

## **Acta de la XXIII Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Sistema Subregional de Transporte Aéreo - Acuerdo de Fortaleza**

---

En Lima, Perú, siendo las 14:45 horas del día 03 de Octubre de 2011, se reunió el Consejo de de Autoridades Aeronáuticas del Sistema de Transporte Aéreo Subregional– Acuerdo de Fortaleza.

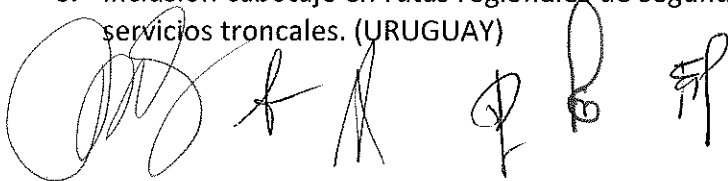
El Director General de Aeronáutica Civil del Perú – DGAC, Ramón Gamarra Trujillo, en su calidad de Presidente del Consejo dio la bienvenida a las autoridades de los Estados Partes y a los observadores presentes, agregándose las palabras de apertura en forma escrita como Anexo I.

El Presidente del Consejo manifestó que el señor José Alberto Maques, Director Nacional de Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Aviación Civil de Argentina había expresado sus disculpas por no poder asistir a la reunión y había solicitado poner en conocimiento del Consejo que Argentina se encuentra efectuando una revisión del Acuerdo de Fortaleza, pues algunos aspectos podrían afectar sus intereses y que están haciendo un estudio por lo que formalizarán una propuesta al respecto que harán llegar en un plazo no mayor de 30 días.

La nómina de los integrantes de las delegaciones y la lista de los observadores constan en el Anexo II

Acto seguido se sometió a consideración la agenda propuesta la misma que consta de los siguientes puntos:

1. Armonización de las normas para la autorización de vuelos exploratorios bajo el marco del Acuerdo de fortaleza. (BRASIL)
2. Diferenciación de tarifas aeroportuarias internacionales para vuelos realizados en el ámbito del Sistema Subregional, sin discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras. (BRASIL y URUGUAY)
3. Resumen de operaciones otorgadas dentro del marco del Acuerdo de Fortaleza. (PARAGUAY)
4. Actualización de la lista de Árbitros del Acuerdo. (PARAGUAY)
5. Inclusión de vuelos no regulares para el servicio de pasajeros y carga (URUGUAY)
6. Inclusión cabotaje en rutas regionales de segunda categoría, que no compitan con los servicios troncales. (URUGUAY)



7. No discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras en el cobro de tasas por los servicios. Establecimiento de tasas diferenciales para los servicios subregionales en cualquier modalidad operativa. (URUGUAY)
8. Informe sobre el resultado de operaciones aéreas solicitadas bajo el marco del Acuerdo de Fortaleza (URUGUAY y PARAGUAY)

**1. Armonización de las normas para la autorización de vuelos exploratorios bajo el marco del Acuerdo de Fortaleza. (BRASIL)**

El representante de Brasil expresó que el Acuerdo de Fortaleza es una herramienta importante para incrementar el tráfico en la región y que contempla la realización de vuelos exploratorios, sin embargo no se encuentran debidamente reglamentados.

En este sentido, se comprometió a presentar un proyecto que será enviado a los Estados Partes para su evaluación y comentarios, con el fin de ser discutido en la próxima reunión, lo que no exime que otros Estados puedan presentar otras propuestas.

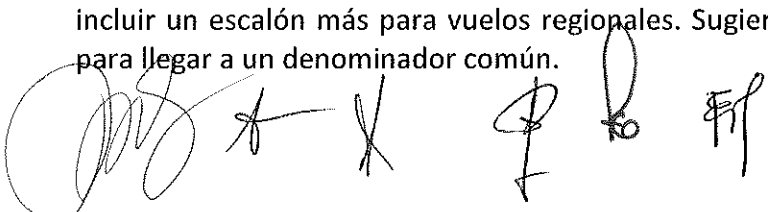
El Presidente del Consejo manifestó que espera recibir la nota de estudio correspondiente para pronunciarse después.

**2. Diferenciación de tarifas aeroportuarias internacionales para vuelos realizados en el ámbito del Sistema Subregional, sin discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras. (BRASIL y URUGUAY)**

En este punto Brasil señaló que la regulación tarifaria es distinta en cada país y que en su país existe una ley que ordena todas las tarifas, ley a la que ANAC no puede confrontar. Sin embargo, manifiesta que para la modificación tarifaria podría plantearse una modificación legal por lo que resulta importante conocer los regímenes tarifarios de los otros Estados Partes.

El Delegado de Uruguay manifestó su complacencia por el deseo de armonizar las tarifas e informó que en su país no se distinguen tasas aeroportuarias internacionales para empresas nacionales y extranjeras. Señaló que debería tenerse en cuenta el principio de no discriminación según el cual en derecho aeronáutico se acepta que en tráfico de tercer nivel, entre países limítrofes puedan reducirse las tarifas sin violar el principio de no discriminación. Plantea la conveniencia de establecer las tarifas de manera que las líneas aéreas extranjeras del sistema no estén más gravadas que las nacionales.

