Manuel Gonzalez Calero Director de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales IACC Calle 23, NE64 La Rampa/Plaza de la Revolución Apartado Postal 6215 La Habana, Cuba	(53 7) 551 170 (53 7) 551 123	(53 7) 334 577	dta@iacc.avianet.cu
28	Isabel del Carmen León Riquelme Directora Jurídica IACC Calle 23, NE64 La Rampa/Plaza de la Revolución Apartado Postal 6215 La Habana, Cuba	(53 7) 551 131	(53 7) 334 553	isabel.leon@iacc.avianet.cu
	ECUADOR			
29	Carlos Sáenz Merizalde Asesor de Política Aeronáutica Buenos Aires 149 y 10° de Agosto Apartado 2077 Quito, Ecuador	(593 2) 552 687	(593 2) 563 995	politica_aerea@hotmail.com daccsis@ramt.com
30	Jacinto Grijalva Asesor de Derecho Aéreo Buenos Aires 149 y 10° de Agosto Apartado 2077 Quito, Ecuador	(593 2) 552 687	(593 2) 563 995	daccsis@hotmail.com derecho_aereo@hotmail.com
	EL SALVADOR			
31	Eduardo Iglesias Director Contratos TACA			
	E.E.U.U			
32	Santiago García Senior FAA Representative 8600 NW 36th Street, Suite 501 Miami FL 33166, U.S.A	(1 305) 716 3300 Ext. 15	(1 202) 267 5594	santiago.garcia@faa.gov
33	Carl El. Burleson Director of Environment and Energy FAA 800 Independence Ave. SW Washington DC 20591	(1 202) 267 3576	(1 202) 267 5594	
	MEXICO			
34	Roberto Kobeh Gonzalez Representante Permanente ante el Consejo de la OACI 999 University Street Suite 14.40 Montreal, Quebec, Canadá, H3C 5J9	(51 4) 954 8284	(51 4) 954 5838	rkobeh@icao.int
35	Rogelio Rodríguez Garduño Gerente Mexicana de Aviación Xola 535, Piso 29, Colonia del Valle Ciudad de México D.F. México	(52 5) 448 3279	(52 5) 523 2266	rogelio.rodriguez@mexicana.com .mx intjurger@mexicana.com.mx
36	Hector Colin Martínez México			
37	Aarón Salvador Villar Bernal Subdirector de Seguridad Aeroportuaria DGAC Providencia 807, 5to Piso Col. Del Valle, Deleg. B. Juárez - 03100 México	(52 5) 543 1350	(52 5) 543 1350	tornadoi@hotmail.com
38	René Ulises Reyes Chavela Subdirector de Sistemas Providencia N° 807 México	(52 5) 687 7246		rrchavela@sct.gob.mx

PARTICIPANTES GEPEJTA/8

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION	TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
PANAMA				
39	Humberto Chavarria Subdirector General Técnico Dirección General de Aeronáutica Civil Apartado 7501 - 7615, Zona 5 Panamá	(507) 315 0217	(507) 315 0721	hta@aeronautica.gob.pa
40	Enrique Herrera V. Director de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Marcos A. Gelabert, Edificio 805 Apartado 7501, Panamá	(507) 315 0243	(507) 315 0395	hta@aeronautica.gob.pa
41	Diego Hurtado de Sedas Asesor de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil Albrook Field, Edificio 805 Apartado 7501, Panamá	(507) 315 0388	(507) 315 0214	diego200@hotmail.com
42	Sergio E. Rodriguez P. Director de AVSEC Dirección de Aeronautica Civil Apo 7501 - 7615 zona 5, Panamá	(507) 238 4292	(507) 238 4455	ser67@hotmail.com
PARAGUAY				
43	Augusto Fúster Colunga Presidente Consejo de Administración Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Edif. Ministerio de Defensa Nacional, Av. Mariscal López y 22 de septiembre 2° Piso P. O. Box 1752, Asunción, Paraguay	(595 21) 203 615	(595 21) 203 406	augusto.fuster@dinac.gov.py
44	Ceferino Farías Subdirector Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Edif. Ministerio de Defensa Nacional, Av. Mariscal López y 22 de septiembre 3° Piso P. O. Box 1752, Asunción, Paraguay	(595 21) 213 365	(595 21) 213 365	staai@dinac.gov.py
45	Aurora Torres de Rodríguez Jefe Dpto. Política y Regulación Aeroportuaria Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Edif. Ministerio de Defensa Nacional Av. Mariscal López y 22 de septiembre 2° Piso P. O. Box 1752, Asunción, Paraguay	(595 21) 213 365	(595 21) 213 365	staai@dinac.gov.py
PERU				
46	Juan Carlos Pavic M. Director de Circulación Aérea Av. 28 de julio # 800 Lima	(51 1) 433 6910	(51 1) 330 6157	jpavic@mtc.gob.pe
47	Eduardo Flores del Castillo Gerente Legal LAP Lima Airport Partners Edificio Central Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Av. Elmer Faucett s/n Callao	(51 1) 575 0912 Anex. 4402	(51 1) 575 1817	eflores@lap.com.pe www.lap.com.pe
48	Patricia Siles Alvarez Apoderada General Av. Elmer Faucett 4800 Of. 02 y 17 Callao	(51 1) 575 5135	(51 1) 484 0405	psiles@cielosdelperu.com.pe
49	Miguel Angel Gamarra Malca Dirección de Asuntos Aéreos Ministerio de Relaciones Exteriores Jirón Lampa 545 Perú	(51 1) 311 2656	(51 1) 311 2675	mgamarra@ree.gob.pe

PARTICIPANTES GEPEJTA/8

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION	TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
REPÚBLICA DOMINICANA				
50	Trajano Moreta Cuevas Director General de Aeronáutica Civil y Presidente de la CLAC Av. México esq. Dr. Delgado, Oficinas Gubernamentales Bloque A ,2 Nivel, Apartado Postal 1180 Santo Domingo, Republica Dominicana	(1809) 687 8714 (dir) (1809) 221 7909 Ext. 306	(1809) 221 8616 (1809) 689 6061	aeronautica.c@codetel.net.do aerocivil@codetel.net.do
51	Roberto Acevedo Burgos Gerente de Facilitación DGAC Av. México esq. Dr. Delgado, Oficinas Gubernamentales Bloque A ,2 Nivel, Apartado Postal 1180 Santo Domingo, Republica Dominicana	(1809) 687 8714 (dir) (1809) 221 7909 Ext. 302	(1809) 221 8616 (1809) 689 6061	aeronautica.c@codetel.net.do
52	Olga Yasilis Herasme Encargada de Asuntos Internacionales Av. México esq. Dr. Delgado, Oficinas Gubernamentales Bloque A ,2 Nivel, Apartado Postal 1180 Santo Domingo, Republica Dominicana	(1809) 687 8714 (dir) (1809) 221 7909 Ext. 305	(1809) 221 8616 (1809) 689 6061	yasilsi@hotmail.com
URUGUAY				
53	César Boruchi Representante da OACI 999 University SA - Montreal	(514) 954 6388	(514) 954 5708	urudel@icao.int
54	Luis Giorello Sancho Asesor Jurídico de la DINACIA Mercedes 1256, Montevideo 11.100	(5982) 903 2014	(5982) 9010564	dinacia@adinet.com.uy
55	Pablo Mario Seitún Etehavaría Subdirector de Transporte Aéreo Comercial Dirección Transporte Aéreo Comercial Mercedes 1256, Montevideo 11.100	(5982) 900 5652	(5982) 900 5652	seitun@intercanal.com.uy
56	Felix Tornoni Dirección General de Aeronáutica Civil Uruguay	(5982) 9008877	(5982) 9008079	
VENEZUELA				
57	Keyla Cuicas Jefe de la División de Aviación Comercial Internacional Av. Lecuna Parque Central Torre Este Piso 32 Caracas 1010, D.F., Venezuela	(58212) 509 2200 (58212) 509 2216 (58212) 509 2218	(58212) 509 2280	
58	Carolina Motta Analista Internacional y Coordinadora de Asuntos Multilaterales Av. Lecuna Parque Central Torre Este Piso 32 Caracas 1010, D.F., Venezuela	509 2216 / 2218	509 22 80 / 2278	transporteaereo@mipunto.com
ORGANISMOS INTERNACIONALES				
AALA/ATAC				
59	Martha Susana Mantilla Asistente de la Presidencia AALA/ATAC Cra 11 A N° 94-a 31 (201) Santafé de Bogotá, Colombia	(57 1) 621 3018 / 57	(57 1) 621 3003	atac@cable.net.co
ACI/LAC				
60	Oscar O. Codutti Presidente del Comité Económico del Consejo Internacional de Aeropuertos/Latinoamérica y El Caribe (ACI/LAC) Paraguay 748, Piso 3° (1057) Capital Federal, Buenos Aires, Argentina	(5411) 4313 7772	(5411) 4313 7772	orlando.codutti@hotmail.com

PARTICIPANTES GEPEJTA/8

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION	TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	AITAL			
61	Eduardo Dueri Director de Seguridad Operacional Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL) Av. Eldorado 93-30 Apartado Aéreo 98949 Bogotá, Colombia	(571) 413 9387 (571) 413 8477	(571) 331 0820 (571) 413 9178	aital@latino.net.co www.aital.org
	APTCO			
62	Marcelo Freire Director de Marketing Avenida Paulista, 2300 Pilotis Sao Paulo SP Brasil 01310-300	(5511) 235 5150	(5511) 235 5286	mfreire@atpco.net
63	Shauna Koka APTCO			
	COMUNIDAD ANDINA			
64	Graciela Ortiz Gerente Proyecto 4.9.3 Paseo de la República 3895 Lima 27 , Perú	(511) 411 1400 (511) 411 1400	(511) 221 3329	gortiz@comunidadandina.org www.comunidadandina.org
	IATA			
65	Patricio Sepúlveda Director Regional Latinoamerica y El Caribe International Air Transport Association (IATA) Av. 11 de Septiembre N° 2155 Torre A Oficina 803 Providencia Santiago, Chile	(56 2) 233 0063 (56 9) 335 6768 (cel)	(56 2) 232 4687	sepulvedap@iata.org www.iata.org
66	Rodrigo Durán Mayorga Subdirector Regional Latinoamérica y el Caribe Av. 11 de Septiembre N° 2155 Torre A Oficina 803 Providencia Santiago, Chile	(56 2) 233 0063	(56 2) 232 4687	duranr@iata.org www.iata.org
67	Pablo Rivas Secretario Task Force sobre Costos e Infraestructura Av. 11 de Septiembre N° 2155 Torre A Oficina 803 Providencia Santiago, Chile	(56 2) 233 0063	(56 2) 232 4687	rivasp@iata.org www.iata.org
68	Roberto Rodriguez Project Manager Argentina Aeropuerto Ezeiza Espigón B - 1er piso Buenos Aires, Argentina	(54 11) 5480 4601	(54 11) 5480 4600	rodriguezr@iata.org www.iata.org
69	Lorne Clark Vice-President Legal Affaires and Corporate Secretary			
70	Michael T. Comber Director, ICAO Relations 800 Place Victoria P.O. Box 113 Montreal, Quebec, Canadá	1(514) 874 0202 ext. 3349	1 (514) 874 2658	comberm@iata.org www.iata.org
	OACI			
71	Raymond Ybarra Director Regional OACI NACC, México Av. Presidente Masary # 29, Piso 3 Col. Chapultepec Morales 11570 México D.F. México	(525) 250 3211	(525) 203 2757	icao_nacc@mexico.icao.int
72	José Miguel Ceppi Subdirector Regional Oficina SAM Apartado Postal 4127 Lima 100, Perú	(511) 575 1476 (511) 575 1477	(511) 575 1479	mail@lima.icao.int
	AVIATION WORKING GROUP			
73	Jeffrey Wool Aviation Working Group			

**DISCURSO DEL SR. PAULO GAUDENZI, SECRETARIO DE CULTURA Y
TURISMO DE BAHIA Y PRESIDENTE DE BAHIAATURSA, EN LA CEREMONIA
DE APERTURA DE LA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN
ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE
AÉREO (GEPEJTA/8)**

Señor Brigadier, señor Presidente de la CLAC, Secretario del Instituto de Infraestructura del Estado, señor Secretario de la CLAC, señores miembros de las entidades representantes de todos los países aquí presentes.

Para Brasil es un gran honor tenerlos aquí y en nombre del Estado de Bahía, tras estas palabras les doy la bienvenida a todos cuantos aquí están para discutir la Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, sobre los más diversos problemas e intereses de la aviación civil, los países, el continente, en suma, la generación común del transporte. Tengo la absoluta certeza que en el Estado de Bahía todos los aviones de los diferentes países son bienvenidos aquí, por lo que el Estado de Bahía puede contribuir a que los Estados tengan buenos resultados en las discusiones y debates que aquí se ven.

