

**Acta de la XXIV Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Sistema  
Subregional de Transporte Aéreo – Acuerdo de Fortaleza**

---

En Lima, Perú, siendo las 10:00 horas del día 28 de noviembre de 2011, se reunió el Consejo 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.

La nómina de los integrantes de las delegaciones y la lista de los observadores consta en el Anexo I.

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

- Procedimiento para Vuelos Exploratorios, República Federativa del Brasil
- Regímenes Tarifarios aplicados por los Estados Miembros del Acuerdo.
- Resolución sobre Ejecución y Cumplimiento del Acuerdo de Fortaleza (PRESIDENCIA – PERU)
- Presentación Nota de Estudio respecto a no discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras en el cobro de tasas por los servicios, (Uruguay).
- Entrega de la Presidencia y de la Secretaría de acuerdo a lo previsto en el Artículo 10.1 del Reglamento.

A continuación se prosiguió al desarrollo de los temas de agenda:

**Procedimiento para Vuelos Exploratorios, República Federativa del Brasil.**

La Delegación de Brasil presentó la Nota de Estudio, señalando que el Acuerdo de Fortaleza no detalla ni precisa qué son vuelos exploratorios ni sus requisitos, teniendo como resultado que cada autoridad tenga una posición distinta sobre cómo aprobarlos. La propuesta de Brasil es que se tenga un procedimiento armonizado que defina y clasifique los vuelos exploratorios y establezca los requisitos para su aprobación, conforme al detalle contenido en su Nota de Estudio.

La Delegación de Argentina manifestó estar de acuerdo en la necesidad de reglamentar los vuelos exploratorios y propuso la creación de un grupo Ad hoc, invitando a Brasil como proponente y comprometiéndose a participar en él.

Uruguay, tomó la palabra agradeciendo la propuesta enriquecedora de Brasil, por otro lado, opinó que requiere tiempo para la evaluación de la propuesta, y se ofrece a ser miembro del grupo ad hoc. Indica que esta temática no está ajena a Uruguay quien ya con anterioridad ha manifestado su inquietud sobre los vuelos exploratorios.

Chile manifestó que en vista que es la primera vez que conocen el documento, necesitan mayor análisis del mismo. Sin embargo, pueden adelantar opinión en el sentido que es evidente el esfuerzo para que los requisitos sean menores que los vuelos regulares, creen que deben ser menores, deseando que sean más expeditivos y que la tramitación sea la más sencilla posible. Tiene la impresión que todos los países querrán formar parte del grupo ad hoc y sugiere que todos los miembros traigan sus propuestas para la próxima reunión, para intercambiar opiniones y adoptar una posición, pero que para ellos el intento será simplificar lo más posible.

Paraguay se suma a las apreciaciones de Chile y Uruguay y manifiesta que está dispuesto a colaborar con el tema.

Perú, manifestó que para ellos la condición de vuelos exploratorios está más que clara, no habiendo dificultades para autorizarlos en el país. Propuso que el texto final sea revisado en la próxima reunión y pueda intercambiarse por vía electrónica las opiniones de manera oficial para adelantar en la siguiente reunión. El Presidente indicó que la meta es llegar a la reunión de la CLAC con una propuesta clara, por lo que propone que cada delegación nombre un representante para el grupo Ad hoc para el intercambio de opiniones.

Brasil indica que el texto final debe ser tratado previamente, y se ofrece como parte del grupo de trabajo. Esta discusión la tuvo internamente Brasil y concluyeron que estos vuelos son clasificados como vuelos regulares, debiendo cumplir con las exigencias que la legislación impone a dicho tipo de vuelos; indicó que se podría clasificar vuelos exploratorios como vuelos no regulares autorizándose hasta por un periodo de 6 meses, lo que en la práctica se convierte en vuelo regular.

Argentina, coincide con el pensamiento que debe trabajarse el texto previamente e indicó que tienen la misma problemática, por los requisitos de vuelos regulares y no regulares, evaluar como simplificar el trámite por lo que propone ser parte del grupo

Chile indica que los redactores del acuerdo deliberadamente no clasificaron los vuelos ni como regulares ni como no regulares, de allí el nombre de exploratorios y de allí que se

2

pudieran convertir en uno u otro tipo, por lo que sería un error clasificarlos de otra manera, la normativa actual promueve su realización.

Perú resaltó el contenido y dio lectura del artículo 1 del Acuerdo de Fortaleza, señalando que los vuelos exploratorios son un medio para el logro del establecimiento de los vuelos regulares por lo que no se debe ser tan exigente para los exploratorios y buscar promover y desarrollar nuevos mercados. Propuso la designación por cada Estado de un representante para el análisis de la propuesta de Brasil.

Paraguay, Uruguay y Perú manifestaron su conformidad indicando que designarán a su Representantes oportunamente. Chile designó al señor Álvaro Lisboa. Argentina designó al Dr Fabián Shinca y Brasil designó al señor Daniel Ramos Longo siendo el punto focal para este grupo ad hoc.

#### **Regímenes Tarifarios aplicados por los Estados Miembros del Acuerdo**

La Delegación de Brasil presentó la Nota de Estudio preparada por su país, la cual fue elaborada con la información proporcionada por algunos Estados. Expuso sobre el régimen tarifario en su país y manifestó no tener políticas regionales para estos vuelos, mencionando que algunos países sí cuentan con mecanismos como es el caso de Paraguay, y solicitó a los países presentar sus sistemas de tarifas para tener toda la información.

La metodología propuesta se encuentra consignada en la Nota de Estudio que se anexa a la presente Acta.