El representante de Brasil señaló que en su país se distinguen las tarifas entre vuelos domésticos e internacionales por el uso de la infraestructura aeroportuaria, siendo el valor igual tanto para las empresas nacionales como para las extranjeras. Manifestó que en su país la estructura tarifaria solamente contempla dos escalones y que no puede incluir un escalón más para vuelos regionales. Sugiere que los Estados hagan un estudio para llegar a un denominador común.

A series of handwritten signatures in black ink, likely belonging to the delegates mentioned in the text, including the President of the Council and the delegates from Uruguay and Brazil.

La Delegada de Paraguay compartió su experiencia señalando que en su país, las tarifas se regulan por el Poder Ejecutivo lo que les permite mayor flexibilización tarifaria Dio lectura al texto que se adjunta como Anexo III.

El Representante de Bolivia señaló que la experiencia de Paraguay es interesante y propone hacer un estudio para encontrar un denominador común.

El Representante de Brasil se comprometió a hacer el estudio y todos los Estados Partes enviarán la información a Brasil para su consolidación y distribución. Consta como Anexo IV un resumen de las exposiciones de Brasil respecto al punto 1 y 2 de Agenda.

**3. Resumen de operaciones otorgadas dentro del marco del Acuerdo de Fortaleza. (PARAGUAY)**

Este punto de agenda fue cancelado por la representante de Paraguay.

**4. Actualización de la lista de Árbitros del Acuerdo. (PARAGUAY)**

La Delegada de Paraguay señaló que desea actualizar la nómina de árbitros, cuyo texto se ha hecho llegar a la Presidencia y que a continuación se detallan: Prof. Doctor Oscar Bogado Fleitas; Abogado Alfredo Ayala Alarcón; Abogado Rubén Gómez Cardozo; y Abogado Miguel Maldonado Banks.

El representante de Brasil manifestó que también modificaban su lista de árbitros reemplazando al señor Rui Messías de Mendoza por el señor José Dolabela Portela y que debía actualizarse la lista de autoridades siendo el actual Presidente de ANAC el señor Marcelo Pacheco Dos Guaranys.

Por su parte, el representante de Uruguay solicitó asimismo, actualizar la nómina de árbitros con la exclusión del señor Eduardo GGallero por fallecimiento.

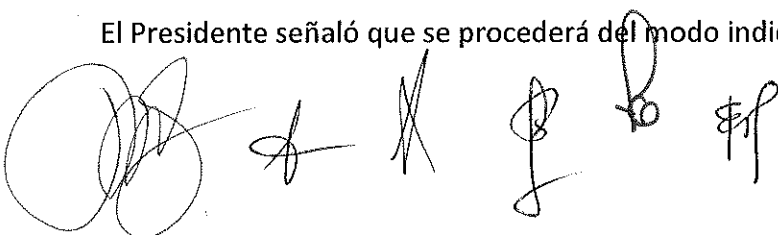
**5. Inclusión de vuelos no regulares para el servicio de pasajeros y carga (URUGUAY)**

Uruguay expresó que el Acuerdo de Fortaleza regula los vuelos regulares y exploratorios pero no los vuelos no regulares por lo que presenta la moción de enriquecer el Acuerdo con la inclusión de vuelos no regulares de pasajeros y carga.

Tanto Chile como Perú expresaron su conformidad ante dicha inclusión y los demás miembros no objetaron la propuesta.

Chile hizo notar que siendo el Acuerdo un marco más complicado de modificar, se sugiere que el mecanismo viable para tal inclusión, sea mediante una Resolución que contemple la mejor disposición de los Países Partes para la realización de vuelos no regulares.

El Presidente señaló que se procederá del modo indicado por el Representante de Chile.

A series of handwritten signatures in black ink, likely belonging to the representatives of the countries mentioned in the text (Paraguay, Brazil, Uruguay, Chile, and Peru).

**6. Inclusión cabotaje en rutas regionales de segunda categoría, que no compitan con los servicios troncales. (URUGUAY)**

El representante de Uruguay manifestó que es política de su país establecer con otros países acuerdos liberales (Paraguay y Chile) donde tienen cielos abiertos y prevén todas las libertades del aire incluido el cabotaje. Señaló que en el año 2003 Uruguay presentó un proyecto de nuevo Convenio de Fortaleza en el que se preveía la concesión mutua de todas las libertades del aire, por lo que en la presente reunión plantea la admisión del cabotaje para rutas regionales de segunda categoría que no compitan con servicios troncales.

Ante dicha propuesta, el representante de Bolivia manifestó su respeto a la iniciativa pero que señaló que su país no está dispuesto a la inclusión de cielos abiertos ni de cabotaje pues la política de Bolivia es fortalecer su industria aeronáutica y que su ubicación geográfica no le permite aceptar esta iniciativa.

Por su parte, los representantes de Chile señalaron que por razones de principio y por la política liberal de Chile apoyan la moción, incluso aceptando el cabotaje no sólo en rutas de segunda categoría sino en todos los vuelos y hasta la octava y novena libertad; sin perjuicio de lo señalado, comprenden la situación de países que tienen una política distinta y en los que hay un mandato legal que no les permite la inclusión del cabotaje.