En el nombre del Gobierno, en el mío propio, mis compañeros de la Secretaría de Cultura y Turismo, les queremos dar la bienvenida y agradecimiento, ya de pronto dejando una invitación para otras oportunidades. Tendremos en Bahía un placer de acogerlos no sólo a cada uno como turista, como visitantes o como hombres de negocios de sus países, sino también a sus entidades.

Muchas gracias.

**DISCURSO DEL SR. TRAJANO MORETA CUEVAS, PRESIDENTE DE LA
CLAC, EN LA CEREMONIA DE APERTURA DE LA OCTAVA REUNIÓN DEL
GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y
JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/8)**

Sr. Secretario de Turismo, Sr. Brigadier Grossi, Director de Aviación Civil, Sr. Secretario de Infraestructura, Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC. Señoras y señores.

Tengan todos ustedes muy buenos días. En mi condición de Director General de Aeronáutica Civil de República Dominicana, y Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, me siento en el deber de agradecerle a las autoridades de esta bella y pintoresca, progresista ciudad de Salvador Bahía por la hospitalidad dispensada a esta Octava Reunión de Grupos de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, GEPEJTA, quienes en el marco de esta plenaria plantearán y discutirán puntos relevantes en los cuales se encuentra inmersa la aviación.

En espera de que en la misma se produzcan los resultados esperados se agradece a los Grupos de Expertos su participación y colaboración. Resta decirles, gracias a todos, gracias a las autoridades por la atención dispensada.

Tengan todos muy buenos días.

**DISCURSO DEL SR. VENANCIO GROSSI, DIRECTOR DE AVIACIÓN CIVIL DE
BRASIL Y PRESIDENTE DE LA CERNAL, EN LA CEREMONIA DE APERTURA
DE LA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/8)**

Señoras y señores

En primer lugar, como país anfitrión de esta Octava Reunión del Grupo de Especialistas en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/8), desearía dar la bienvenida a todos los presentes. Es con inmenso placer que nosotros brasileros participamos con los países hermanos de la región para debatir los principales asuntos de interés para el transporte aéreo en este foro de especialistas.

El intercambio de conocimientos y experiencias de este Grupo de Especialistas se reviste de gran importancia para las deliberaciones de los países miembros, en el ámbito de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), ya que, en este momento en particular, nos preparamos para participar en la 33° Asamblea Ordinaria de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) donde serán discutidos y votados muchos aspectos esenciales para el transporte aéreo en nuestra región, lo que representa un impacto en el desarrollo económico y social de nuestros pueblos y, así reviste con una mayor dimensión el presente encuentro.

Entre los temas que serán tratados, quisiera resaltar que algunos de ellos requieren atención especial para permitir su mejor comprensión y, como consecuencia, un sólido posicionamiento de nuestros países con miras a resguardar los intereses del transporte aéreo en región CAR/SAM durante la 33° Asamblea de la OACI a realizarse en el mes de setiembre próximo en Montreal, Canadá. Es así como este parece ser el momento ideal para que compartamos algunas reflexiones acerca de la aviación civil en nuestra región.

En primer lugar, desearía destacar las discusiones acerca de la revisión y actualización de la Resolución 32-8 acerca de la Declaración Consolidada de las Políticas y Prácticas Permanentes de la OACI relativas al Medio Ambiente, ya que sus reflexiones, a buen entender del Departamento de Aviación Civil del Brasil, se extienden más allá de los desdoblamientos naturales de las mejorías en la calidad de vida y la armonía con el medio ambiente, trayendo consigo efectos económicos y financieros a las empresas aéreas de la región e impacto sobre el comercio de bienes y servicios que dependen del transporte aéreo.

Además de las discusiones acerca de los aspectos ambientales de la aviación civil, también deberán ser abordadas cuestiones del acuerdo general de tarifas y servicios (GATS) que vienen siendo discutidas en foros diferentes a la OACI y presentan un potencial efecto sobre la competitividad de nuestras empresas aéreas, debido a la natural economía de escala obtenida por operadores de otras regiones más desarrolladas.

Sin duda alguna, inúmeros otros asuntos serán objeto de los trabajos de este octavo encuentro del GEPEJTA. Deseo a todos los participantes una buena estadía en esta bella ciudad de Salvador y mucho suceso en los próximos días.

**OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/8)**

(Salvador, Bahía - Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001)

ORDEN DEL DÍA

1. Participación de la CLAC en el 33° período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.
Tarea Nro. 7 del Comité Ejecutivo
2. Análisis del “Proyecto de Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil” y el “Proyecto de Protocolo de dicho Convenio sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico”.
Tareas Nro. 1 del Comité Ejecutivo y 7 de la Secretaría
3. Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales.
Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo
4. Servicio al cliente y calidad total.
Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo
5. Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el nivel regional de los sistemas de registro electrónico de tarifas y billetes de pasajes electrónicos.
Tarea Nro. 10 del Comité Ejecutivo
 - Registro electrónico de tarifas
 - Emisión de billetes de pasajes electrónicos
6. Informe de la primera reunión del Grupo *ad hoc* de seguridad aeroportuaria (Argentina, Brasil, Cuba (Ponente), Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, IATA y ALADA) (Ciudad de La Habana, Cuba, 28 de marzo de 2001).
Tareas Nro. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría

7. Informe de la primera reunión del Grupo *ad hoc* de estadísticas de la CLAC (Argentina, Brasil, Chile (Ponente), Colombia, Cuba, Ecuador, México, República Dominicana, CAN e IATA).
Tarea Nro. 19 de la Secretaría
8. Estudio para determinar la posibilidad de armonizar la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación.
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo
9. Actualización de la información sobre el precio del combustible de aviación en la región.
Tarea Nro. 8 de la Secretaría
10. Flexibilización de las políticas de transporte aéreo al nivel regional.
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo
 - Constitución de Grupo específico sobre política.
11. Otros asuntos.
 - Metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias en las concesiones en Chile.
Tarea Nro. 17 de la Secretaría y 6 del Comité Ejecutivo

ATPCO



Soluções para a Indústria de Viagens

Marcelo Freire
Diretor, Customer Marketing
América Latina

GEPEJTA/8
Bahia, 30 de agosto de 2001.

ATPCO



Quem é a ATPCO?

- Mais de 35 anos no mercado
- Sem fins lucrativos, empresa neutra
- Organização de propriedade da Indústria da Aviação
- Líder mundial na coleção e distribuição de tarifas e regras
- Serviços de suporte para “Revenue Accounting” e sistemas gerenciais
- Escritórios em Washington, Londres, Cingapura e São Paulo

ATPCO



ATPCO Shareholders/ BoD

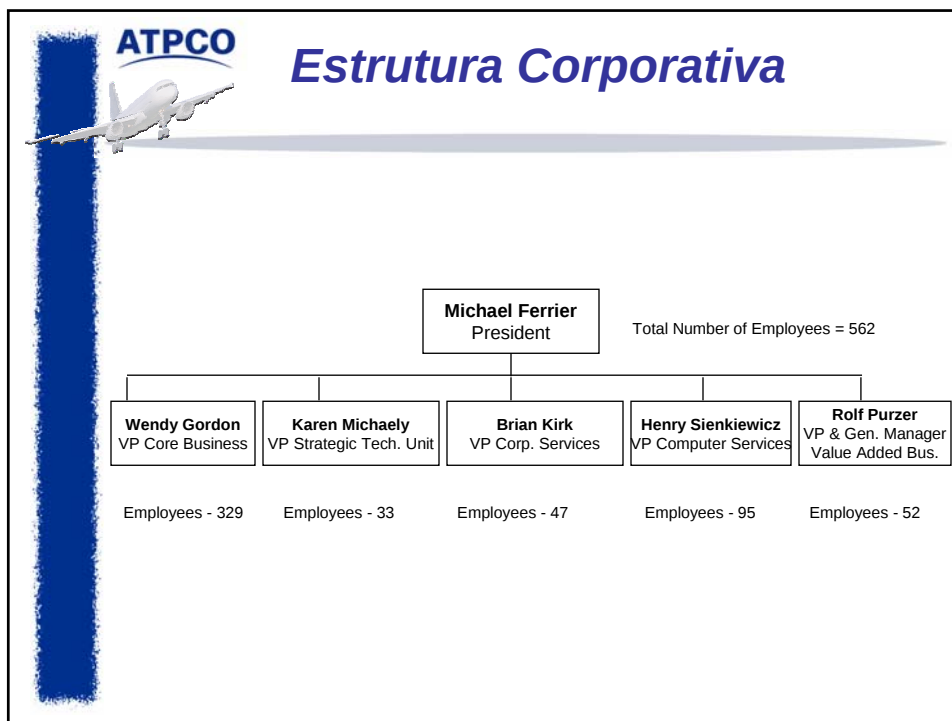
Delta Air Lines	KLM Royal Dutch
United Airlines	Lufthansa Airlines
American Airlines	Continental Airlines
Eastern Airlines	Canadian Airlines Int'l
Northwest Airlines	Federal Express
Trans World Airlines	Air Canada
Air France	Alaska Airlines
British Airways	Airlift Int'l
Scandinavian Airlines	Reeve Aleutian
Swissair	Chicago Helicopter
US Airways	Aloha Airlines
Iberia Air Lines	Hawaiian Airlines
Japan Air Lines	LA Helicopter

ATPCO



Clientes

- **Mais de 700 Cias. Aéreas**
- **Car Rental, Cruise Lines e Railways**
- **Todos os Global Distribution Systems (GDS)**
- **Todos os Computer Reservation Systems (CRS)**
- **Outras empresas relacionadas com viagens**
- **Sistemas de suporte para decisões comerciais**
- **Governos**





Produtos e Serviços

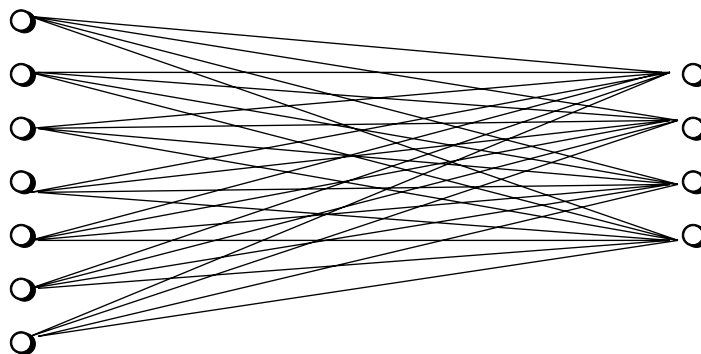
- Coleta de informações/dados e sistemas de “Input”
- Distribuição de informações e serviços de “subscription”
- Serviços de suporte para decisões e produtos “Value Added”

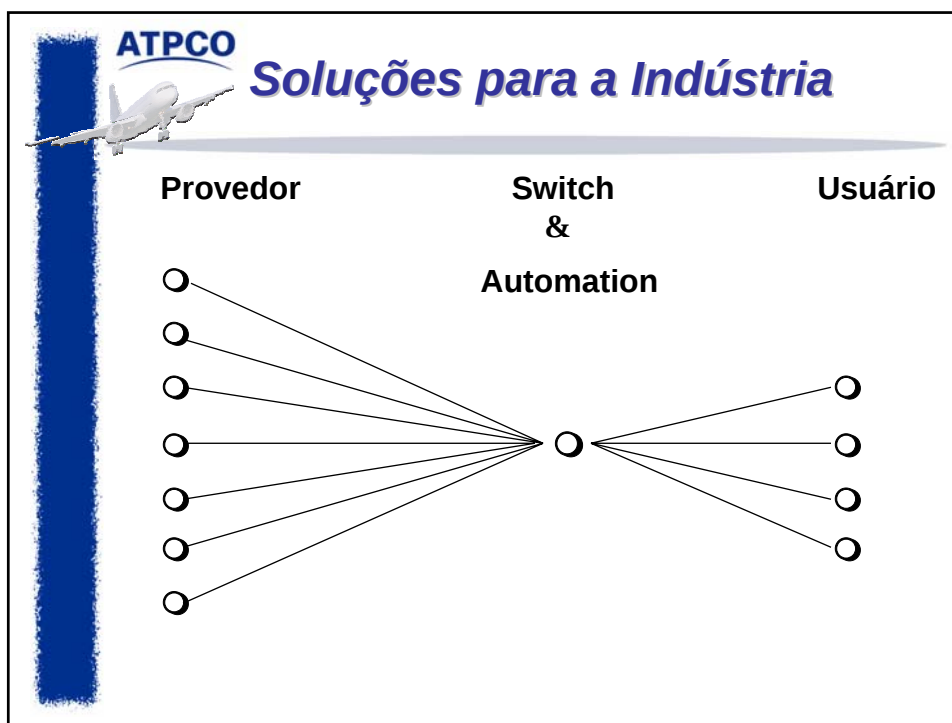


Soluções para a Indústria

Provedor

Usuário

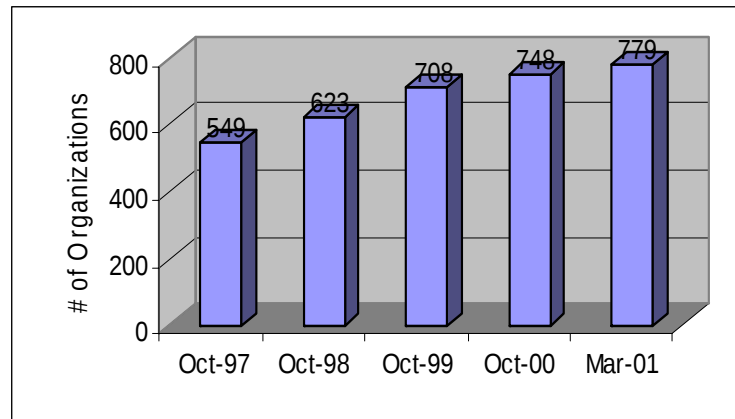




- ATPCO** *Soluções para a Indústria*
- Redução de custos e complexidade
 - Economia de escala
 - Economia de rede
 - Provedor Neutro
 - Contôle da Indústria