Se abrió la discusión tomando la palabra Argentina, indicó que se trata de incorporar más facilidades al tráfico regional, dejando sentado que cualquier modificación del acuerdo, debe pasar un régimen especial a través de Congreso por lo cual se requiere un mayor estudio del tema, debiendo en esta instancia tratarse más bien cuestiones de ejecución del Tratado.

A solicitud de Brasil, Paraguay expuso el procedimiento que ellos vienen adoptando para la aplicación de las tasas aeroportuarias, el cual contempla la figura de los vuelos exploratorios para nuevas rutas internacionales, fomentando dichos vuelos con la exención de tasas aeroportuarias por dos años.

Perú explica que en el país existe un organismo distinto a la Autoridad Aeronáutica, que es el competente para regular y establecer las tasas aeroportuarias (OSITRAN) mencionando



que existen tarifas diferenciadas en consideración a la existencia de aeropuertos concesionados y se compromete a hacer llegar a Brasil la información tarifaria.

Chile manifestó que el órgano competente para la fijación de las tarifas es la DGAC, por lo que para el estudio de esta materia tendría que haber un representante de dicho organismo.

Brasil mencionó que la mayoría de sus aeropuertos son públicos y que se encuentran en proceso de concesionar a tres importantes aeropuertos. Manifestó su interés en avanzar en este tema y propuso que en la siguiente reunión podrían participar empresas para que expongan respecto a los costos de las tarifas y principales mercados que podrían beneficiarse con estas políticas.

Argentina, aclara que la información también será ampliamente detallada mas adelante, y para poder plantear una información sería necesario más tiempo al tener también a terceros involucrados en la regulación de las tarifas.

Perú, en este contexto apoyó la iniciativa de Brasil, respecto a la participación de los operadores aéreos en la próxima reunión.

#### **Resolución sobre Ejecución y Cumplimiento del Acuerdo de Fortaleza (PRESIDENCIA – PERU):**

El Presidente indicó que en la reunión anterior se acordó encargar a la Presidencia la redacción de un Proyecto de Resolución respecto a la ejecución y cumplimiento del Acuerdo. El delegado de Perú dio lectura al citado proyecto.

Argentina, manifestó que previo a la aprobación de la Resolución debía ser evaluada la Carta enviada a la Presidencia, procediendo a dar lectura de la misma.

El Presidente sometió a consideración para presentación de los comentarios al respecto, dado que esta información fue alcanzada recién a la audiencia.

Uruguay opinó que se debe seguir con el orden de Agenda y más bien comentar el proyecto de Resolución que fue leído previamente.

Uruguay se refirió al proyecto de resolución y está de acuerdo con la redacción del mismo al igual que Chile y Paraguay. Brasil igualmente dijo estar de acuerdo con los términos y alcances de la resolución, pero no cree que es conveniente apuntar a países vecinos, haciendo alusión a Argentina, país que por su parte señaló que siente que la

Resolución es un llamado de atención y considera que no es que no cumpla con el Acuerdo sino que tiene una interpretación distinta.

Brasil propuso que en el tercer considerando se elimine la referencia a los destinos a Argentina, lo que fue puesto a consideración y discusión.

Argentina por su lado expresó que no se ha tomado en consideración la carta leída previamente y que el tema de la resolución planteada resume la queja de dos Estados y tres empresas concretas lo que debe ser tratado de otra manera, y que se están confundiendo los intereses de los Estados con los intereses de las empresas por lo que no aceptan que se haya incumplido con el Tratado. Asimismo mencionó la existencia de un desvío de tráfico por parte de Lan Perú.

Perú aclaró que efectivamente recibió la queja de dos empresas y no ha recibido ninguna queja formal de Argentina por desvío de tráfico, mencionando el caso concreto de las rutas Rosario y Córdoba, aclarando que no están de acuerdo con el citado desvío de tráfico y que se considera legítimo autorizar estas rutas conforme al Acuerdo de Fortaleza.

Brasil por su parte mencionó que no conoce plenamente el problema, y su posición es cumplir integralmente las disposiciones del Acuerdo, y que quizás las situaciones son distintas para las empresas de Uruguay y de Perú.

Chile precisó que ciertos temas cobran relevancia cuando tocan aspectos económicos de las empresas, precisando que en la reunión se trató la problemática de las empresas, lo que se da cuenta en el Acta firmada por todos en Octubre pasado.

Se tomaron 5 minutos para dar lectura al Acta anterior. Luego de reanudada la sesión, Brasil propuso la inclusión de un Artículo Segundo donde se mencione procedimientos a ser establecidos por el Consejo, los que deberían ser lo más transparentes posibles, proponiendo la inclusión de un plazo para resolver las solicitudes.

Para Uruguay es improcedente porque ya existe un Acta del 2004 donde se establecen los procedimientos y considera que está clara la voluntad de los demás miembros de quitar la última frase del tercer considerando, dado que todos los antecedentes ya obra en Actas y conforme al Acuerdo corresponde aceptar la propuesta por votación mayoritaria. Lo señalado por Uruguay fue ratificado por Paraguay.

Finalmente, los Estados de Brasil, Perú, Uruguay, Paraguay y Chile aprobaron el texto de la Resolución que como anexo forma parte de la presente Acta, la que excluye la mención de las rutas a Argentina.

El presidente indicó que se pasaría la Resolución para la firma correspondiente de los Estados.

**Presentación Nota de estudio “No discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras en el cobro de tasas por los servicios” (Uruguay):**

El representante de la Delegación de Uruguay dio lectura a su Nota de Estudio en forma integral sobre la no discriminación entre los Estados.