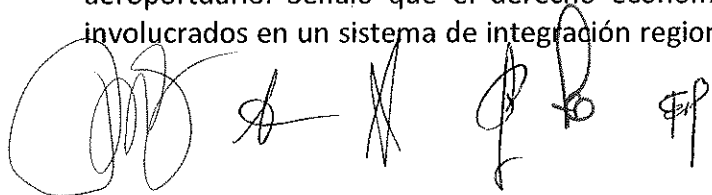
El representante de Brasil manifestó que su ley no le permite el cabotaje. Mientras que Paraguay manifestó su apoyo a la moción.

El representante de Uruguay señaló que anteriormente el Código de Uruguay prohibía el cabotaje y que a raíz del Convenio de cielos abiertos con Chile se planteó una propuesta de modificación del Código de modo que en la actualidad, éste prevé el cabotaje bajo el principio de reciprocidad, por lo que la experiencia y el logro de Uruguay puede ser aplicable a cualquier Estado.

Perú por su parte manifestó que su legislación tampoco permite el cabotaje por lo que no está de acuerdo con la propuesta.

**7. No discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras en el cobro de tasas por los servicios. Establecimiento de tasas diferenciales para los servicios subregionales en cualquier modalidad operativa. (URUGUAY)**

El representante de Uruguay expresó la conveniencia de hacer todos los esfuerzos para que el Acuerdo de Fortaleza se convierta en un sistema económico regional aeroportuario. Señaló que el derecho económico internacional permite a los Estados involucrados en un sistema de integración regional tratarse de manera más favorable que



a otros que están fuera de la Región, por lo que sería posible cobrar tasas aeroportuarias y de todo tipo menores sin que se considere violatorio del principio de no discriminación.

El Presidente solicitó a Uruguay la presentación de una nota de estudio para su evaluación en la próxima reunión.

**8. Informe sobre el resultado de operaciones aéreas solicitadas bajo el marco del Acuerdo de Fortaleza (URUGUAY y PARAGUAY)**

La Delegada de Paraguay aclaró que el tema no fue planteado por su país por lo no tiene comentarios al respecto.

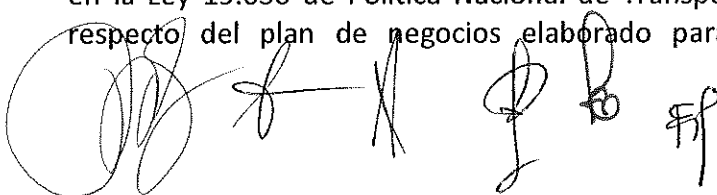
Por su parte, Uruguay señaló que el punto fue solicitado, para su inclusión, por la compañía PLUNA, por lo que estando presente dicha compañía resultaba conveniente su participación.

El Presidente señaló que el Reglamento del Consejo contempla la participación de las empresas aéreas en las sesiones del Consejo por lo que cedió el uso de la palabra a la compañía.

PLUNA representada por su asesora legal, doctora Cecilia Demarco, agradeció la oportunidad de presentar sus inquietudes y la problemática que han enfrentado en la ejecución del acuerdo, señalando que ha tenido diversas dificultades. Manifestó que el Acuerdo es un instrumento de gran potencial para las empresas aéreas que no ha podido desarrollarse en su totalidad. Es una herramienta para lograr la expansión de sus servicios en la región.

Señaló que la compañía ha operado rutas sin problemas a destinos en Brasil. Sin embargo, desde el año 2008 han solicitado a Argentina la operación de la ruta Montevideo - Bariloche sin que se haya logrado ningún tipo de autorización, lo que a su entender representa un desconocimiento de los términos del Acuerdo. En 3 años no obtuvieron respuesta y en el año 2011 solicitaron operar de Montevideo a Mendoza y de Montevideo a Salta habiendo cumplido con todos los procedimientos. La Autoridad Argentina comunicó a la Autoridad Uruguaya que no se cumplieron los procedimientos del Anexo I del Acuerdo lo que fue respondido por dicha autoridad indicando el cumplimiento de dichos procedimientos.

Posteriormente PLUNA ha recibido una respuesta negativa de la Autoridad Argentina la que textualmente señala que "se ha advertido que la realización de los servicios proyectados ocasionarían una distracción de los tráficos regionales operados por las empresas de bandera argentina, provocando una clara colisión con las normas contenidas en la Ley 19.030 de Política Nacional de Transporte Aerocomercial y un serio perjuicio respecto del plan de negocios elaborado para los años venideros por Aerolíneas



Argentinas S.A. como empresa idónea ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado”.

Indicó que la invocación por parte de la Autoridad Argentina a una norma interna, desconoce el Acuerdo de Fortaleza.

Por su parte, Perú puso en conocimiento del Consejo las solicitudes de las empresas peruanas Lan Perú y Taca Perú para hacer uso de la palabra por lo que el Presidente cedió la palabra a las empresas.