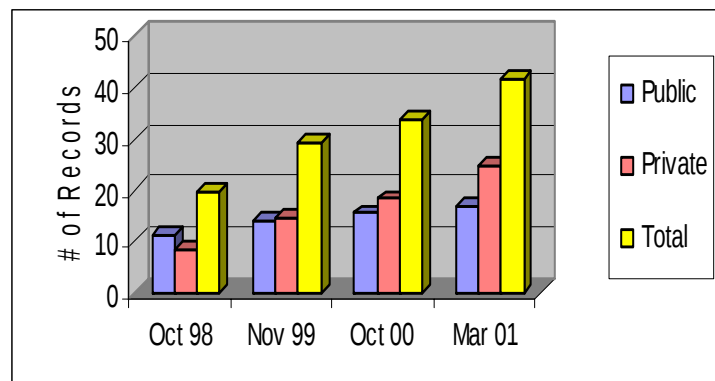
Acordos Data Bank assinados



- Crescimento de 42% de Oct '97 a Mar '01



Total de tarifas: Publica e Privada



- 111% de crescimento de Oct '98 a Mar '01

ATPCO



Benefícios e Competências

- Conhecimento da Indústria de viagens
- Relacionamento com clientes
- Empresa neutra
- Contrôles
- Custos reduzidos

ATPCO



Governos que utilizam o ATPCO

Oficialmente

- EUA
- Canada
- Reino Unido
- Alemanha
- Suíça
- Holanda
- França

Em teste

- Brasil
- Hong Kong
- Mexico
- Panama
- Paraguay



ATPCO

GFS Government Filling System

- Acesso *on-line*, via Internet
- Disponível 24 horas ao dia
- Acompanhamento imediato das mudanças tarifárias e regras
- Possibilidade de ser utilizado como mecanismo oficial de aprovação/arquivo de tarifas

ATPCO



Acceso inmediato a los movimientos del mercado

File Edit Transfer Appearance Communication Assist Service Print Help

Back Top End Exit Enter Combine View Justification Tables View Govt Home Jump

FILING ADVICE STATUS DISPLAY

Date: Number: Time: Government: Status: Action Date:

Area: Carrier: Tariff: Effective Date: Text Type:

Filing for City/Country: Bt: ☐ Override User: Parameter Set: View Private Remarks ☐

Act	FA Date & Number	Time	Carrier	Area	Effective Date	GOVT Action	GOVT Action	GOVT Action
☐	15AUG01-C07	10:10	JJ	WH	S16AUG01	BR	US	
☐	15AUG01-E45	13:45	DL	WH	S16AUG01	BR	US	
☐	15AUG01-E90	14:21	AA	WH	S16AUG01	BR	US	
☐	15AUG01-G09	16:07	MX	WH	S16AUG01	BR	CAT6AUG01K	CH
☐	15AUG01-G45	16:30	JJ	WH	S16AUG01	BR	US	GB
☐	15AUG01-G86	17:08	CO	WH	S16AUG01	BR	US	NL
☐	15AUG01-H49	18:05	RG	WH	S16AUG01	BR	US	US
☐	15AUG01-H70	18:24	DL	WH	S16AUG01	BR	US	GT

PRESS ENTER FOR MORE RECORDS

Líneas Aéreas

Gobiernos

Filtros

ATPCO



Usando GFS para chequear los registros electrónicos

Back Top End Exit Enter Combine View Justification Tables View Govt Home Jump

FILING ADVICE STATUS DISPLAY

Date: Number: Time: Government: Status: Action Date:

Area: Carrier: Tariff: Effective Date: Text Type:

Filing for City/Country: Bt: ☐ Override User: Parameter Set: View Private Remarks ☐

Act	FA Date & Number	Time	Carrier	Area	Effective Date	GOVT Action	GOVT Action	GOVT Action
☒	17AUG01-F53	14:22	JJA	WH	S18AUG01	BR	US	
☐	17AUG01-H16	16:16	CO	WH	S18AUG01	BR	US	US
☐	17AUG01-H64	16:44	CO	WH	S18AUG01	BR	US	
☐	17AUG01-I32	17:51	JJ	WH	S18AUG01	BR	US	
☐	17AUG01-J75	19:53	AA	WH	S18AUG01	BR	FR	GB
☐						PA	US	US
☐						AN	AR	AW
☐						BO	BZ	CL
☐						CO	CR	DO
☐						EC	GP	GT
☐						HN	IKY	NI
☐						PE	PV	SV
☐						TT	UY	VE

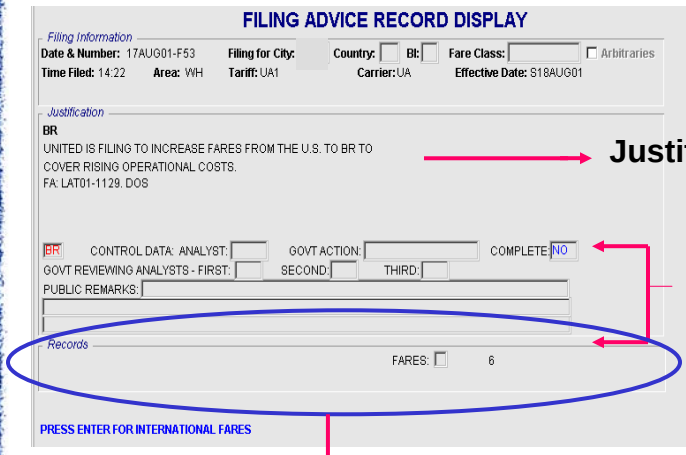
PRESS ENTER FOR MORE RECORDS

V = View / Ver un registro específico



Usando GFS

Dentro de un registro



Justificación

Dónde los gobiernos toman la decisión/ accionar

Componentes de un registro...



Usando GFS

Componentes

Componentes posibles en un registro:

- Fares / Add-ons
- Zone
- Fare Rule
- Fare Class
- Footnote
- General Rule
- Reservation Booking Designator (RBDs)




Usando GFS

Cómo ver texto de una tarifa/add-on

Back Top Next End Enter Summary Status Suspend Download
Home

RECORD DISPLAY

Filing Date & Number: 17AUG01-F53 Time: 14:22 Area: WH Carrier: UA Effective Date: S18AUG01

Filing for City: Country: Bt: Fare Class Code: Arbitrarries

Act	Market	Fare Class	OW/RT	Currency and Amount	FN	Rule	MPM/RTG	Eff - Disc Dates
☐	HOU-BHZ	WSS2	2	USD 739.00	21	7777	550R	17AUG01-17AUG01
☐				USD 858.00	21	7777	550R	18AUG01-NONE
								CHG: I 16%
☐		WSS2	2	USD 699.00	21	7777	550R	17AUG01-17AUG01
☐				USD 830.00	21	7777	550R	18AUG01-NONE
								CHG: I 19%

Para ver el texto de una tarifa/add-on:

T = traducción de texto

W = rule (full)

R = rule (abbreviated)

F = fare class

N = footnote (full)

O = footnote (abbreviated)

Z = zone

L = general rules




Usando GFS

Cambios de tarifas/add-ons

Back Top Next End Enter Summary Status Suspend Download
Home

RECORD DISPLAY

Filing Date & Number: 17AUG01-F53 Time: 14:22 Area: WH Carrier: UA Effective Date: S18AUG01

Filing for City: Country: Bt: Fare Class Code: Arbitrarries

Act	Market	Fare Class	OW/RT	Currency and Amount	FN	Rule	MPM/RTG	Eff - Disc Dates
☐	HOU-BHZ	WSS2	2	USD 739.00	21	7777	550R	17AUG01-17AUG01
☐				USD 858.00	21	7777	550R	18AUG01-NONE
								CHG: I 16%
☐		WSS2	2	USD 699.00	21	7777	550R	17AUG01-17AUG01
☐				USD 830.00	21	7777	550R	18AUG01-NONE
								CHG: I 19%

Nivel anterior

Nivel actual

- Indica la acción con varios códigos (*I* = Incremento) y el porcentaje, cuando aplica.
- Otros códigos incluye:

R – Reducción
X – Cancelado
N – Nueva

C – Cambio
E – Effective date (fecha)




Usando GFS

Equal Fare Display - I

Back Top Next End Enter Summary Status **Suspend** Download
Home

RECORD DISPLAY

Filing Date & Number: 17AUG01-F53 Time: 14:22 Area: WH Carrier: UA Effective Date: 818AUG01

Filing for City: Country: ☐ Bt: ☐ Fare Class Code: ☐ Arbitraries

Act	Market	Fare Class	OW/RT	Currency and Amount	FN	Rule	MPM/RTG	Eff - Disc Dates
☐	HOU-BHZ	VWSS2	2	USD 739.00	21	7777	550R	17AUG01-17AUG01
				USD 858.00	21	7777	550R	18AUG01-NONE
								CHG: I 16%
☐		WXSS2	2	USD 699.00	21	7777	550R	17AUG01-17AUG01
☐				USD 830.00	21	7777	550R	18AUG01-NONE
								CHG: I 19%

Equal Fare Display

- Despliega tarifas del mismo nivel y/o del mismo fare class que existe en el mercado, de cualquier línea aérea
- Los gobiernos y otros clientes lo usan para hacer comparaciones e investigaciones entre distintas aéreas




Usando GFS

Equal Fare Display - II

Back Top End Enter Full Screen Filing SFFLECAC Help
Home

EQUAL FARE DISPLAY
INTERNATIONAL FARES

HOU BHZ In Effect On 18AUG01 Fare Class VWSS2 Carrier Area Rule

Type Directional International Fares Government ☐ Currency ☐ Last ☐ View Fare History

Fares With The Same Fare Class

Effective	Discontinue	Carrier	Fare Class	OW/RT	Currency	Fare	Area	FN	Rule	MPM/RTG
27JUN01	NONE	RG	VWSS2	2	USD	669.00	VH	17	7501	5946
13JUL01	NONE	RG	VWSS2	2	USD	858.00	VH	45	7501	5946
09AUG01	NONE	RG	VWSS2	2	USD	858.00	VH	19	7501	5946
12JUL01	21AUG01	UA	VWSS2	2	USD	858.00	VH	40	7777	550R
18AUG01	NONE	UA	VWSS2	2	USD	858.00	VH	21	7777	550R

Fares With The Same Fare Amount

Effective	Discontinue	Carrier	Fare Class	OW/RT	Currency	Fare	Area	FN	Rule	MPM/RTG
07AUG01	NONE	AA	NMOL3E	2	USD	858.00	VH	21	8750	5946
10AUG01	NONE	AM	NWAMSA1	2	USD	858.00	VH	65	7134	884R
08AUG01	21AUG01	CO	BWNR001	2	USD	858.00	VH	44	7114	92R
11AUG01	NONE	DL	LMDLVA	2	USD	858.00	VH	25	8604	811R
28JUL01	21AUG01	DL	UMDLVA	2	USD	858.00	VH	11	8604	811R
14FEB01	NONE	JJ	KWJUS	2	USD	858.00	VH	7210	5946	
13JUL01	NONE	RG	VWSS2	2	USD	858.00	VH	45	7501	5946

PRESS 'ENTER' FOR MORE FARES

Equal Fare Display

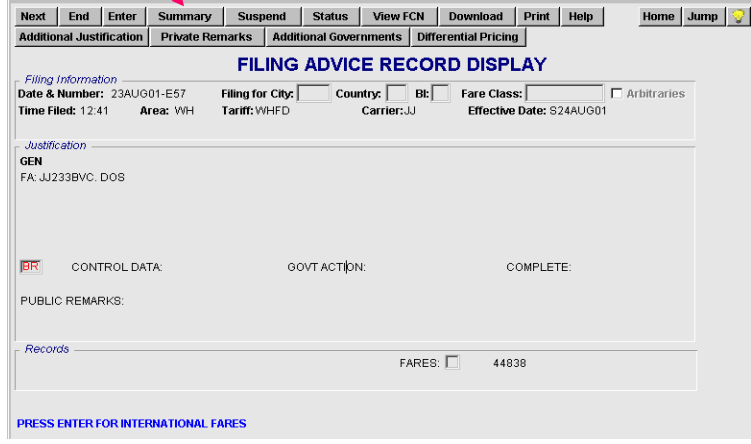
Mismo nombre de fare class

Mismo nivel



Usando GFS

Market Summary - I



FILING ADVICE RECORD DISPLAY

Filing Information
 Date & Number: 23AUG01-E57 Filing for City: Country: Bt: Fare Class: ☐ Arbitrariables
 Time Filed: 12:41 Area: V/H Tariff: WHFD Carrier: JJ Effective Date: S24AUG01