El Presidente preguntó si existen opiniones al respecto. Brasil tomó la palabra y mencionó que adopta en su Constitución el principio de no discriminación y de reciprocidad y que sobre el trato preferencial es una práctica de la política de Brasil en América del Sur y América Latina.

Perú por su parte mencionó que tampoco existe discriminación para las líneas nacionales e internacionales y que se adicionará al Acta, la Nota de Estudio propuesta.

**Otros Asuntos:**

El Presidente informó que se recibió la carta de Argentina la cual ya había sido leída por lo que se invita al diálogo.

Argentina mencionó que en el transcurso de la presente reunión se han ido tratando tales propuestas y sugiere que dentro del grupo Ad hoc se pueden tocar más al detalle los procedimientos y puntos planteados.

La delegación de Chile indicó que considera prudente que se discuta dentro del Grupo Ad hoc pues la carta se ha conocido recientemente, sin embargo adelantó que comparte el espíritu de la propuesta de viabilizar el Acuerdo, pero manifiesta no estar conforme con los demás aspectos, le da la impresión que está negando el Acuerdo de Fortaleza. Asimismo, manifestó que el derecho internacional debe respetarse y primar sobre la norma interna.

Por otro lado Chile nuevamente intervino, indicando que en el Acta anterior se encargó a la Presidencia redactar una resolución respecto a los vuelos no regulares a fin que los países contemplen la mejor disposición para autorizar estos vuelos.

Perú manifestó que efectivamente no se ha presentado la Propuesta de Resolución, por ser un tema bastante amplio, sin embargo se puede incluir para ser tratado en una próxima oportunidad.

Por otro lado señaló que las consideraciones expuestas por Argentina en su carta podrían ser analizados por el grupo Ad hoc.

Brasil ante esto, preguntó si este tema también será considerado por el Grupo Ad hoc formado para vuelos exploratorios, aclarando la Presidencia que se trasladará para el análisis dentro de la tarea específica encargada en lo que corresponda.

Argentina mencionó estar de acuerdo en las expresiones de Chile y Brasil para llegar a un Acuerdo que cumpla de manera más eficiente en su funcionamiento y aceptan que no se violará el derecho internacional y lo que se pretende es dilucidar las incógnitas que se tienen en cuanto a los mecanismos del Acuerdo dentro del grupo Ad Hoc y agradece que se estudie la propuesta y todo lo que pueda ser posible dentro del Grupo Ad hoc, estando llanos a tomar las decisiones que sean a favor de utilizar eficientemente el Acuerdo para el bienestar de los Estados Miembros.

El presidente hizo un resumen de todo lo tratado en la reunión de hoy y enfatizó el compromiso asumido en presentar la información que sirva para los trabajos dentro del Grupo Ad hoc.

#### **Entrega de la Presidencia y de la Secretaría de acuerdo a lo previsto en el Artículo 10.1 del Reglamento**

El actual Presidente a cargo del Perú hizo entrega de la Presidencia a la República de Argentina, al señor José Alberto Maquez, y se agradeció la disposición de todos los países y el interés mostrado para lograr una mayor integración en la región.

El nuevo Presidente agradeció la gestión realizada por la Presidencia saliente y se comprometió a asumir la responsabilidad trasladada con mucha seriedad y esfuerzo tratando de llevar adelante los intereses de cada Estado y mejorar las relaciones de todos los Estados entre sí y espera resolver las cuestiones planteadas el día de hoy dentro del grupo ad hoc u otros que se tenga a bien formar.

Argentina, adicionalmente manifestó que como Estado se excusa de poder haber dado la imagen de no querer cumplir con el Tratado y que es su intención mejorar los mecanismos que viabilicen su mejor operatividad.



Siendo las 14:30 horas y no habiendo otros temas a tratar dio el actual Presidente dio por concluida la presente reunión.

POR LA REPUBLICA DE ARGENTINA

POR LA REPUBLICA DE CHILE

POR LA REPUBLICA DE PERU

POR LA REPUBLICA ORIENTAL DE URUGUAY

POR LA REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL

POR LA REPUBLICA DE PARAGUAY

## **ANEXO**

### **DELEGACION**

#### **ARGENTINA**

**JORGE ALBERTO MAQUEZ**  
Director Nacional de Transporte Aéreo.

**VALERIA MOGLIANI**  
Directora de Asuntos Jurídicos.

**FABIAN SCHINCA**  
Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales.

#### **BRASIL**

**BRUNO SILVA DALCOLMO**  
Superintendente de Relaciones Internacionales

**DANIEL RAMOS LONGO**  
Gerente Técnico de Asesoramiento

#### **CHILE**

**JAIME BINDER ROSAS**  
Secretario General de la 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

**PERU**

**RAMON GAMARRA TRUJILLO**  
Director General de Aeronáutica Civil

**IVAN CHAHUD LA ROSA**  
Director de Certificaciones y Autorizaciones

**URUGUAY**

**Luis Giorello Sancho**  
Asesor Jurídico de la Dirección Nacional de  
Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica  
DINACIA

**MARIA ANGELICA GONZÁLES**  
Asesor LEGAL Junta de Aeronáutica

**ELINA RODRIGUEZ**  
Directora General de Transporte Aéreo  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

## XXIV REUNIÓN DEL CONSEJO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS DEL ACUERDO DE FORTALEZA

(Lima, Perú, 28 de noviembre de 2011)

**No discriminación entre aerolíneas nacionales y extranjeras en el cobro de tasas por los servicios.**

(Nota presentada por Uruguay)

### Principio de la libertad de comercio

La creencia en las virtudes del comercio internacional está en el origen del derecho internacional moderno.