Taca Perú a través de su representante Dr. Julio Ferradas Platas, señaló que la empresa ha atravesado por un caso similar al de Pluna con la diferencia que aún no han recibido respuesta hasta la fecha habiéndose vencido en exceso el plazo para resolver. Suscribe en todos los extremos lo manifestado por Pluna y añade que el Convenio de Viena sobre Derecho de los Tratados en su parte tercera, numeral 26, sobre observancia de los tratados, señala que todo tratado en vigor obliga a las Partes y debe ser cumplido de buena fe. Indica que el artículo 1° del Acuerdo de Fortaleza establece que el objeto del acuerdo es promover y desarrollar nuevos mercados y atender la demanda de los usuarios, que no es sólo el interés de la línea aérea sino también existen los intereses regionales. En el caso de la ruta Lima – Mendoza solicitada por Taca Perú, el interés en juego es de la colectividad de Mendoza, más allá de la línea aérea peruana.

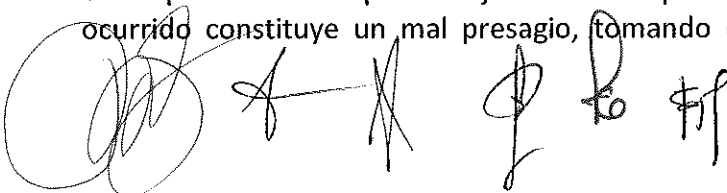
La empresa puso en conocimiento de la Autoridad Peruana la situación y se hizo notar que un Estado Parte está obligado a cumplir el Acuerdo y que caso contrario tiene la salida de denunciarlo. Sin embargo, Argentina no lo ha cumplido ni lo ha denunciado.

Lan Peru a través de su representante Dr. Julio López Palacios, señaló que la situación de la empresa ha sido similar a la de Pluna y de Taca Perú y que se está enfrentando a un desconocimiento y no aplicación de un tratado vigente que atenta contra el Acuerdo de Fortaleza.

Manifestó que realizó dos trámites en el año 2010 ante la Autoridad Argentina, para operar en la ruta Lima – Iguazú y Lima – Rosario.

En el primer caso, obtuvieron respuesta después de año y medio, no obstante haberse cumplido todos los trámites. A través de una comunicación a la Autoridad Aeronáutica del Perú, la Autoridad Argentina ha manifestado que no es posible otorgar la autorización.

Con relación a la ruta Lima – Rosario se obtuvo primero un permiso de vuelo exploratorio, mercado que ha crecido favorablemente, cumpliéndose con los objetivos del Acuerdo de Fortaleza. Sin embargo, cumplido el primer plazo de dichos vuelos, extraoficialmente tuvieron conocimiento de que no se iba a obtener su ampliación, por lo que la empresa tuvo que iniciar un proceso judicial. El representante de Lan Perú considera que lo ocurrido constituye un mal presagio, tomando en cuenta además cuáles han sido los

A series of handwritten signatures and initials in black ink, located at the bottom of the page. From left to right, there is a large, circular signature, followed by several smaller, more stylized initials and signatures.

fundamentos señalados por la Autoridad Argentina para no otorgar los derechos, la cual se ha sustentado en una supuesta distracción del tráfico, ha invocado normativa interna y la protección de la empresa Aerolíneas Argentinas, lo que evidencia una política de proteccionismo que va en contra de los convenios, la reciprocidad y limita la posibilidad de competir, desconociendo la normatividad internacional y negando la posibilidad de un medio de transporte para los usuarios, dinamitando las bases del Acuerdo.

Habiendo culminado su exposición, las compañías fueron invitadas a retirarse para el debate del Consejo.

El representante de Bolivia señaló que siempre han tenido apoyo de Argentina y que han podido operar a dicho país sin dificultad desde puntos de origen distintos a los contemplados en el acuerdo bilateral con Argentina por lo que sugirió que las empresas peruanas soliciten operar desde otros puntos distintos de Lima a fin de desarrollar puntos que no sean troncales.

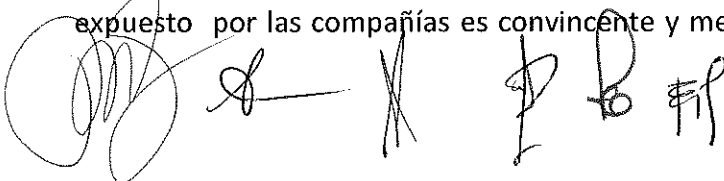
El Presidente del Consejo señaló que de acuerdo al Marco Bilateral entre Perú y Argentina, la ruta troncal convenida era Lima – Buenos Aires.

A los efectos de aclarar el tema, la representante de Paraguay dio lectura al Anexo I punto 2 y 3 del Acuerdo que a la letra dice "Rutas subregionales son aquellas que se extienden desde el último aeropuerto en el territorio de un Estado Parte hasta puntos en los territorios de los otros Estados Partes. Las rutas subregionales sólo pueden operarse con vuelos originados en el territorio del país de la empresa.