Justification
GEN
 FA: JJ233BVC. DOS

CONTROL DATA: **GOVT ACTION:** **COMPLETE:**

PUBLIC REMARKS:

Records
 FARES: ☐ 44838

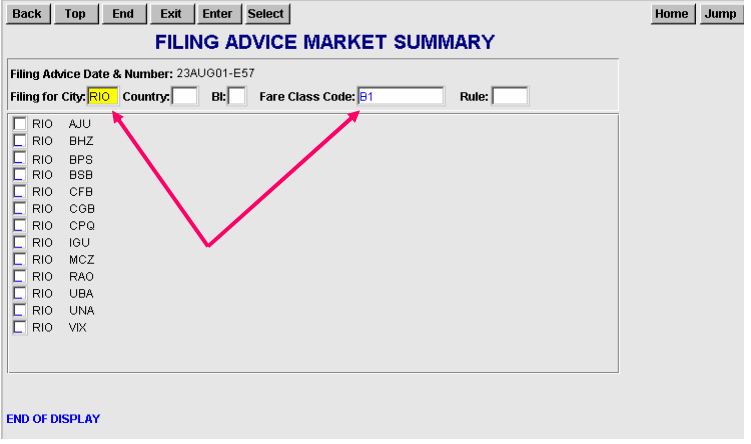
PRESS ENTER FOR INTERNATIONAL FARES

Haga un click en <SUMMARY> para un resumen de mercados



Usando GFS

Market Summary - II



FILING ADVICE MARKET SUMMARY

Filing Advice Date & Number: 23AUG01-E57

Filing for City: **RIO** Country: Bt: Fare Class Code: **B1** Rule:

- ☐ RIO ☐ AJU
- ☐ RIO ☐ BHZ
- ☐ RIO ☐ BPS
- ☐ RIO ☐ BSB
- ☐ RIO ☐ CFB
- ☐ RIO ☐ CGB
- ☐ RIO ☐ CPQ
- ☐ RIO ☐ IGU
- ☐ RIO ☐ MCZ
- ☐ RIO ☐ RAO
- ☐ RIO ☐ UBA
- ☐ RIO ☐ UNA
- ☐ RIO ☐ VIX

END OF DISPLAY

Filtrar las tarifas según mercado (RIO) y fare class code

ATPCO



Usando GFS Market Summary - III

Back Top Next End Enter Summary Status Suspend Download Home Jump

RECORD DISPLAY

Filing Date & Number: 23AUG01-E57 Time: 12:41 Area: WH Carrier: JJ Effective Date: S24AUG01
 Filing for City: RIO Country: BL Fare Class Code: B1 RULE: ☐ Arbitrarries

Act	Market	Fare Class	OW/RT	Currency and Amount	FN	Rule	MPMRTG	Eff - Disc Dates
☐	RI0-BHZ	B1	1	USD 147.00		JJ07	403R	22AUG01-23AUG01
				USD		JJ07	403R	24AUG01
								CHG: X
☐		B1	1	USD 247.00		JJ07	301R	22AUG01-23AUG01
				USD		JJ07	301R	24AUG01
								CHG: X
☐		B1	1	USD 147.00		JJ07	305R	22AUG01-23AUG01
				USD		JJ07	305R	24AUG01
								CHG: X
☐		B1	1	BRL 247.00		JJ07	301R	24AUG01-NONE
								CHG: N
☐		B1	1	BRL 147.00		JJ07	305R	24AUG01-NONE
								CHG: N
☐		B1	1	BRL 147.00		JJ07	403R	24AUG01-NONE
								CHG: N

FARES LIMITED BY CITY/CNTRY AND BI FIELDS. PRESS ENTER FOR MORE FARES.

El resultado: 17 tarifas filtradas de 44,838!

ATPCO



Usando GFS Suspend - I

Back Top Next End Enter Summary **Suspend** Status View Category Next Version Previous Version Print

GOVERNMENT FILING ADVICE RULE TEXT DISPLAY

Date & Number: 16AUG01-L48 Time Filed: 19:35 Filing Date: S17AUG01
 Area: WH Tariff: PRW Carrier: LA RULE: 7735 Effective Date: 17AUG01

----- PROPOSED ADVANCE RES/TICKETING - 05 -----

☐ FOR - SP1MU TYPE FARES

RESERVATIONS FOR ALL SECTORS ARE REQUIRED AT LEAST 14 DAYS BEFORE DEPARTURE.
 TICKETING MUST BE COMPLETED WITHIN 3 DAYS AFTER RESERVATIONS ARE MADE OR AT LEAST 14 DAYS BEFORE DEPARTURE WHICHEVER IS EARLIER

----- PREVIOUS ADVANCE RES/TICKETING LEVEL 1 -----

THERE IS NO PREVIOUS VERSION

THIS IS THE LAST SELECTED CATEGORY IN THE FILING.

<Suspend> se usa para hacer comparaciones de reglas




Usando GFS

Suspend - II

End Exit Enter RBD Help Fare Type Help Mode
Home Jump

TEXT MENU

Effective Date: Filing for City: Country: Government: Approved Filings Only:

Carrier: LA Area: WH Tariff: PRW

Fare Rule: 7735 Category: 05

Fare Class:

List for Fare Rule

Rules Categories

RBD Fare Classes

RBD Non-Concur Carrier

General Rule

Rule: Category:

List for General Rule

Rules Categories

Subjects Assumptions

Alphabetically

Footnote

Footnote: Category:

Fare Class:

List for Footnote

Footnotes Add-on Footnotes

Categories Add-on Categories

Additional Data Display

Fare Type: Fare Family:

Zone: Add-on Fare Class:

List for Additional Data

Fare Type Fare Family

Zone Add-on Fare Class

Fare Rule Comparison

Carrier: AA Area: WH Tariff: PRW

Rule: 8750 Category: 05

Fare Class:

List for Fare Rule Comparison

Fare Rule Categories

Footnote Comparison

Footnote: Category:

Add-on Footnote: Category:

List for Footnote Comparison

Footnote Categories Add-on Categories

Additional Data Comparison

Fare Type: Fare Family:

CODE CARRIER AND AREA THEN SELECT TEXT OR LIST OPTION




Usando GFS

Suspend - III

Back Top End Exit Enter Previous Version Next Version Next Change Filing Advice Print Help

GFS TEXT MENU COMPARATIVE CATEGORY TEXT DISPLAY

Effective Date: 21AUG01 Filing for City: Country: Government: Approved Filings Only:

Area: WH Tariff: PRW Carrier: LA RULE: 7735 Category: 05 Effective Date: 21AUG01

ADVANCE RES/TICKETING - 05

☐ FOR -SP1MU TYPE FARES

RESERVATIONS FOR ALL SECTORS ARE REQUIRED AT LEAST 14 DAYS BEFORE DEPARTURE.

TICKETING MUST BE COMPLETED WITHIN 3 DAYS AFTER RESERVATIONS ARE MADE OR AT LEAST 14 DAYS BEFORE DEPARTURE WHICHEVER IS EARLIER.

Area: WH Tariff: PRW Carrier: AA RULE: 8750 Effective Date: 21AUG01

☐ FOR -LD TYPE-2A TYPE FARES

RESERVATIONS ARE REQUIRED FOR ALL SECTORS.

STANDBY NOT PERMITTED.

TICKETING MUST BE COMPLETED WITHIN 3 DAYS AFTER RESERVATIONS ARE MADE.

CATEGORY TEXT CONTINUED. PRESS ENTER TO CONTINUE.

El resultado de <Suspend> + Text Menu Comparative Category Text Display




Usando GFS

Inclusive Tables - II

Back Top End Exit Enter Combine View Justification Tables View Govt
Home Jun

FILING ADVICE STATUS DISPLAY

Date: 15AUG01

Number:

Time:

Government: BR

Status: All

Action Date:

Area: WH

Carrier:

Tariff:

Effective Date:

Text Type:

Filing for City/Country:

Bit:

Override User:

Parameter Set:

☐ View Private Remarks

Act	FA Date & Number	Time	Carrier	Area	Effective Date	GOVT Action	GOVT Action	GOVT Action
☐	15AUG01-B63	09:30	JJ	WH	S16AUG01	BR		
☐	15AUG01-B66	09:34	JJ	WH	S16AUG01	BR		
☐	15AUG01-C07	10:10	JJ	WH	S16AUG01	BR	US	
☐	15AUG01-F93	15:52	RG	WH	S16AUG01	BR		
☐	15AUG01-G45	16:30	JJ	WH	S16AUG01	BR	US	
☐	15AUG01-G59	16:42	JJ	WH	S16AUG01	BR		
☐	15AUG01-H49	18:05	RG	WH	S16AUG01	BR	US	AN
						AR	CL	PE
						PY	UY	
☐	15AUG01-I60	19:30	JH	WH	S16AUG01	BR		
☐	15AUG01-I66	19:34	JH	WH	S16AUG01	BR		
☐	15AUG01-I76	19:46	SL	WH	S16AUG01	BR		
☐	16AUG01-C29	10:13	JJ	WH	S17AUG01	BR		
☐	16AUG01-C06	10:15	JJ	WH	S17AUG01	BR		

PRESS ENTER FOR MORE RECORDS

El resultado de usar CXR inclusive tables




Usando GFS

Como mecanismo de accionar registros

Next End Enter Summary Suspend Status View FCN Download Print Help
Home Jun

Additional Justification Private Remarks Additional Governments Differential Pricing

FILING ADVICE RECORD DISPLAY

Filing Information

Date & Number: 15AUG01-C07

Filing for City:

Country:

Bit:

Fare Class:

☐ Arbitraries

Time Filed: 10:10

Area: WH

Tariff: JJ1

Carrier: JJ

Effective Date: S16AUG01

Justification

BR

JJ IS FILING TO REDUCE FARES TO BENEFIT THE TRAVELING PUBLIC.

FA: JJ099 EP, DOS

BR

CONTROL DATA: ANALYST:

GOVT ACTION:

COMPLETE: NO

GOVT REVIEWING ANALYSTS - FIRST:

SECOND:

THIRD:

PUBLIC REMARKS:

Records

FARES: 97

PRESS ENTER FOR INTERNATIONAL FARES



Area de acción de los registros

ATPCO



Usando GFS Como mecanismo de accionar - II

FILING ADVICE RECORD DISPLAY

Filing Information
Date & Number: 15AUG01-C07 Filing for City: Country: BR Fare Class: Arbitrariness:
Time Filed: 10:10 Area: WH Tariff: JJ1 Carrier: JJ Effective Date: S16AUG01

Justification
BR
JJ IS FILING TO REDUCE FARES TO BENEFIT THE TRAVELING PUBLIC.
FA: JJ099 EP: DOS

CONTROL DATA: ANALYST: GOVT ACTION: COMPLETE: NO
GOVT REVIEWING ANALYSTS - FIRST: SECOND: THIRD:
PUBLIC REMARKS:

Records
FARES: 97

Acciones de Gobiernos:

- APPROVED
- DISAPPROVED
- ACKNOWLEDGED
- APPROVEDC
- APPROVEDX
- DISAPPROVEDX

ATPCO



Usando GFS Como mecanismo de accionar - III

FILING ADVICE RECORD DISPLAY

Filing Information
Date & Number: 15AUG01-C07 Filing for City: Country: BR Fare Class: Arbitrariness:
Time Filed: 10:10 Area: WH Tariff: JJ1 Carrier: JJ Effective Date: S16AUG01

Justification
BR
JJ IS FILING TO REDUCE FARES TO BENEFIT THE TRAVELING PUBLIC.
FA: JJ099 EP: DOS

CONTROL DATA: ANALYST: GOVT ACTION: COMPLETE: NO
GOVT REVIEWING ANALYSTS - FIRST: SECOND: THIRD:
PUBLIC REMARKS:

Records
FARES: 97

¿Por qué usar GFS para
accionar registros?



Usando GFS

Ventajas de Usar GFS - I

- Desaprobar o aprobar **distintas tarifas** y/o elementos dentro de un sólo registro
- La capacidad de permitir **múltiples analistas**, incluyendo supervisor, accionar en el mismo registro
- La existencia de **una verificación del sistema** que no permite acabar accionando el registro sin haber completado todos los pasos necesarios
- La capacidad de **comunicarse directamente e instantáneamente** con las aereolíneas y/o con otros gobiernos, de forma pública y/o privada
- Tener **un archivo histórico** de todos los registros y reglas, junto con aprobaciones/desaprobaciones



Usando GFS

Ventajas de Usar GFS - II

Ejemplos de Acciones:

DISAPPROVED (Gobierno de CA)

“Rejected for being unclear and ambiguous, therefore contrary to ATR 122(A); previous versions of Rule 8200 had Cat 18/19 denied by the CTA...” (21AUG01- I54)

APPROVEDC (Gobierno de CA)

“Special permission granted to redefine Footnote 20 accordingly but conditional on adding Cat 02 to rule 7000 to match AC re day application for both DW/DX and CW/CX fares as well as adding Cat 05 to Rule 7000...” (16JUL01- J18)



Usando GFS

Historical Data - I

Historical Data...