La libertad de comercio ha sido definida por la Corte Permanente de Justicia Internacional como “la facultad, en principio ilimitada, de dedicarse a toda actividad comercial”.

La libertad de comercio reconocida por la Corte Permanente de Justicia Internacional, es por lo menos, la de una sana competencia. Sin importar cuáles sean las preferencias ideológicas, todos los Estados están de acuerdo sobre este punto, lo cual explica que hayan podido ponerse de acuerdo sobre algunas exigencias mínimas: por Resolución de la Asamblea General de la ONU N° 35/63, se aprobó el Código relativo al conjunto de principios y de reglas equitativas convenidas multilateralmente para el control de prácticas comerciales restrictivas, elaborado bajo los auspicios de la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (Ginebra, 1980).

### Reglamentación del ejercicio de la libertad de comercio.

Numerosas decisiones unilaterales, acuerdos bilaterales, convenios regionales y universales se han consagrado a dicha reglamentación.

De la comparación de dichos textos se desprende un cierto número de normas internacionales, es decir, principios jurídicos habitualmente aceptados, entre los cuales, aquéllos que los Estados prefieren aplicar. Son en cierto modo principios consuetudinarios “opcionales”, raramente puestos en práctica de manera absoluta: es de su combinación en una misma reglamentación, que se puede deducir la orientación dominante de un régimen jurídico.

Lo que se conoce como el “standard mínimo” no se corresponde exactamente con la definición de norma o standard aceptada aquí. Es una regla supletiva de voluntad; al ser

de origen consuetudinario, no es "opcional", incluso si permite ser reglamentado por vía convencional. En virtud de este standard, los Estados deben acordar a los extranjeros, un trato decente, correspondiente a las exigencias de la justicia y conforme a los principios generales del Derecho.

El papel de estas normas o standards es particularmente importante en el ámbito de las relaciones comerciales internacionales, pero también se lo puede encontrar en otros sectores.

Entre los más usuales, en la materia, se puede citar:

- El trato *de la nación más favorecida*, que implica que el Estado debe acordar a aquél con quien está vinculado por la cláusula de la nación más favorecida, un trato por lo menos igual a aquél que aplica a un tercer Estado. Esta norma es susceptible de modalidades diversas y de múltiples matices.
- El trato *preferencial*, incompatible con la norma precedente, supone una cooperación privilegiada entre socios. Puede ser recíproco u otorgado unilateralmente.
- El trato *recíproco*, implica que Estados vinculados entre sí se otorgan mutuamente las mismas ventajas o privilegios.
- El trato *nacional* es la norma según la cual un Estado debe acordar a sus socios y a los nacionales de éstos, los mismos derechos y ventajas que reconoce a sus propios nacionales.

En virtud del principio de *reciprocidad*, un Estado puede no hacer concesiones sino como contrapartida de concesiones que le hayan sido otorgadas por otros Estados.

#### Aplicación de las nociones anteriores al caso en estudio.

La aplicación de normas no discriminatorias al sistema establecido por el Acuerdo de Fortaleza redundará en un flujo mayor en la prestación de servicios aéreos en la zona geográfica prevista en el Acuerdo, en un trato más equitativo, en la obtención de un entorno de una mayor competencia leal entre las líneas aéreas, en fin, en un mayor desarrollo de la actividad aeronáutica comercial, para beneficio de los usuarios.

Las normas no discriminatorias refieren por un lado a un trato equitativo de las líneas aéreas extranjeras matriculadas en los Estados partes en el Acuerdo, y por otro lado, a un trato igualitario entre las líneas aéreas nacionales y las extranjeras matriculadas en los Estados miembros del Acuerdo de Fortaleza. En este sentido, se trata de la aplicación del trato nacional descrito precedentemente.

Por otra parte, también sería de aplicación el trato recíproco, toda vez que un Estado miembro del Acuerdo de Fortaleza no aplicara el trato nacional. Esto es, si un Estado miembro discrimina dentro de su territorio entre líneas aéreas nacionales y extranjeras procedentes de Estados miembros del Acuerdo, no podrá exigir los beneficios de la aplicación del trato nacional por parte de los demás Estados miembros del Acuerdo.

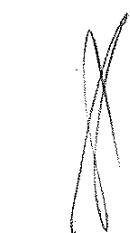
¿Es posible que los Estados miembros del Acuerdo se concedan mutuamente un trato recíproco y preferencial, diferente al que otorgan a las líneas aéreas de Estados no miembros del Acuerdo de Fortaleza? Si así lo hicieran ¿no violarían los principios y normas establecidas por la Organización Mundial del Comercio (OMC)?

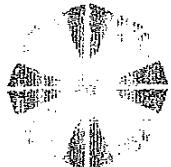
Algunas veces se describe a la OMC como una institución de "libre comercio", lo que no es completamente exacto. El sistema permite la aplicación de aranceles y, en circunstancias restringidas, otras formas de protección. Es más exacto decir que es un sistema de normas consagrado al logro de una competencia libre, leal y sin distorsiones.

Las normas sobre no discriminación — NMF (cláusula de la nación más favorecida) y trato nacional — tienen por objeto lograr condiciones equitativas de comercio. Es también el objeto de las normas relativas al dumping y las subvenciones. Las cuestiones son complejas y las normas tratan de establecer lo que es leal o desleal. Pero en todo caso, se permite la discriminación a favor de Estados miembros de sistemas regionales de integración. El Acuerdo de Fortaleza nació como un tratado complementario del MERCOSUR que no contiene normas relativas al transporte aéreo, y que es un acuerdo de integración económica de alcance parcial dentro del tratado de la ALADI.