Las rutas subregionales podrán contener tramos que unan dos aeropuertos no vinculados por servicios efectivamente operados en el marco de los acuerdos bilaterales. Ningún tramo de una ruta subregional podrá superponerse con tramos efectivamente operados bajo las disposiciones de los referidos acuerdos. De esta manera podrán establecerse vinculaciones desde o hacia un punto establecido en los acuerdos bilaterales hacia o desde otros puntos de la subregión, no incluidos en los referidos acuerdos", con lo cual, indicó, queda aclarado qué rutas estarían comprendidas en el Acuerdo.

Por su parte Chile señaló que no es simple la discusión ante la ausencia de Argentina y propuso que la Sala llegue a la interpretación de los casos de aplicación del Acuerdo conforme ha señalado Paraguay, manifestó además, que los Estados Partes al suscribir el Acuerdo se comprometieron y se sometieron a él debiendo por tanto, ser cumplido.

Uruguay manifestó que en las respuestas dadas por la Autoridad Aeronáutica Argentina no se ha invocado el Acuerdo de Fortaleza o el Convenio de Chicago sino que, o no se contestó, o se invocó una norma interna o una política interna, lo que resulta inaceptable pues el incumplimiento de un acuerdo no puede basarse en una norma interna o una política interna, pues lo que está en juego es el Derecho Internacional. Agregó que lo expuesto por las compañías es convincente y merece formar parte del acta del Consejo



para conocimiento de quienes no están presentes. Asimismo, añadió que la opción de denuncia no es tan sencilla porque aún formalizada la denuncia, el Estado sigue obligado a seguir cumpliendo por 12 meses.

Siendo las 16.30 horas y no habiendo otro tema a tratar, el Presidente agradeció a todos por su participación y dio por concluida la Reunión de Consejo.



POR ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



POR LA REPUBLICA DE CHILE



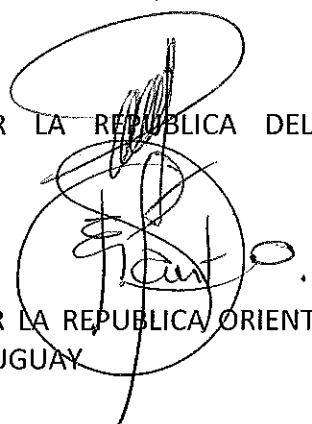
POR LA REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL



POR LA REPUBLICA DEL PERU



POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY



POR LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



REUNIÓN DE LA CONSEJO DE AUTORIDADES SISTEMA SUBREGIONAL DE TRANSPORTE  
AÉREO — ACUERDO DE FORTALEZA

(LIMA, 03 DE OCTUBRE DE 2011)

DISCURSO DE BIENVENIDA E INAUGURACIÓN

**SR. RAMÓN GAMARRA TRUJILLO**  
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ

---

SEÑORES DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS PARTE DEL ACUERDO  
DE FORTALEZA

SEÑORAS Y SEÑORES DELEGADOS

DAMAS Y CABALLEROS

A NOMBRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y REPRESENTANDO  
A LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ QUIERO DARLES LA MÁS  
CORDIAL BIENVENIDA A ESTA REUNIÓN Y DESEAR EN ESPECIAL A NUESTROS VISITANTES  
EXTRANJEROS TENGAN UNA ESTADÍA PLACENTERA EN LA CIUDAD DE LIMA.

QUIERO EXPRESAR MI RECONOCIMIENTO A LA OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA DE  
LA OACI, POR LOS ESFUERZOS QUE PERMANENTEMENTE REALIZA EN BENEFICIO DEL  
DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y AGRADECER SU HOSPITALIDAD.

ES UN HONOR PARA MÍ PRESIDIR ESTE CONSEJO PERO ANTES QUE NADA QUIERO  
NUEVAMENTE EXPRESARLES LAS DISCULPAS DEL CASO, POR HABER TENIDO QUE POSTERGAR



ESTA REUNIÓN, TENIENDO EN CUENTA QUE MI PRESENCIA FUE NECESARIA EN LIMA NO HABIENDO SIDO POSIBLE MI ASISTENCIA A LA LXXXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE CLAC QUE SE REALIZÓ EN COLOMBIA EN EL MES DE JULIO DEL PRESENTE AÑO.

TENEMOS ACORDADA UNA EXTENSA AGENDA, CON TEMAS MUY INTERESANTES COMO LO SON ENTRE OTROS, LA AUTORIZACIÓN DE LOS VUELOS EXPLORATORIOS, LA DIFERENCIACIÓN DE TARIFAS PARA LOS VUELOS REALIZADOS DENTRO EL ÁMBITO DEL SISTEMA SUBREGIONAL Y LA INCLUSIÓN DE VUELOS NO REGULARES PARA EL SERVICIO DE PASAJEROS Y CARGA

TAL COMO ALGUNO DE MIS PREDECESORES YA HA MENCIONADO EN ALGUNA REUNIÓN ANTERIOR, DEBEMOS RECORDAR QUE EL SISTEMA ES UNA HERRAMIENTA QUE PODEMOS Y DEBEMOS USAR EN BENEFICIO DE NUESTROS PAÍSES Y SU INTEGRACIÓN ECONÓMICA.