- Este archivo contiene todo los datos registrados en GFS desde 1990
- Junto con los niveles de las tarifas son las acciones de los gobiernos y el texto como existía y aplicaba a las tarifas
- La capacidad de utilizar los mismos códigos de <Text from a Fare>
- La capacidad de utilizar <Equal Fare Display>
- La capacidad de acceder al registro desde una tarifa



Usando GFS

Historical Data - II

Back Top End Exit Enter Mode Previous Filing Advice SFFLEECAC **Equal Fare** Home Jump

HISTORICAL INTERNATIONAL FARE DISPLAY

Between **RIO** and **MIA** Type: Directional International Fares Area: Carrier: **RG** In Effect On:
 Fare Class Code: **FW** Rule: Government: Currency: View Latest Effective Date
☒ View Fare History

Act	Eff Date	Disc Date	Fare Class O/R	Area	Fare Amount	FN	Rule	MPM/RTG
	FARE CL FW							
☐	14DEC00	NONE	RG	1 WH USD	3772.00		7000	5014
☐	A 28OCT00	13DEC00	RG	1 WH USD	3592.00		C 7000	5014
☐	A 08NOV00	07NOV00	RG	1 WH			A 7000	5014
☐	A 28OCT00	07NOV00	RG	1 WH USD	3487.00		A 7000	5014
☐	31OCT00	30OCT00	RG	1 WH			7000	5014
☐	A 28OCT00	30OCT00	RG	1 WH USD	3592.00		7000	5014
☐	19SEP00	27OCT00	RG	1 WH USD	3487.00		7000	5014
☐	24JUN00	18SEP00	RG	1 WH USD	3467.00		7000	5014
☐	23MAY00	23JUN00	RG	1 WH USD	3240.00		7000	5014
☐	K 28JAN00	22MAY00	RG	1 WH USD	3086.00		N 7000	5014
☐	A 08FEB00	07FEB00	RG	1 WH			M 7000	5014
☐	K 28JAN00	07FEB00	RG	1 WH USD	2996.00		M 7000	5014
☐	K 03DEC99	27JAN00	RG	1 WH USD	2996.00		7000	5014

Acciones de los gobiernos

Equal Fare Display

Ayuda




Usando GFS

Hacer <Downloads> - I

End

Exit

Enter

Print Status

Printers

H

GOVERNMENT FILING SYSTEM

Main Menu

Filing Advice Status

Historical Data

Dictionary/Gateways

Filed Text Summary

Text Menu

Extract for Download

SFFLECAC Selection

Summary File

Filing Advice Activity Report

Historical Special

Activity Summary

Special Maintenance

Printer ID

Copies 1

Continuous Print Yes

Page Break Yes

Print Fare Class Reservation Booking Designator Text No

ENTER SELECTION NUMBER AND PRINT OPTIONS, THEN PRESS ENTER

Extract for Download




Usando GFS

Hacer <Downloads> - II

Tipo de Tarifa	Ciudad Origen	Ciudad Destino	Código Aerolínea	Fare Class	Fecha efectiva	Fecha de continuación	Ida y vuelta / tkt	Reserva Global	Área Global	Rutina MPM	Num de Regla	Cantidad	Moneda	Tarifario	País Origen	País Destino
I	MAD	SAO	AA	BHE6ME	10312	999999	2	AT	6253M	2504		\$2,077.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	BLE6ME	10312	999999	2	AT	6253M	2504		\$1,823.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	FR	10312	999999	2	AT	6253M	2000		\$4,537.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	F1	10312	999999	1	AT	6253M	2001		\$2,384.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	HHPEX3M	10312	999999	2	AT	6253M	2509		\$1,192.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	HLPEX3M	10312	999999	2	AT	6253M	2509		\$966.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	JR	10312	999999	2	AT	6253M	2250		\$3,164.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	J1	10312	999999	1	AT	6253M	2001		\$1,663.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	KHSXOW	10530	999999	1	AT	6253M	3303		\$861.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	KKSXOW	10530	999999	1	AT	6253M	3303		\$754.00	EUR	SAAR2	ES	BR
I	MAD	SAO	AA	KLSXOW	10530	999999	1	AT	6253M	3303		\$672.00	EUR	SAAR2	ES	BR

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-A

**ARMONIZACIÓN DE DISPOSICIONES RESPECTO A LA IMPLANTACIÓN AL
NIVEL REGIONAL DE UN SISTEMA DE EMISIÓN DE PASAJES
ELECTRÓNICOS**

CONSIDERANDO que un gran número de Estados miembros no cuentan con normatividad específica para la emisión de billetes de pasajes electrónicos;

CONSIDERANDO que en algunos Estados la emisión de un billete de pasaje electrónico no elimina la entrega de un billete de pasaje en papel mediante canje antes de efectuar el vuelo;

CONSIDERANDO que la normatividad que se establezca en cada país debe garantizar a los usuarios y operadores del transporte aéreo la mayor seguridad jurídica posible en sus relaciones comerciales;

CONSIDERANDO que la emisión electrónica del billete de pasaje se convierte en un medio alternativo a la emisión en papel de un billete de pasaje para la comercialización del transporte aéreo;

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- I. Tomar como base la normatividad existente para los billetes de papel e incorporar además aquellos elementos de normatividad que proporcionen seguridad a los usuarios en sus transacciones por medios electrónicos, a aquellos Estados que no cuenten con normatividad para la emisión de billetes de pasajes electrónicos, tales como:
 - a) Derecho a conocer toda la información sobre los términos, condiciones, cargos adicionales, formas de pago y demás elementos que estén contemplados en la tarifa que pretendan adquirir;
 - b) Confidencialidad de la información de los usuarios;
 - c) Claves de acceso único para la adquisición y pago de los billetes de pasaje;
 - d) Protección contra errores técnicos en el funcionamiento de los equipos electrónicos al adquirir o pagar los billetes de pasajes;

- e) Validez del billete electrónico par efectos fiscales;
 - f) Los demás que la normatividad interna de cada Estado prevea como protección para el consumidor.
- II. Considerar la eliminación del canje en aquellos Estados en los cuales, los billetes de pasajes electrónicos se canjean por un billete de papel, y procurar que exista únicamente la emisión del billete de pasaje electrónico, bajo lo señalado en los incisos anteriores.
- III. Tomar como punto de partida la información del billete de papel en la información mínima que contenga el billete de pasaje e incluir las condiciones generales en que se aplica el precio, entre otras (pero no únicamente):
- a) Nombre del pasajero;
 - b) Línea aérea que comercializa el transporte;
 - c) Número de vuelo;
 - d) Fecha de vuelo;
 - e) Aeropuerto de Origen y Destino por cada tramo;
 - f) Tarifa a aplicarse por tramo;
 - g) Cargos e impuestos;
 - h) En su caso, clave de la línea aérea que efectuará el transporte, cuando exista convenio de código compartido;
 - i) Reglas generales que condicionan la tarifa adquirida;
 - j) Información acerca de otros documentos y servicios misceláneos, incluidos o entregados por separados, como el de equipaje y exceso de equipaje, etc;
 - k) Todos los demás elementos que permitan que el consumidor cuente con toda la información posible en relación con el servicio que está adquiriendo.



METODOLOGÍA QUE APLICAN LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS PARA EL COBRO DE TARIFAS AEROPORTUARIAS EN LAS CONCESIONES EN CHILE

1. INTRODUCCIÓN

El Gobierno de Chile en la década de los 90 fomentó la participación del sector privado en la construcción, mantención y explotación de obras públicas.

Este nuevo estilo de aunar fuerzas públicas y privadas ha permitido al Ministerio de Obras Públicas realizar altas inversiones, liberando recursos del Estado para el desarrollo de proyectos de rentabilidad social.

2. SISTEMA DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS EN CHILE

- B.O.T.
- MOP Puede concesionar toda obra pública
- Adjudicación vía licitación pública
- Decisión en base a:
 - Plazo
 - Tarifa
 - Subsidio
 - Bienes y derechos
 - Etc.

3. MARCO LEGAL DEL SISTEMA DE CONCESIONES

- Aplicación amplia (viales, portuarias, aeroportuarias)
- Genera régimen normativo de derecho público
- Todo contrato es licitado públicamente
- Sistema abierto a iniciativa privada
- Permite la participación de personas naturales o jurídicas
- Incorpora sistema conciliatorio

4. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL SISTEMA DE CONCESIONES

- Activos físicos no prendables
- Plazos largos (20 - 30 años)
- Participan muchos agentes que necesariamente deben estar de acuerdo
- El mercado de capitales debe tener suficiente profundidad para permitir financiamiento a largo plazo

5. DISTRIBUCIÓN DE RIESGO ENTRE EL ESTADO Y EL CONCESIONARIO

- I.M.G. por el estado
- Si el monto supera lo establecido en las bases, el concesionario deberá compartir un 50% de los sobreingresos

6. CONCESIONES EN EL SECTOR AEROPORTUARIO

El ordenamiento legal vigente radica la planificación aeroportuaria en la **Dirección de Planeamiento del MOP** y su ejecución en la **DAP**. En ambos casos con la participación de la **DGAC** como autoridad técnica aeronáutica

7. CARACTERÍSTICAS DE LA RED AEROPORTUARIA

- 26.8 millones km², 45.000 pies de altura y más 60.000 km de aerovías
- 125 radioayudas, 11 radares control
- 35 dependencias de control de tránsito
- Red digital de comunicaciones con cobertura nacional y gran parte del territorio internacional
- Control de 500 mil operaciones en territorio nacional y 200 mil en sobrevuelan
- 348 aeropuertos y aeródromos
 - 7 internacionales
 - 9 para más de 50 ton
 - 9 para menos de 50 ton
 - 323 aeródromos que cumplen una función de conexión y accesibilidad

8. AEROPUERTOS CONCESIONADOS

- **1995** US\$ 6 Millones cada uno
 - Diego Aracena de Iquique
 - El Tepual de Puerto MonttOPERAN ACTUALMENTE
CON RESULTADOS POSITIVOS
- **1997** Se incorporó a los contratos la administración de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos
- **2001** Se han entregado al sector privado 8 de los principales aeropuertos del país
- **FUTURO** 100% de la Red Principal Concesionada

9. VARIABLES ECONÓMICAS EN LA ADJUDICACIÓN DE LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS

- Tarifa por Pasajero Embarcado
- Pago al Estado por bienes y derechos
- Menor plazo ofertado

Alcance de ingresos por concepto de servicios comerciales:

- Prestación del servicio básico para el que fue construida la obra
- Explotación áreas de carga
- Cobro por pasajero embarcado
- Cobro a usuarios por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos
- Cobro a usuarios por terminal de carga
- Uso y goce de bienes fiscales

Distintos tipos de servicios aeroportuarios que se traspasan

- **SERVICIOS AERONÁUTICOS**
- **SERVICIOS NO AERONÁUTICOS NO COMERCIALES**
- **SERVICIOS NO AERONÁUTICOS COMERCIALES**

10. CRITERIOS PARA LA DEFINICIÓN TARIFARIA DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y NO AERONÁUTICOS

- Se ha procurado establecer en las bases, tarifas por servicios no superiores a las vigentes antes de la concesión, de manera de no incrementar artificialmente dichas tarifas
(RACIONALIDAD ECONÓMICA)

10. Criterios para la Definición Tarifaria de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos

- Para los servicios que se consideran monopólicos se establecieron tarifas máximas
- Tarifas conocidas por el usuario y no discriminatorias
- Puede explotar directamente o por sub-concesión a terceros
- Existe un manual de operación
- Se reajusta por la inflación (IPC semestral)

11. MARCO REGULATORIO DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO EN LA ETAPA DE LA EXPLOTACIÓN

- Regulación de tarifas
 - Servicios monopólicos
 - Servicios no monopólicos
- Tratamiento no discriminatorio de los usuarios
- Calidad de servicio
 - Normas DGAC
 - Estándares de operación definidos
 - Opinión de usuarios a través de encuestas
 - Benchmarking

12. CASO DE AMB

- Factores y tramos considerados
 - Plazo de concesión
180 - 216 meses
 - Tarifa por pasajero embarcado
\$ 601 - \$ 2999

• Tarifa Máxima por Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos

T1	Tarifa Máxima Mensual por m ² de counter para compañías aéreas.	UF 1.5x(100-PRTM)/100
T2	Tarifa Máxima Mensual por m ² de oficinas para compañías aéreas.	UF 1.5x(100-PRTM)/100
T3	Tarifa Máxima Mensual por m ² de terreno construido.	UF 0.5x(100-PRTM)/100
T4	Tarifa Máxima Mensual por m ² de área pavimentada o losa.	UF 0.3x(100-PRTM)/100
T5	Tarifa Máxima Mensual por m ² de terreno eriazo urbanizado.	UF 0.22x(100-PRTM)/100
T6	Tarifa Máximas de estacionamientos públicos para vehículos en general	CVMix(100-PRTM)/100
	Servicio de Transporte de Equipaje dentro del Terminal	Gratuito. No se permite cobro a los usuarios

PRTM: Porcentaje de reducción ofertado por licitante

CVMi :Cargo variable máximo por "Concesión Acceso Vial a AMB"

• Políticas comerciales

- Cultura Corporativa Comercial
- Políticas de Arrendamiento
- Sistemas y Planes Comerciales
- Oferta Competitiva al Público
- Sistemas de Contabilidad Comercial
- Normas de Servicio al Cliente
- Desarrollo de Planes Comerciales
- Política de Precios de Calle
- Búsqueda Agresiva de nuevas oportunidades de ingresos

• Descripción del Plan

La mejor medida posible que el administrador de un aeropuerto puede tomar es PROPORCIONAR **SEGURIDAD/ESTABILIDAD** EN LOS PRECIOS Y UN ALTO NIVEL DE SERVICIOS.