En principio entonces, sería posible y deseable que los Estados miembros del Acuerdo de Fortaleza aplicaran las normas del *trato nacional* a las líneas aéreas de los Estados miembros del Acuerdo; que asimismo respetaran la norma del *trato recíproco*. Por último, que se concedieran mutuamente un *trato preferencial*, ya que supone una cooperación privilegiada entre socios.

Se solicita de las Delegaciones tomar nota de lo expuesto precedentemente.





# ANAC

Administración Nacional  
de Aviación Civil Argentina

28284

Nota DNTA N°

REF: TRI-S01:0097476/2011

BUENOS AIRES,

25 NOV 2011

SEÑOR PRESIDENTE:

La Administración Nacional de Aviación Civil de la República Argentina, a través de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo a mi cargo, desea renovar las expresiones manifestadas en la última reunión informal celebrada por algunos de los miembros del Grupo, autoconvocada el día 28 de Julio de este año, concomitantemente con la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en la Ciudad de Cartagena de Indias (República de Colombia). En dicha oportunidad, ante la imposibilidad de asistencia de los representantes de la República del Perú, no fue factible realizar la reunión formal fijada originalmente por la Secretaría de la CLAC para tener lugar el día 27 de Julio, en el mismo lugar.

En tal ocasión, el suscripto reiteró su postura ya expresada anteriormente en reunión del Consejo de Autoridades (que tuvo lugar en ocasión de celebrarse la XIX Asamblea CLAC en Punta Cana, República Dominicana). En tal sentido, se explicó que esta Administración Nacional entiende que resulta necesario encarar un profundo proceso de revisión de los aspectos operativos del Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales.

Como se expresó, ante todo se advierte como primer elemento problemático la comprobada circunstancia de que la propia redacción del Acuerdo es –en muchos aspectos– más bien básica y escueta. En consecuencia, los Estados deben suplir la falencia que la ausencia de un procedimiento preciso implica, y ello lleva a que deban entonces recurrir a efectuar sus propias interpretaciones, lo cual deriva en una disparidad de criterios que conspira contra el buen funcionamiento del sistema.

Asimismo, otro de los problemas detectados consiste en la falta de un mecanismo suficientemente detallado para la aprobación de los vuelos definitivos. En tal sentido, el Acuerdo de Fortaleza –una vez más, debido a su falta de precisiones– compromete la operación de los Estados y hasta afecta los poderes discrecionales que corresponden por naturaleza a toda autoridad aeronáutica. Es claro que ése no puede ser el espíritu del Acuerdo, pues ningún instrumento jurídico multilateral puede afectar los derechos soberanos de un país ni imponerle obligaciones que contradigan su derecho público. Por caso, para la República Argentina se trata de un principio reconocido en el art. 27 de su Constitución Nacional. De lo contrario, se anularía la potestad de las autoridades locales para decidir sobre lo aquello que ha de resultar conveniente o no para los intereses de cada país. En consecuencia, resulta necesario reglamentar la normativa, a los efectos de evitar que estas situaciones se produzcan.



Asimismo, en aquella oportunidad representantes de otras autoridades aeronáuticas expusieron su preocupación por el hecho de que -pese a que el Acuerdo lleva ya quince años de vida- estas manifestaciones demuestran que el mismo no puede acabadamente cumplir con sus objetivos, ante los reclamos de que se reglamente adecuadamente su procedimiento.

Siguiendo este orden de ideas, cabe destacar que en oportunidad de presentarse estas inquietudes el representante de la República Federativa del Brasil se hizo eco de tales palabras, manifestando que su país también compartía el criterio de la necesidad de revisar algunos puntos del Acuerdo de Fortaleza, y en particular destacó la importancia de establecer una reglamentación más detallada y precisa con respecto a los vuelos exploratorios.

Tal tesis fue formalmente expuesta en la XXIII Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Sistema Subregional de Transporte Aéreo – Acuerdo de Fortaleza (Acta del 3 de Octubre de 2011, punto 1: "Armonización de las normas para la autorización de vuelos exploratorios bajo el marco del Acuerdo de Fortaleza - Brasil"). En dicha intervención, el representante de ese país 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, si por ello obstar a que otros Estados puedan presentar diferentes propuestas. Tal como consta en el Acta referida, el suscripto no pudo hacerse presente en la reunión atento a la circunstancia de que no fue anoticiado de la misma ni de su contenido con una antelación suficiente como para que las áreas de trabajo respectivas estudiasen la agenda y pudieran efectuar las propuestas pertinentes.

En consecuencia, se desea poner en conocimiento del Consejo que la República Argentina se encuentra también trabajando en la elaboración de una propuesta propia, la cual de igual modo será remitida para su estudio y discusión en una próxima reunión de dicho órgano, con los fines de reglamentar diversos aspectos del Acuerdo, para atender el propósito de lograr un funcionamiento coherente del mismo, en plena consonancia y respeto de los intereses soberanos de cada Estado.

Sin perjuicio de ello, así como de la eventual discusión de las notas de estudio que otros Estados parte puedan hacer llegar, en cumplimiento del compromiso asumido y reflejado en el acta de la última reunión, deseamos adelantar una concreta propuesta que garantice a los Estados el pleno ejercicio de los derechos soberanos antes mencionados. A nuestro entender, ello debería plasmarse a través de la redacción de una cláusula o cláusulas, mediante acta complementaria o instrumento equivalente, que contenga las siguientes previsiones:

- a) Establecer expresamente que, como mecanismo previo a la evaluación del pedido de autorización para operar vuelos subregionales, el Estado que recibe la solicitud procederá a considerar la misma en conjunto con la legislación interna e internacional aplicable, a los fines de garantizar la ausencia de incompatibilidades.
- b) Reconocer la facultad que el Estado receptor tiene para que, en su decisión, se obre de manera tal de no entrar en contradicciones con su derecho público, tal como se mencionara anteriormente.