ESPERO REALMENTE QUE LAS CONVERSACIONES Y PRESENTACIONES QUE SE TENGAMOS EL DÍA DE HOY, NOS LLEVEN A TOMAR ACUERDOS FAVORABLES PARA TODOS LOS MIEMBROS.

POR LO EXPUESTO, NO ME QUEDA MÁS QUE DECLARAR INAUGURADA LA REUNIÓN DEL CONSEJO DE AUTORIDADES DEL ACUERDO DE FORTALEZA.

MUCHAS GRACIAS.

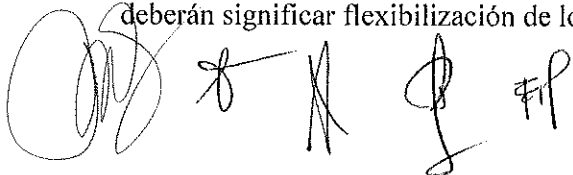


Fecha: 03/10/11

## **Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza**

### **Cuestión 1 - Armonización de las reglas para autorización de vuelos exploratorios**

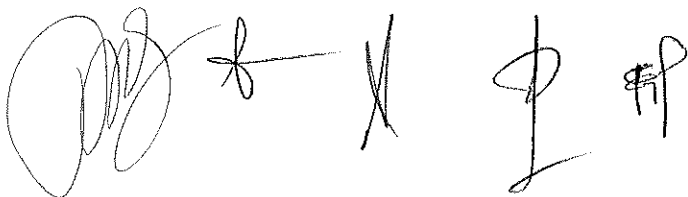
- Histórico: los vuelos exploratorios fueron creados para permitir que los operadores aéreos evaluaran la viabilidad económica de rutas subregionales. En este sentido, luego de la exploración de una ruta por un determinado período de tiempo, el operador tendría mejores condiciones de evaluar la implementación de un servicio regular definitivo;
- Los vuelos exploratorios están mencionados en el Anexo I del Acuerdo de Fortaleza, pero este Anexo no define claramente las características de la operación ni establece los requisitos operacionales a los cuales deberán estar sometidos. Como consecuencia, compete a cada uno de los Estados-Miembros del Acuerdo de Fortaleza la definición de tales criterios, generando sustancial diferenciación de tratamiento y dificultades de aplicación del instrumento.
- Con el objetivo de sanar tales cuestionamientos, se invita a los Miembros del Acuerdo de Fortaleza a establecer un procedimiento para caracterización y aprobación de los vuelos exploratorios. En tal procedimiento, deberán estar incluidos por lo menos los siguientes puntos:
  - Definición de vuelos exploratorios;
  - Características: regularidad; periodicidad, cobros aplicables, discontinuidad de los servicios (implicaciones);
  - Tratamiento por los operadores aeroportuarios;
  - Requisitos operacionales y de seguridad;
- Pre-requisitos: para que la lógica de los vuelos exploratorios sea preservada, es necesario que el procedimiento para otorgar las operaciones se mantenga ágil y de bajo coste para las aerolíneas. De otra manera, no habría diferencias entre un vuelo exploratorio y un vuelo subregional tradicional. No obstante, la celeridad en las autorizaciones de vuelo no deberán significar flexibilización de los requisitos de seguridad.



**Acción sugerida:**

**Se sugiere a los Estados-Miembros del Acuerdo de Fortaleza que:**

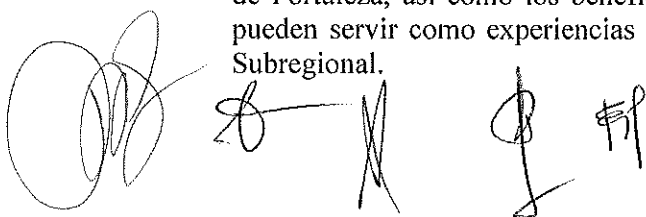
- a) **Tomen conocimiento de la presente propuesta;**
- b) **Recomienden a Brasil que elabore una Nota de Estudios con la pormenorización de la presente propuesta, así como sugestión de texto para el nuevo Procedimiento para Vuelos Exploratorios.**
- c) **Por fin, se sugiere que, luego del recibimiento de la propuesta brasileña, sea realizada reunión en formato de grupo de trabajo ad-hoc en conjunto con la siguiente reunión ordinaria de la CLAC, para finalización del texto, que entonces será oficializado por el presidente en ejercicio del Acuerdo de Fortaleza en comunicación oficial a los otros miembros.**



Fecha: 03/10/11

**Cuestión 2 - Diferenciación de tarifas aeroportuarias para vuelos internacionales realizados entre los Estados-Miembros del Acuerdo de Fortaleza**