“Tratar a los viajeros como si tuvieran la alternativa de escoger otro aeropuerto”

• Filosofía de Servicio

- El aeropuerto los ha tratado bien
- Han ahorrado tiempo
- Han visto algo único
- Han sido tratados hospitalariamente en un medio limpio
- Los precios son razonablemente atractivos
- Han recibido un buen servicio por el costo
- La experiencia fue lo suficientemente grata como para elegir Santiago nuevamente

- Política de Precios

- Los precios cobrados por los servicios comerciales no exceden de los límites especificados en las Bases de Licitación
- Se establece una política de precios justos, acorde al mercado
- A los sub-concesionarios se les pide política de precios de “calle”

13. CONCLUSIONES

- Tendencia a la liberalización de servicios aéreos → Administración Flexible
- Restringir regulación para que opere mercado, sin sacrificar eficiencia
- Al concesionar la construcción y administración, la competencia no es posible, por lo que es esencial la regulación sobre condiciones de acceso y precios del insumo esencial

- Se adjudicó mediante Demsetz
- Tasas según DAR-50
- Elementos complementarios
 - No se puede cambiar tarifa sin aceptación del Estado
 - El Estado decide si es aceptable una práctica o no
 - La legislación antimonopolios es la última instancia que define si es o no aceptable una conducta

Mitigación del riesgo en la concesión de AMB

- A) I.M.G.
- B) Estado no es competidor
- C) Licitación conjunta PASAJEROS-CARGA
- D) Integración vertical y exigencia de un operador aeroportuario
- E) Existe un comité operacional (COP)
- F) Aspectos ambientales

Finalmente:

- 1) Chile: Lider el Latinoamérica en cuanto a infraestructura y seguridad aeroportuaria, en gran parte gracias a las concesiones
- 2) Desarrollo creciente obliga a explorar nuevos mecanismos y acciones
- 3) Se requiere que el sistema se autofinancie, por lo que hay que avanzar en estudios de costos de la red
- 4) Seguir impulsando la participación de privados y resguardar los niveles de seguridad

Salvador de Bahía, Agosto 2001.



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
DIRECCIÓN NACIONAL DE AEROPUERTOS

EL ENFOQUE EQUILIBRADO –ACUERDO INTERNACIONAL SOBRE UN PROGRAMA PARA EL MANEJO DEL RUIDO DE AERONAVES

Antecedentes

1. En su quinta reunión, realizada en enero de 2001, el Comité sobre la Protección Medioambiental y la Aviación (Committee on Aviation Environmental Protection - CAEP/5) de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) aprobó un programa equilibrado para manejar el ruido de aeronaves. Este enfoque se contempla como un proceso transparente, acordado a nivel internacional, con la fiscalización por las autoridades nacionales competentes, que aborda los problemas del ruido, aeropuerto por aeropuerto, y cuya solución se concentra en la situación específica de cada aeropuerto.

2. Los miembros del CAEP convinieron en que las acciones de manejo del ruido tomadas por un aeropuerto deben ser consideradas sólo en el contexto de un programa equilibrado y que el objetivo es lograr el beneficio medioambiental máximo con la mejor relación costos - eficacia. El CAEP convino además en los cuatro elementos del enfoque equilibrado - reducción del ruido en la fuente, iniciativas de planificación del uso de la tierra y mitigación del ruido, procedimientos operacionales para disminuir el ruido y restricciones operativas sobre las aeronaves. Con base en lo anterior, el CAEP propuso una resolución de Asamblea que requiere que las Naciones Estados adopten un programa equilibrado para abordar los problemas de ruido en los aeropuertos y para que el Consejo desarrolle pautas conforme a las cuales los Estados Contratantes podrían implementar un programa equilibrado para el manejo del ruido.

3. Como respuesta, el Secretariado ha sometido un proyecto de resolución acerca del enfoque equilibrado para que sea considerado en la 33ª Asamblea, que se prevee va a celebrarse en Montreal, del 25 de septiembre al 5 de octubre de 2001. Estados Unidos apoya por completo las recomendaciones del CAEP/5 y considera que la adopción de una resolución por parte de la Asamblea es un elemento crítico en el desarrollo de este concepto a nivel internacional.

4. Creemos que un programa equilibrado implementado por completo puede lograr el beneficio medioambiental deseado más eficientemente que una eliminación progresiva, a nivel mundial, o incluso regional, de cualquier aeronave del Capítulo 3. Lo logra concentrándose en aeropuertos específicos en donde el ruido es un problema, permitiendo soluciones muy específicas que se adecuen a cada situación determinada. Este criterio es apoyado por las conversaciones entre los miembros del CAEP, sostenidas en el mes de enero, en el sentido de que (entre otras cosas):

- a) La nueva norma de severidad de ruido desarrollada para el Anexo 16, Volumen I, estaba destinada exclusivamente a fines de certificación y no se pretendía que fuera utilizada como una base para restricciones operativas;
- b) los resultados de los análisis de costos / beneficios que se realizaron no apoyan la eliminación progresiva y general de las aeronaves del Capítulo 3 en las regiones no exentas;
- c) todos los miembros podrían apoyar los cuatro elementos del programa equilibrado (reducción del ruido en la fuente, planificación del uso de la tierra, procedimientos operaciones para la disminución del ruido y restricciones operacionales sobre las aeronaves);
- d) es necesario mayor trabajo con respecto a un proceso de OACI para las condiciones relativas a las restricciones operacionales como parte de un programa equilibrado.

5. Para tener un programa realmente eficaz, uno que proporcione los beneficios medioambientales deseados de la manera más eficiente que sea posible y que cumpla con los objetivos expresados en las conversaciones de la CAEP, hay ciertas características que Estados Unidos considera esenciales.

6. En primer lugar, el control del ruido en la fuente se debe basar en la adherencia a normas basadas en el desempeño y adoptadas a nivel internacional. Junto con la aplicación de estas normas, debe haber una utilización total de otras medidas disponibles para manejar el ruido, entre ellas, la administración de uso de la tierra, medidas de mitigación de ruido, procedimientos operacionales, acuerdos voluntarios, etc.

7. En segundo lugar, debe haber un proceso, acordado a nivel internacional, dentro del cual los Estados Contratantes implementarían un programa equilibrado para abordar preocupaciones de ruido especiales y significativas de los aeropuertos individuales. Para que tal programa sea eficaz en abordar las diferentes necesidades de todas las regiones de la OACI y los Estados Contratantes, debe haber un grado de uniformidad dentro del proceso, y un grado de certeza de que las Naciones Estados respetarán tal programa, en coherencia con sus prácticas y leyes nacionales, al abordar el ruido de las aeronaves.

El Proceso

8. El objeto de un proceso acordado a nivel internacional (OACI) es el de normalizar, hasta donde sea posible, la manera en que las Naciones Estados abordarán los problemas del ruido. El proceso debe proporcionar la flexibilidad para resolver los problemas de ruido significativos de aeropuertos específicos en concordancia con la Convención de Chicago. Esta flexibilidad podría incluir un enfoque conforme al cual un Estado Contratante puede permitir que un aeropuerto, en ciertas circunstancias, aplique restricciones limitadas en cuanto a que las aeronaves cumplan con normas especificadas por la OACI como parte de un programa

equilibrado de medidas de mitigación de ruido. Este enfoque proporcionaría la uniformidad y la certeza en cuanto a las circunstancias en las que se podrían imponer restricciones operativas, las cuales son obligaciones fundamentales de la propia Convención de Chicago.

9. El proceso debe proporcionar, dentro de un marco transparente y participativo, una necesidad medioambiental, cuantificada y demostrada, que amerite acción adicional, una declaración clara del objetivo medioambiental a lograrse, una exploración exhaustiva de los pasos para abordar el problema dentro del programa equilibrado, un análisis de costos / beneficios transparente que compare todas las medidas o acciones posibles y en el cual se base una decisión definitiva, y un foro en el que todas las partes interesadas participen durante todo el proceso para asegurar que se consideren todos los intereses antes de tomar cualquier acción.

10. Aunque que se reconoce la soberanía, las obligaciones legales y la situación política singular de cada Nación Estado, es implícito dentro de un proceso acordado a nivel internacional que los Estados Contratantes participen en la mayor medida posible. Específicamente, un proceso que sirva a todos los miembros de OACI debe contener los elementos siguientes:

- a) Una evaluación de la situación de ruido actual y futura en un aeropuerto.
- b) Identificación de las medidas potenciales para controlar los problemas específicos del ruido, incluido el efecto futuro de nuevas normas de certificación, iniciativas de política de uso de la tierra, medidas de mitigación del ruido, acuerdos voluntarios entre aeropuertos y operadores, cambios en los procedimientos operacionales y la imposición de restricciones operativas sobre las aeronaves.
- c) Una evaluación comparativa económica y medioambiental para establecer los costos y beneficios relativos de una gama completa de medidas consideradas en aeropuertos individuales y en la cual se basaría una decisión definitiva.
- d) Consultas con todas las partes interesadas durante la formulación de decisiones y aviso público adecuado de las acciones que se proponen.
- e) Fiscalización, por la autoridad nacional, del proceso de enfoque equilibrado utilizado por los aeropuertos, con coordinación por las autoridades regionales, según convenga.
- f) Un mecanismo para la resolución de controversias en el cual estén envueltas las partes interesadas.

11. Al decidir si son necesarias restricciones operativas en un aeropuerto, ya se deberán haber explorado por completo otras medidas y se deberá haber llegado a la conclusión de que la relación costos - eficacia de tales medidas no es lo suficientemente favorable para abordar la situación de ruido en un aeropuerto. Si es necesario imponer restricciones operativas sobre aeronaves que cumplen con las normas del Volumen I, Capítulo 3 del Anexo 16, Estados Unidos cree que los Estados:

- a) deben basarse exclusivamente en normas de certificación basadas en el desempeño, al considerar restricciones sobre las aeronaves basadas en el desempeño.
- b) no deben imponer restricciones operativas sobre aeronaves que cumplen, sea a través de una certificación original o una recertificación, con las normas de ruido del Volumen I, Capítulo 4 del Anexo 16.
- c) proporcionar un período de notificación razonable antes de la implementación de cualesquiera restricciones operativas.
- d) ofrecer un plazo de implementación razonable para que una restricción operativa no afecte indebidamente a la flota de un operador en un determinado aeropuerto.
- e) aplicar cualesquiera restricciones en coherencia con el principio de no discriminación del Artículo 15 de la Convención de Chicago, de manera que los operadores extranjeros reciban un tratamiento por lo menos tan favorable como sus propios operadores en los mismos aeropuertos.
- f) tomar en cuenta las circunstancias especiales de los operadores de aeronaves del mundo en vías de desarrollo al implementar restricciones operativas en los aeropuertos.

Conclusión

12. Un programa equilibrado para el manejo del ruido de aeronaves puede proporcionar un beneficio medioambiental de una manera más enfocada y con una mejor relación costos-eficacia que una eliminación progresiva a nivel mundial o regional. Además, un programa equilibrado es adaptable a las diferentes necesidades de las diferentes regiones, y dentro de las diferentes Naciones Estados. Sin embargo, para que sea eficaz, un programa equilibrado debe ser aceptado por completo por los miembros de la OACI, y debe aplicarse de manera uniforme a nivel internacional. Se alienta a los Estados Contratantes a que apoyen la adopción del programa equilibrado en la Asamblea de la OACI a celebrarse este otoño, y que tomen las medidas para implementar los principios del enfoque equilibrado dentro de sus propios gobiernos.