Administración Nacional  
de Aviación Civil Argentina

- c) Reconocer al Estado receptor la facultad que le asiste de decidir sobre el pedido en plena consonancia con la política aerocomercial que tenga diseñada como tal, siempre que la misma tenga carácter de norma obligatoria (por caso, en la República Argentina, la Ley Nro. 19.030, norma de orden público).
- d) Reafirmar claramente, en este aspecto, el principio consagrado por el principio de no desviación de tráfico,<sup>1</sup> por cuanto constituye un principio rector que indefectiblemente funciona como herramienta limitativa del Acuerdo, a los fines de evitar prácticas abusivas que lo desnaturalicen. En tal sentido, expresamente se debería reconocer que no corresponde que los Estados aprueben solicitudes de operación de vuelos al amparo del Acuerdo, que generen un desvío de tráfico aéreo fuera de la subregión.
- e) Establecer que en el ámbito del Acuerdo no se autoricen vuelos que conecten *hubs* de distribución de tráfico más allá de la subregión, tal como lo señaló el representante de Bolivia en la última reunión del Consejo de Autoridades (Acta, Punto Nro. 8).
- f) Considerando que el Acuerdo fue celebrado para promover y desarrollar nuevos mercados, establecer que no podrán solicitarse vuelos en que alguno de los puntos de la operación involucre a los aeropuertos principales internacionales de cada Estado.

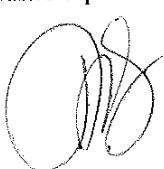
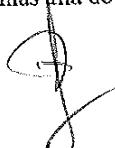
En otro orden de ideas, anticipamos desde ya que el régimen jurídico vigente en la República Argentina prohíbe la operación de vuelos de cabotaje con derechos de tráfico a operadores extranjeros, al igual que sucede en Bolivia y Brasil, con lo cual nuestro país se suma a las objeciones planteadas por esos Estados en la última reunión del Consejo de Autoridades, al plantearse esta cuestión (Acta, Punto Nro. 6).

Solicitando al señor Presidente tenga la amabilidad de hacer circular estas propuestas entre los Estados parte del Acuerdo, aprovecho la ocasión para saludarlo muy atentamente.

Dr. Jorge Alberto Maquez  
Director Nacional de Transporte Aéreo  
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

SEÑOR PRESIDENTE DEL CONSEJO DE AUTORIDADES  
AERONÁUTICAS DEL SISTEMA SUBREGIONAL  
DE TRANSPORTE AÉREO – ACUERDO DE FORTALEZA  
Sr. RAMÓN GAMARRA TRUJILLO  
S / D

<sup>1</sup> ANEXO I, **Criterios operacionales:** 1. *Área geográfica.* Se considera a todo el territorio de los Estados Partes como disponible para operaciones aéreas subregionales, bajo el principio de no desviación del tráfico a puntos más allá de la Subregión.





## Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza

### *Armonización de las reglas para autorización de vuelos exploratorios*

1. 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.
2. 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, compite a cada uno de los Estados-Miembros del Acuerdo de Fortaleza la definición de tales criterios, generando sustancial diferenciación de tratamiento y consecuentes costes de transacción para los operadores aéreos.
3. Con el objetivo de sanar tales cuestionamientos, la autoridad aeronáutica brasileña entiende ser necesario el establecimiento de un procedimiento de aprobación único que sea válido en todos los Estados-Miembros del Sistema Sub-Regional.
4. Sin embargo, para que la lógica de los vuelos exploratorios sea preservada, es necesario que el procedimiento de aprobación 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 del vuelo no deberán significar flexibilización de los requisitos de seguridad.
5. Para que se lleguen a posiciones convergentes respecto al procedimiento de aprobación de los vuelos exploratorios, debe tenerse como premisa la concordancia de los Estados Miembros con los siguientes puntos: (i) características del servicio; (ii) requisitos administrativos mínimos o indispensables; (iii) requisitos operacionales y de seguridad mínimos o indispensables.
6. Una vez obtenido el consenso de los Estados Miembros sobre los referidos puntos, la tarea de acordarse un procedimiento de aprobación único se torna simplificada. Así que la presente Nota de Estudio cercará de exponer las propuestas brasileñas para un entendimiento común acerca de cada uno de esos temas.
7. Características del servicio – La institución de los vuelos exploratorios se debió al interese de los Estados signatarios del Acuerdo de Fortaleza en crear una etapa anterior al establecimiento de los servicios aéreos regulares definitivos. De esa manera, conforme ya afirmado, los operadores aéreos podrían evaluar la viabilidad económica de las rutas exploradas. Teniendo en cuenta tal justificativa, parece razonable asumir que los vuelos exploratorios preservan las características de los servicios regulares, a excepción de su carácter provisorio.
8. Sobre el periodo de vigencia de la autorización, la extensión temporal debe ser suficiente para que el operador pueda tener conocimiento de las condiciones económicas de la ruta, así como de las variaciones causadas por factores estacionales. De otro modo, el período de la



autorización no debe extenderse a punto de caracterizar una operación permanente. Por todo eso, considerase adecuado el período de 6 (seis) meses.

9. Aún que se trate de un servicio provisorio, la necesidad de garantizar niveles mínimos de calidad del servicio prestado exige que los vuelos exploratorios estén sometidos a las reglas de defensa e protección de los consumidores. Por lo tanto, las mismas normas e reglamentos nacionales que disponen sobre puntualidad e regularidad del servicio regular podrán ser aplicadas para la disciplina del servicio exploratorio.