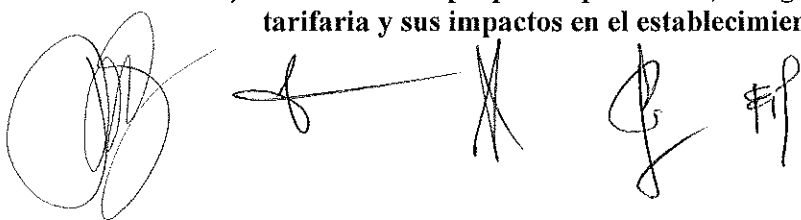
- Histórico: dadas las características específicas del transporte transfronterizo, de corta duración y operada con aeronaves con bajo número de asientos, es de conocimiento de las autoridades de aviación del sistema subregional que las tarifas de transporte (en gran parte tasas aeroportuarias) son responsables por un porcentaje demasiado alto de los billetes aéreos lo que, en realidad, resulta en un perjuicio al establecimiento de nuevas rutas entre los países y por consecuencia, para la conectividad de la región.
- Con el objetivo de estimular la implantación de servicios de transporte aéreo en rutas de baja densidad de demanda, por medio de la reducción de los costes operacionales de las empresa aéreas y de los cargos a los pasajeros, se invita a los Estados-Miembros del Acuerdo de Fortaleza a estudiar y recompilar estrategias de diferenciación de tarifas aeroportuarias para vuelos internacionales realizados entre los Estados-Miembros del Acuerdo.
- Se debe tener en cuenta que:
  - Algunos países ya tienen mecanismos de incentivo a nuevas rutas, pero que el estímulo al tráfico será más grande en caso de que la diferenciación sea estrategia adoptada en régimen de reciprocidad;
  - La diferenciación de tarifas se puede extender a todos los aeropuertos de los países o estar limitadas a aeropuertos que estén ubicados en zonas de frontera. En este caso, sería necesario establecer en conjunto cuales son los criterios para caracterización como aeropuertos de frontera;
  - La diferenciación puede producirse por diferentes métodos como, por ejemplo, por alteración de reglamentos de la propia autoridad de aviación civil. De otra manera puede haber necesidad de alteración de leyes o reglamentos superiores, lo que puede requerir la edición de un acuerdo internacional específico bajo Fortaleza;
  - Las estrategias de incentivo a nuevas rutas adoptadas por los Estados Mimbros de Fortaleza, así como los beneficios que tales estrategias vienen generando, pueden servir como experiencias de mucho valor para los países del Sistema Subregional.



### **Instrucción**

**Se sugiere a los Estados-Miembros del Acuerdo de Fortaleza que:**

- a) **Tomen conocimiento de la presente propuesta;**
- b) **Presenten estudios sobre sus propias legislaciones internas y sobre la posibilidad de adopción de medidas de diferenciación tarifaria, indicando cuales mecanismos (reglamentos internos/acuerdo internacional) serian los más indicados.**
- c) **Presenten sus propias experiencias, si alguna, con medidas de diferenciación tarifaria y sus impactos en el establecimiento de nuevos vuelos.**



**ANEXO II**  
**DELEGADOS**

**BOLIVIA**

LUIS TRIGO ANTELO

Director General de Aeronáutica Civil /DGAC)

**BRASIL**

CARLOS EDUARDO MAGALHAES da SILVEIRA PELLEGRINO

Director

ANAC

JOSE DOLABELA PORTELA

Gerente de Coordinación con Organismos Internacionales

ANAC

**CHILE**

JAIME BINDER

Secretario General Junta de Aeronáutica Civil

ALVARO LISBOA

Asesor Legal de la Junta de Aeronáutica Civil

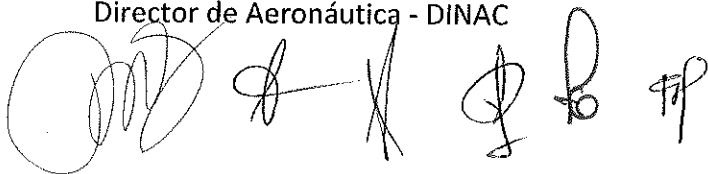
**PARAGUAY**

MARIA LIZ VIVEROS DE BAZAN

Sub Directora de Transporte Aéreo – DINAC

ROQUE DÍAZ

Director de Aeronáutica - DINAC

A series of handwritten signatures in black ink, corresponding to the delegates listed above. The signatures are stylized and vary in length and complexity.

**PERU**

RAMON GAMARRA TRUJILLO

Director General de Aeronáutica Civil

IVAN CHAHUD LA ROSA

Director de Certificaciones y Autorizaciones

**URUGUAY**

FERNANDO MAURENTE

Director General de Aviación Civil

LUIS GIORELLO SANCHO

Asesor Jurídico

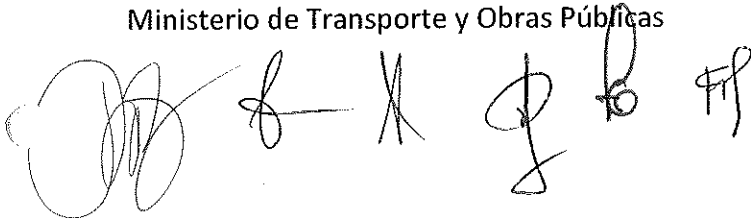
MARIA ANGELICA GONZÁLES

Asesor Legal Junta de Aeronáutica

ELINA RODRIGUEZ

Directora General de Transporte Aéreo

Ministerio de Transporte y Obras Públicas





**REUNIÓN DEL CONSEJO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS DEL  
ACUERDO DE FORTALEZA**

(Lima, Perú, 03 de octubre de 2011)