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

**Grupo de expertos acerca de temas de transporte
aéreo políticos, económicos y legales**

**(Group of Experts on Political, Economic and Legal Air
Transport Issues - GEPEJTA)**

Agosto de 2001

**Carl Burleson
Director para el Medio Ambiente y la Energía
Administración de Aviación Federal
Washington, DC**

1



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

***"Es probable que las cuestiones
medioambientales impongan la limitación
fundamental sobre el crecimiento del transporte
aéreo en el siglo XXI".***

**Oficina de Política de Ciencia y Tecnología de la Casa Blanca, agosto de
1995**

2



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

Éxito en el pasado

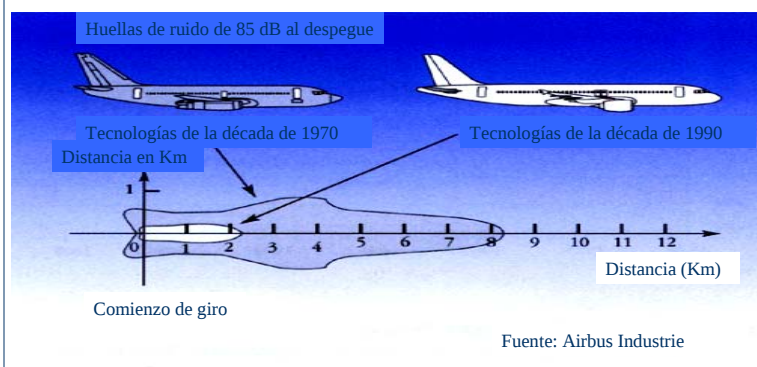
- ✓ Un retrovistazo
 - ✓ La cambiante de huella del ruido
 - ✓ Población expuesta a DNL 65dB

3



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

LA CAMBIANTE HUELLA DEL RUIDO

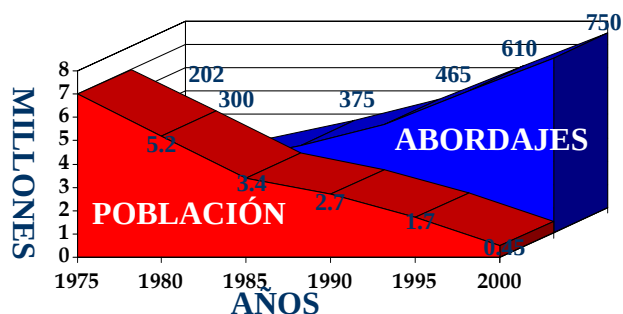


4



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

POBLACIÓN EXPUESTA A DNL



5



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

¿Por qué es necesario que hagamos más?

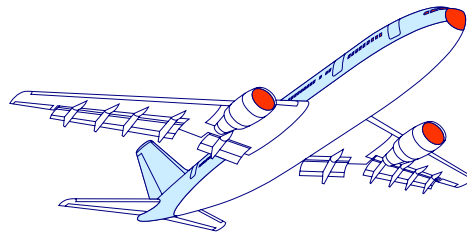
- ✓ Creciente exposición al tráfico y el ruido
- ✓ Creciente demanda
- ✓ Necesidad de ampliar la capacidad de los aeropuertos
- ✓ Creciente presión política para actuar

6



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

HACIA EL FUTURO



7



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

Resultados del CAEP/5

- ✓ Nueva norma de severidad del ruido (Capítulo 4)
- ✓ Recertificación
- ✓ Ninguna eliminación progresiva de aeronaves del Capítulo 3
- ✓ Apoyo para un programa equilibrado de manejo del ruido
- ✓ Necesidad de dar consideración especial a los operadores de países en vías de desarrollo

8



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

Capítulo 4

- ✓ Nueva norma de certificación para aeronaves
 - ✓ Reducción acumulativa de -10 decibeles del nivel del Capítulo 3
 - ✓ Entra en vigor el 1º de enero de 2006
 - ✓ Aplicable a nuevos diseños de aeronaves-no a la flota actual o a aeronaves que se producen actualmente
 - ✓ La certificación original o la recertificación conforme al Capítulo 4 son igualmente válidas

9



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

Por qué otra eliminación progresiva no es la solución

- ✓ Enormemente costosa
 - ✓ Experiencia de EE.UU.
 - ✓ Eliminación progresiva del Capítulo 2: \$11.000 / persona
 - ✓ Eliminación progresiva del Capítulo 3: \$650.000 a \$1 millón / persona
- ✓ No existe tecnología nueva en el mercado

10



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

El enfoque equilibrado al manejo del ruido

- ✓ Un proceso transparente, aeropuerto por aeropuerto, que contempla la reducción del ruido en la fuente, iniciativas de planificación del uso de la tierra y mitigación del ruido, procedimientos operacionales de disminución del ruido y restricciones operativas sobre las aeronaves, con el objetivo de lograr la solución con la mejor relación costos - eficacia a un problema de ruido local

11



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

Los elementos de un enfoque equilibrado

- ✓ Evaluación de la situación de ruido del aeropuerto
- ✓ Identificación de medidas potenciales
- ✓ Evaluación económica y medio ambiental
- ✓ Consultas con todas las partes interesadas
- ✓ Fiscalización por la autoridad nacional competente
- ✓ Mecanismo para la resolución de controversias

12



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

Situación de trabajo dentro de la OACI acerca del enfoque equilibrado

- ✓ Proyecto de resolución para la Asamblea
 - ✓ Marco de referencia acordado internacionalmente
 - ✓ Desarrollo de pautas para los Estados Miembros (CAEP/6)
- ✓ Se prevé un acuerdo internacional sobre el enfoque equilibrado en la 33ª Asamblea (25 de septiembre / 5 de octubre de 2001)

13



RUIDO DE AERONAVES - EL CAMINO HACIA ADELANTE

Resumen

- ✓ El enfoque equilibrado es la mejor solución
 - ✓ Se trata del enfoque con la mejor relación costos - eficacia
 - ✓ Brinda la flexibilidad necesaria para abordar diversas preocupaciones y situaciones
 - ✓ Aborda las necesidades especiales de los Estados en vías de desarrollo
- ✓ Se solicita que los gobiernos expresen su apoyo para el enfoque equilibrado en la asamblea venidera

14

COMISSÃO LATINOAMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

GRUPO DE ESPECIALISTAS EM ASSUNTOS POLÍTICOS, ECONÔMICOS E JURÍDICOS DO TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA)

SEGUNDA REUNIÃO DO GRUPO AD HOC ENCARREGADO DE ELABORAR UMA POLÍTICA REGIONAL EM MATÉRIA DE MEIO AMBIENTE

STATUS DO COMITÊ DE PROTEÇÃO AMBIENTAL EM AVIAÇÃO CIVIL - CAEP

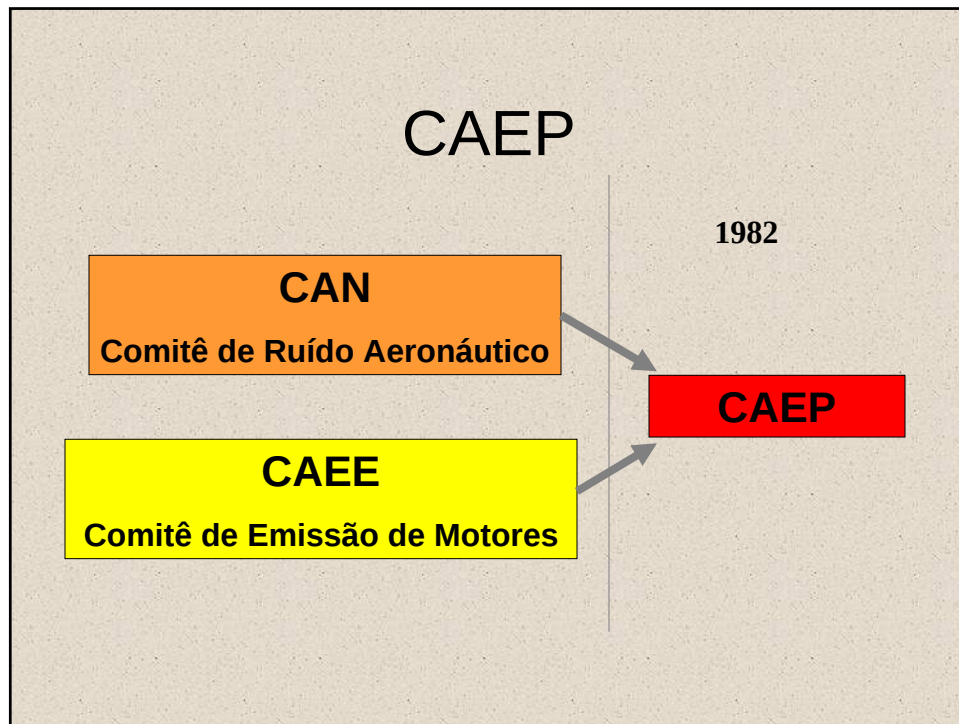
SALVADOR 29 E 30 DE AGOSTO DE 2001

ESTRUTURA DA OACI

Assembléia

Conselho

Comitê de Proteção Ambiental em Aviação Civil - CAEP



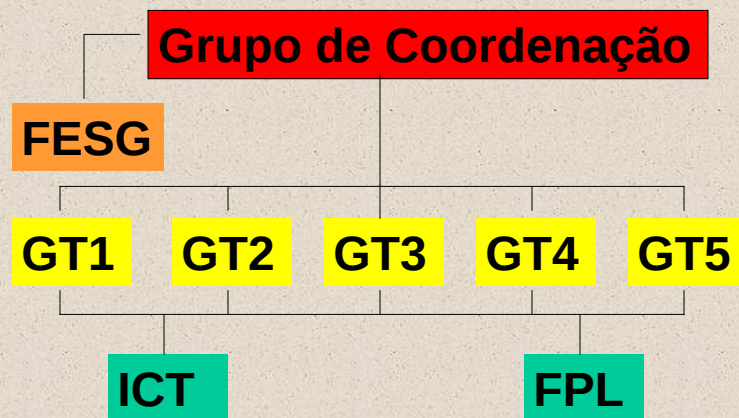
Membros do CAEP

- Brasil
- Estados Unidos
- Canadá
- Japão
- Cingapura
- África do Sul
- Egito
- Austrália
- Alemanha
- Suécia
- Holanda
- Federação Russa
- Inglaterra
- Polônia
- Itália
- França
- Espanha
- Suíça
- Grécia

Observadores do CAEP

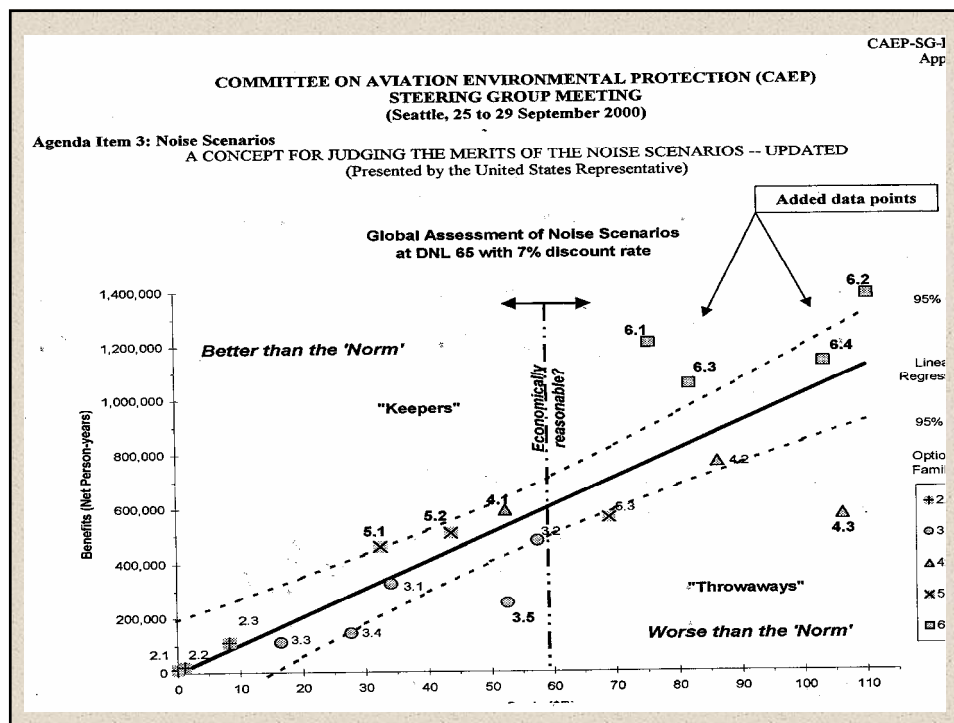
- **NORUEGA**
- **EC** – European Commission
- **ACAC** – Arab Commission of Civil Aviation
- **ACI** – Airport Council International
- **IATA** – International Air Transport Association
- **ICCAIA** – International Coordinating Council Of Aerospace Industries Association
- **IFALPA** – Internacional Federation of Airline Pilots Association
- **T&E** – European Federation for Transport and Environment
- **UNFCC** – UM Framework Convention on Climate Change
- **WMO** – World Meteorological Organization
- **IBAC** – Internacional Business Aircraft Council