10. Requisitos administrativos mínimos o indispensables:

- Comunicado de la autoridad aeronáutica del país de origen del explotador aéreo: según el procedimiento aprobado por el Consejo de Autoridades Aeronáuticas en su reunión de 04 e 05 de febrero de 1997, ocurrida en Buenos Aires, el comunicado de la autoridad aeronáutica substituye la designación por Nota Diplomática;
- Declaración de regularidad jurídica e económico-financiera del Gobierno del país de origen del explotador aéreo: la declaración tiene por objetivo garantizar la idoneidad del explotador, así como su capacidad de mantenerse en el mercado;
- Instrumento de constitución del explotador aéreo en el país donde se inician las operaciones: este requisito tiene por finalidad asegurar la adecuación del explotador aéreo a las leyes e reglamentos nacionales. En el caso de Brasil, se hace necesario la inscripción de la empresa aérea junto al Catastro Nacional de Personas Jurídicas – CNPJ (*Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ*).

11. Requisitos operacionales y de seguridad mínimos o indispensables:

- Copia del certificado de seguro de las aeronaves utilizadas en la operación: comprobación de la adecuación del explotador a los tratados e acuerdos internacionales que disponen sobre el tema de los seguros en el transporte aéreo;
- Declaración de la autoridad aeronáutica del país de origen del explotador aéreo asegurando el cumplimiento de los siguientes requisitos:
  - Programa de Seguridad del Explotador Aéreo (artículo 3.3.1 de la 8<sup>a</sup> edición del Anexo 17 de la OACI);
  - Especificaciones operativas;
  - Certificado del Explotador Aéreo.

12. Muy apreciaría saber de los Estados miembros del Consejo de Autoridades de Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza sus impresiones sobre los puntos anteriormente, así como sobre posibles mejoramientos que se pueden promover en ellos.

13. Como propuesta alternativa, se puede todavía evaluar la posibilidad de introducirse a la cuestión de los vuelos exploratorios un tratamiento regulatorio excepcional. Teniendo en cuenta tratarse de un servicio aéreo regular con características especiales, se podría asemejar su encuadramiento regulatorio a aquel aplicado a los servicios no regulares.



14. Los requisitos exigidos para la aprobación de vuelos no regulares son significativamente menores que aquellos demandados para los servicios regulares. Así que la utilización de los mismos requisitos exigidos para vuelos no regulares estaría más en línea con el fundamento de los vuelos exploratorios. A pesar de las ventajas de esa alternativa, se debe tener atención con otras cuestiones también aplicables, tales como, derechos de tráfico, oportunidades comerciales, requisitos de seguridad etc.

## Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza

### *Diferenciación de tarifas aeroportuarias para vuelos realizados entre los Estados miembros del Acuerdo de Fortaleza*

1. Considerando las características específicas del transporte aéreo sub-regional, de corta duración y operado con aeronaves de pequeño número de asientos, es conocido por las autoridades aeronáuticas del Sistema Subregional que las tarifas de transporte son responsables por un porcentaje alto del coste total de un viaje.

2. En la Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas de Fortaleza, ocurrida en Lima, en octubre de 2011, integró la agenda el tema de la diferenciación de tarifas aeroportuarias internacionales para vuelos realizados en el ámbito del Sistema Subregional. Durante las discusiones, los Estados miembros presentaron informaciones introductorias sobre sus reglamentos nacionales acerca de la valoración de las tarifas aeroportuarias.

3. Cómo se observó previamente, desde el punto de vista práctico, se debe tener en cuenta que:

- Algunos países ya tienen mecanismos de incentivo a nuevas rutas, pero el estímulo al tráfico será más grande en el caso de que la diferenciación sea 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 la 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 Miembros de Fortaleza, así como los beneficios que tales estrategias vienen generando, pueden servir como experiencias de mucho valor para los países del Sistema Subregional.

4. Considerando las divergencias entre los respectivos sistemas nacionales, se acordó la elaboración de un estudio con el objetivo de analizar las posibilidades de convergencia regulatoria en el tema entre los miembros del sistema subregional. Se invitó también a los Estados-Miembros del Acuerdo a estudiar y recompilar estrategias de diferenciación de tarifas aeroportuarias para vuelos internacionales realizados entre los Estados-Miembros del Acuerdo.

5. Según se registró en el acta del encuentro, los Estados se comprometieron a enviar a Brasil informaciones detalladas sobre sus respectivos reglamentos nacionales de valoración de tarifas aeroportuarias. De su parte, Brasil fue encargado de consolidar tales informaciones y presentarlas en la próxima reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas.



6. De manera a sistematizar las discusiones y permitir una comparación entre las posibilidades de diferenciación de tarifas aeroportuarias, fue solicitada a los Estados que remitieran las siguientes informaciones sobre sus reglamentos y autonomía institucional para implementar estrategias de diferenciación:

- Tipos de tarifas aeroportuarias vigentes (embarque, aterrizaje, estancia etc);
- Criterios de valoración para cada tipo de tarifa (i.e. tarifas de embarque: facilidades disponibles en el aeropuerto; naturaleza del vuelo – nacional o internacional; tarifas de aterrizaje: facilidades del aeropuerto; naturaleza del vuelo – nacional o internacional; peso máximo del despegue etc);
- Referencia e jerarquía normativa de los instrumentos regulatorios: leyes, reglamentos infra-legales etc;
- Competencia de la autoridad de aviación civil para la alteración de los reglamentos nacionales sobre la valoración de las tarifas aeroportuarias.