**Cuestión 3 del**

**Orden del Día:**

**Diferenciación de tarifas aeroportuarias internacionales para vuelos realizados en el ámbito del Sistema SubRegional, sin discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras.**

(Nota de estudio presentada por Paraguay)

**Consideraciones Generales**

1. El Consejo de Autoridades Aeronáuticas posee como una de sus atribuciones la facultad de “procurar, a través de cada Estado Parte, un tratamiento simétrico y convenientemente económico en los niveles tarifarios para los servicios aeroportuarios de tránsito aéreo, migraciones, sanidad, fitosanidad y otros que vengan a ser necesarios, a fin de fomentar el desarrollo del Transporte Aéreo Subregional.”
2. Paraguay quisiera, por lo tanto, compartir su experiencia en la aplicación de tarifas aeroportuarias internacionales para vuelos exploratorios. Es así que a los efectos de brindar a las compañías aéreas mejores condiciones en sus operaciones al Paraguay, en fecha 17 de Mayo de 2011 el Presidente de la República del Paraguay ha promulgado el Decreto No. 6615/11.
3. Este decreto permite a la Autoridad Aeronáutica paraguaya exonerar por un plazo de dos años el 100% de las tarifas aeronáuticas percibidas en concepto de: i) Protección al vuelo; ii) Operaciones; iii) Estacionamiento; y iv) Asistencia y Apoyo en Tierra, a aquellas compañías aéreas que operen rutas exploratorias. Éstas, según el Decreto No. 1401/2009, son aquellas que no se encuentran a la fecha siendo servidas por compañía aérea alguna.
4. Las exoneraciones en las tasas aeronáuticas brindadas por el presente decreto – las cuales son las más costosas en una operación hacia y desde Paraguay - permitirán a las compañías aéreas la posibilidad de lograr una significativa reducción en sus costos operativos. Dicha exoneración no realiza discriminación alguna entre compañías aéreas nacionales y extranjeras.
5. La Autoridad Aeronáutica paraguaya se encuentra sumamente confiada en que este estímulo contribuirá a incentivar la presencia de nuevos operadores en el mercado paraguayo. Cabe destacar que el ahorro de costo proporcionado por las exoneraciones del decreto aquí comentado son aún mucho más importantes para operadores que presten servicios con aeronaves de fuselaje ancho, cuando éstos sean de largo recorrido.
6. Los incentivos otorgados a través de la reducción de tarifas aeronáuticas para vuelos exploratorios han sido debidamente comunicados a todas las líneas aéreas que a la fecha prestan operaciones efectivas al Paraguay, como así también a aquellas empresas que han manifestado interés en el mercado o las que la Autoridad Aeronáutica paraguaya considera que pudieran estar eventualmente interesadas. De igual manera, la Autoridad Aeronáutica paraguaya se ha encargado de cursar sendas notas a reconocidos gremios internacionales que aglutinan a las compañías aéreas, como lo son IATA y ALTA.

**Resultado del trabajo**

7. Paraguay considera que la implementación de los incentivos tarifarios arriba comentados ha sido altamente exitosa. En el año 2010 el tráfico aéreo en el Paraguay ha crecido en un 23% - cifra substancialmente superior al promedio del 7% anual que ha experimentado la región latinoamericana.

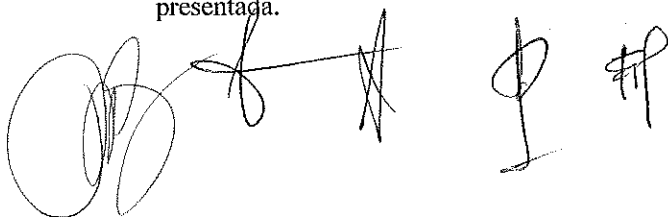
De igual manera, es dable destacar que durante el primer semestre del 2011, el tráfico ha crecido en un 22 % con respecto al mismo período del año anterior. De igual manera, dos compañías aéreas han anunciado nuevas operaciones desde que se promulgó el decreto aquí comentado.

### **Conclusión**

8. Paraguay considera que cada Estado Parte posee un rol determinante en el desarrollo y promoción del transporte aéreo sub-regional. Este puede convertirse en un elemento generador de desarrollo económico para los Estados partes del Acuerdo de Fortaleza. La implementación de incentivos a través de tarifas aeroportuarias aplicadas sin discriminación alguna entre operadores puede contribuir a lograr tal objetivo.

### **Medidas propuestas al Consejo de Autoridades Aeronáuticas**

9. Se invita al Consejo de Autoridades Aeronáuticas a tomar nota de la información presentada.

The block contains five distinct handwritten signatures in black ink, arranged horizontally. From left to right: the first is a large, circular, cursive signature; the second is a smaller, more compact cursive signature; the third is a signature with a prominent vertical stroke; the fourth is a signature with a large loop; and the fifth is a signature with a sharp, angular end.