Estrutura do CAEP

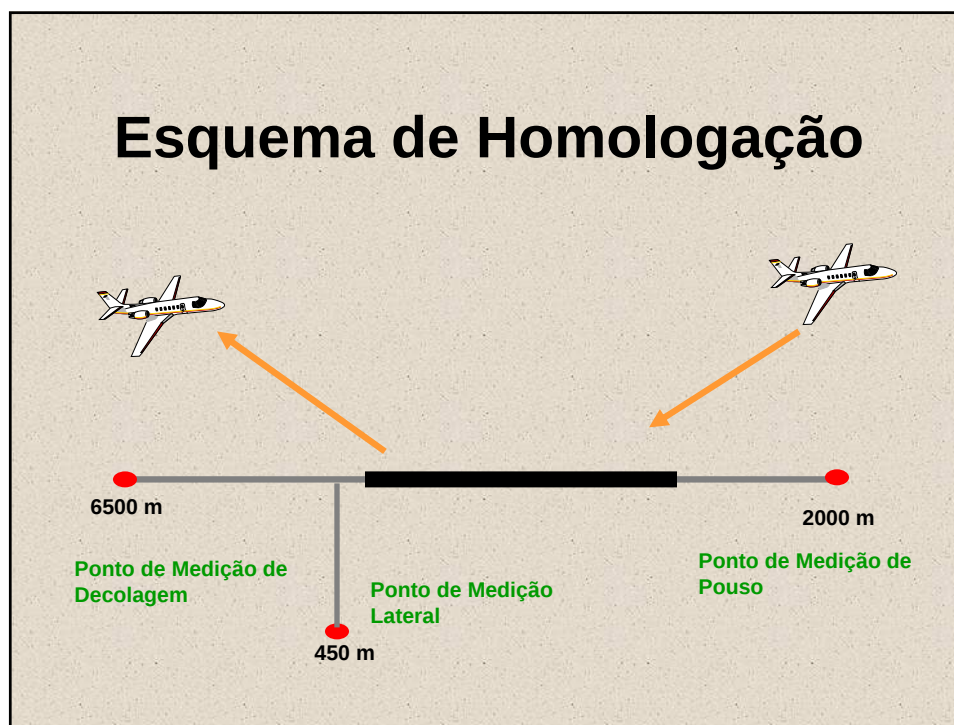


Comitê de Proteção Ambiental em Aviação Civil

- Grupo de Coordenação
- Grupo de Trabalho 1 – Ruído Aeronáutico
- Grupo de Trabalho 2 – Aeroportos e Operações
- Grupo de Trabalho 3 – Emissão de Motores
- Grupo de Trabalho 4 – Emissão - Operações
- Grupo de Trabalho 5 – Taxas e Tarifas Ambientais
- FPL – Coordenação com outros fóruns da ONU
- FESG – Análise econômica
- ICT – Coordenação de trabalhos entre os GTs

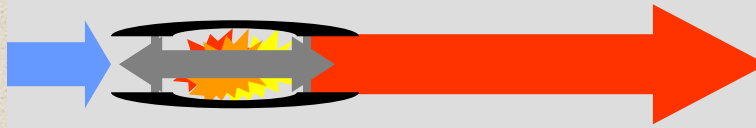


SUMÁRIO DO IMPACTO ECONÔMICO TOTAL – BILHÕES DE DOLARES – US - 1999					
CENÁRIO	PADRÕES DE CERTIFICAÇÃO	DESATIVAÇÃO DE FROTA	IMPACTO ECÔNOMICO (TAXA DE DESCONTO 7 %)	US-EUROPA-AUST-JAP-NZ	OUTROS PAÍSES
1	Nenhuma Ação	Não	0.0	0.0	0.0
2	-8dB in 2002	Não	0.0	0.0	0.0
3	-11dB in 2002	Não	-1.6	-1.2	-0.4
4	-14dB in 2002	Não	-11.6	-8.9	-2.7
8	-8dB in 2002	2009-2016	-27.1	-36.6	9.5
9	-11dB in 2002	2009-2016	-48.3	-61.9	13.6
10	-8dB in 2006	2013-2020	-13.5	-17.9	4.4
11	-11dB in 2006	2013-2020	-23.9	-30.1	6.1
12	-14dB in 2006	2013-2020	-49.0	-57.5	8.4
13	-8dB in 2002	2006-2013	-40.3	-56.3	16.0
14	-11dB in 2002	2006-2013	-71.7	-93.4	21.7
15	-14dB in 2002	2009-2016	-95.8	-115.8	20.0
16	-8dB in 2006	2013-2020	-24.9	-34.8	9.9
17	-11dB in 2006	2013-2020	-35.2	-47.0	11.8
18	-14dB in 2006	2013-2020	-60.3	-74.7	14.5
19	-8dB in 2002	2006-2013	-61.7	-82.0	20.3
20	-11dB in 2002	2006-2013	-93.7	-120.0	26.3
21 bis	-11dB in 2002	2009-2020	-67.4	-88.7	21.3
22 bis	-14dB in 2002	2016-2020	-89.5	-112.5	23.0
IATA	-8dB in 2002	None	-3.2	-2.4	-0.8

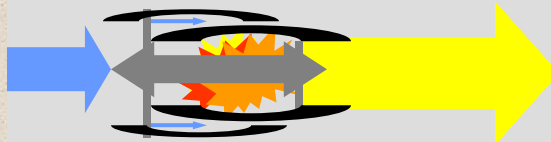


Gerações de Motores

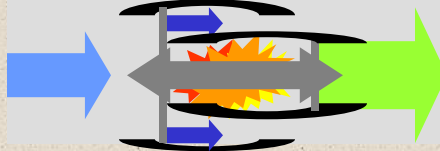
- 1ª Geração de Motores – Não Certificadas



- 2ª Geração de Motores – Aeronaves Capítulo 2

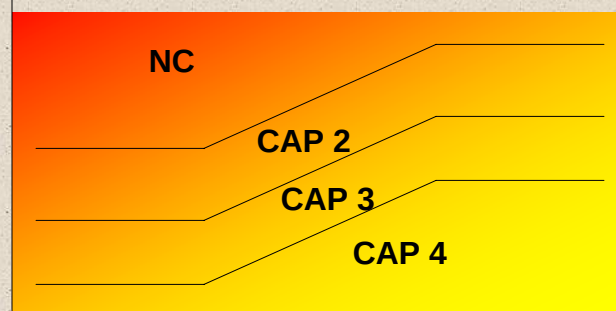


- 3ª Geração de Motores – Aeronaves Capítulo 3



Classificação por Nível de Ruído

Ruído



Massa

RESULTADOS DA REUNIÃO PLENÁRIA DO CAEP 5

- **Agenda Item 1** – Revisão das propostas relativas a emissões, incluindo as emendas ao volume II, do Anexo 16.
- **Agenda Item 2** – Revisão das opções baseadas no mercado para limitar ou reduzir emissões.
- **Agenda Item 3** - Revisão das propostas relativas ao ruído, incluindo as emendas ao volume I, do Anexo 16.

Agenda Item 1 – Revisão das propostas relativas a emissões, incluindo as emendas ao volume II, do Anexo 16.

Algumas conclusões principais foram apresentadas, de acordo com o Relatório Especial do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas sobre a Aviação e a Atmosfera Global

- O crescimento do transporte de passageiros mundial será de aproximadamente 5% por ano, no período de 1990 a 2015 ou 3,1%, se considerado o período de 1990 a 2050.
- O uso de combustível de aviação (total mundial) crescerá quase 3% por ano, no período de 1990 a 2015 ou 1,7%, se considerado o período 1990 a 2050.
- As Forças Radiativas (RF), em 1992, resultante das aeronaves era próxima de 3,5% do total das RF de todas as emissões antropogênicas.
- Em 2050, as Forças Radiativas (RF) da aviação serão 5% do total das RF representando 3,8 vezes o valor de 1992, conforme o cenário de referência do relatório.
- Não deverá acontecer mudanças significativas de raios UV-B nos aviões subsônicos.

Agenda Item 1 – Revisão das propostas relativas a emissões, incluindo as emendas ao volume II, do Anexo 16.

Incertezas científicas que o mesmo relatório identifica

- A influência de aerossóis e contrails nas nuvens cirrus.
- O papel do NOx na mudança das concentrações de metano e ozônio.
- A habilidade dos aerossóis de alterar os processos químicos.
- O transporte de gases atmosféricos e partículas na alta troposfera e baixa estratosfera.
- A resposta climática para as forças regionais e perturbações estratosféricas.

Agenda Item 1 – Revisão das propostas relativas a emissões, incluindo as emendas ao volume II, do Anexo 16.

Benefícios ambientais da implementação do Sistema CNS/ATM.

- Os resultados indicaram a redução de combustível e de CO2 associado, da ordem de 5 % abaixo dos níveis projetados para 2015 tanto nos Estados Unidos como na Europa.
- O referido modelo utilizado para quantificar as reduções alcançadas com o Sistema CNS/ATM deverá ser também aplicado em outras regiões ou micro-regiões tão logo os dados de entrada estejam disponíveis.
- O detalhamento da metodologia empregada na quantificação dos efeitos positivos do Sistema CNS/ATM será apresentado num encontro a realizar-se em fevereiro na OACI (“Fourth Meeting of ALLPIRG/Advisory Group”).

Agenda Item 1 – Revisão das propostas relativas a emissões, incluindo as emendas ao volume II, do Anexo 16.

Medidas Operacionais

O Grupo de Trabalho 4 também desenvolveu, em conjunto com todos os setores da comunidade aviatória (fabricantes, linhas aéreas, aeroportos, serviços de gerência e controle de tráfego aéreo), uma série de práticas que permitem oportunidades operacionais para minimizar o consumo de combustíveis e reduzir emissões de gases dos motores, que em vista da natureza do documento será publicado como um circular da OACI.

Agenda Item 2 – Revisão das opções baseadas no mercado para limitar ou reduzir emissões

- Um sistema de negociação de emissões fechado não mostra resultados benéficos que justifiquem mais considerações no futuro.
- Um sistema de negociação de emissões aberto é uma solução efetiva de custo para redução de emissões de CO₂ no longo prazo, porém não pode ser implementada até o Protocolo de Kyoto ter entrado em efeito e um teto de emissões tenha sido acordado entre os países. Trabalhos adicionais são necessários para desenvolver um sistema de negociação de emissões e estudar as consequências para os países em desenvolvimento e a OACI deve continuar a ter um papel de liderança, particularmente, no desenvolvimento de propostas para os tetos, consistente com a responsabilidade dada a OACI, no artigo 2.2, do Protocolo de Kyoto.

Agenda Item 2 – Revisão das opções baseadas no mercado para limitar ou reduzir emissões

- Desde que um sistema de negociação de emissões aberto tem de ser considerado como uma solução de longo prazo, o CAEP 5 considerou soluções de curto prazo como os mecanismos voluntários e as taxas. Neste sentido, a implementação de um mecanismo voluntário pode ser um primeiro estágio para encorajar ações de curto prazo, como um caminho para um futuro regime.

Agenda Item 3 - Revisão das propostas relativas ao ruído, incluindo as emendas ao volume I, do Anexo 16.

- Após uma discussão completa de todos os assuntos envolvidos, o CAEP 5 concordou em recomendar uma emenda ao volume I, do Anexo 16, envolvendo uma redução adicional de 10 EPNdB, relativo a margem cumulativa do atual capítulo 3. Não serão permitidos trocas e a soma das margens dos níveis certificados para cada qualquer dois pontos deve ser de, no mínimo 2 (dois) EPNdB. Esta nova provisão será inserida como o novo Capítulo 4, no volume I, tendo a sua aplicação início no dia 01 de janeiro de 2006.
- Os novos padrões, com maior restrição de ruído para as aeronaves, foram desenvolvidos para o volume I, do Anexo 16, com a intenção de atender somente aos propósitos de certificação e não de serem usados como base para restrições operacionais.

Agenda Item 3 - Revisão das propostas relativas ao ruído, incluindo as emendas ao volume I, do Anexo 16.

- Os resultados da análise de custo/benefício conduzida não suportam um processo de desativação da frota (“phase-out”) das aeronaves que atendem ao Capítulo 3, nas regiões não incluídas nas exceções.
- Todos os membros puderam suportar os quatro elementos do programa balanceado: redução do ruído na fonte, planejamento do uso do solo, procedimentos operacionais de abatimento de ruído e restrições operacionais de aeronaves.
- Alguns membros acreditam que o programa balanceado pode ser usado para atingir a flexibilidade relacionada as restrições operacionais, que eles desejam ter.

Agenda Item 3 - Revisão das propostas relativas ao ruído, incluindo as emendas ao volume I, do Anexo 16.

- Diversos membros acreditam que os resultados da análise de custo benefício não suportam um processo regional de desativação das aeronaves que atendem ao Capítulo 3.
- Existe uma necessidade de desenvolver um trabalho adicional visando montar uma estrutura da OACI, para as condições relativas as restrições operacionais como parte do programa balanceado