7. Se adjunta a este documento las informaciones indicadas. Hasta el momento de clausura de esta Nota de Estudios, habrían sido recibidas informaciones solamente de Chile, Argentina e Uruguay.

CHILE

## REGLAMENTOS SOBRE TARIFAS AEROPORTUARIAS

Reglamentos	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Reglamento de tasas y derechos aeronáuticos – DAR-50, 05/03/1974. EDICIÓN 1 D/S 172 Ultima Enmienda D/S 15 de 16.01.05 Diario Oficial No 38.403 del 02.03.06.</li></ul>
Tipos de tarifas aeroportuarias	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasas por aterrizaje;</li><li>○ Tasas por estacionamiento;</li><li>○ Tasas por iluminación;</li><li>○ Tasas por servicio ILS.</li></ul>
Criterios de valoración	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasas por aterrizaje: tipo de aeródromo (instalaciones y servicios de infraestructura disponibles); tipo y peso de la aeronave; tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li><li>○ Tasas por estacionamiento: tiempo de permanencia; tipo y peso de la aeronave; tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li><li>○ Tasas por iluminación: tipo y peso de la aeronave; tipo de servicio operado (nacional o internacional); porcentaje sobre la tarifa de aterrizaje;</li><li>○ Tasas por servicio I.L.S. (<i>Instrument Landing System</i>): tipo y peso de la aeronave.</li></ul>
Competencia normativa de la autoridad aeronáutica	<p>La autoridad aeronáutica chilena no dispone de facultades para dictar y modificar los reglamentos sobre tarifas aeroportuarias, aún se actúa en el suministro de informaciones y datos para subsidiar decisiones de este tipo. La alteración de normas es propuesta por una Subsecretaría de Estado y aprobadas por el Presidente de la República mediante de un Decreto Supremo.</p>

BRASIL

## NORMATIVA SOBRE TARIFAS AEROPORTUARIAS

Reglamentos	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBAer);</li><li>○ Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973;</li><li>○ Decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983;</li><li>○ Decreto nº 91.783, de 17 de outubro de 1985.</li></ul>
Tipos de tarifas aeroportuarias	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasa por embarque;</li><li>○ Tasas por aterrizaje;</li><li>○ Tasas por estacionamiento.</li></ul>
Criterios de valoración	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasa por embarque: tipo de aeródromo (instalaciones y servicios de infraestructura disponibles); tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li><li>○ Tasas por aterrizaje: tipo de aeródromo (instalaciones y servicios de infraestructura disponibles); tipo de servicio operado (nacional o internacional); peso máximo de despegue de la aeronave;</li><li>○ Tasas por estacionamiento: tipo de aeródromo (instalaciones y servicios de infraestructura disponibles); tipo de servicio operado (nacional o internacional); tiempo de permanencia; local del estacionamiento.</li></ul>
Competencia normativa de la autoridad aeronáutica	Reglamentos legales e infralegales; la autoridad aeronáutica no dispone de competencia normativa suficiente para promover alteraciones; aunque subsidie decisiones de este tipo; la modificación de los criterios de valoración necesita ser aprobada por el Parlamento; regulación por <i>pricecap</i> .



CAPAC

ARGENTINA

NORMATIVA SOBRE TARIFAS AEROPORTUARIAS

Reglamentos	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Decreto Nro. 57/2001;</li><li>○ Decreto Nro. 577/2002;</li><li>○ Decreto Nro. 1910/2002;</li><li>○ Resolución del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos Nro. 180/1998;</li><li>○ Resolución del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos Nro. 11/2007.</li></ul>
Tipos de tarifas aeroportuarias	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasas por aterrizaje;</li><li>○ Tasas por estacionamiento;</li><li>○ Tasa por uso de aeroestación y rebalanceo;</li><li>○ Tasa de Seguridad;</li><li>○ Tasa aeroportuaria única de servicios migratorios y de aduana;</li><li>○ Tasa de Uso de pasarela telescópica;</li><li>○ Tasa de Protección del vuelo en ruta;</li><li>○ Tasa de Apoyo al aterrizaje.</li></ul>
Criterios de valoración	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasas por aterrizaje<sup>1</sup>:<ul style="list-style-type: none"><li>■ peso máximo de despegue de la aeronave;</li><li>■ tipo de aeródromo (instalaciones y servicios de infraestructura disponibles);</li><li>■ tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li></ul></li><li>○ Tasas por estacionamiento:<ul style="list-style-type: none"><li>■ peso máximo de despegue de la aeronave;</li><li>■ tipo de aeródromo (instalaciones y servicios de infraestructura disponibles);</li><li>■ tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li><li>■ Local del estacionamiento (plataforma operativa o plataforma remota);</li></ul></li></ul>

<sup>1</sup> Em El Aeroparque Jorge Newbery, se aplica um sobretasa conforme el horário del aterrizaje.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tasa por uso de aeroestación y rebalanceo:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ tipo de aeródromo (instalaciones y servicios de infraestructura disponibles);</li> <li>■ tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li> </ul> </li> <li>○ Tasa de Seguridad:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li> </ul> </li> <li>○ Tasa aeroportuaria única de servicios migratorios y de aduana:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ tipo de servicio operado (internacional o regionales<sup>2</sup>);</li> </ul> </li> <li>○ Tasa de Uso de pasarela telescópica:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li> </ul> </li> <li>○ Tasa de Protección del vuelo en ruta:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li> <li>■ peso máximo de despegue de la aeronave;</li> <li>■ kilómetro recorrido;</li> </ul> </li> <li>○ Tasa de Apoyo al aterrizaje<sup>3</sup>:           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li> <li>■ peso máximo de despegue de la aeronave.</li> </ul> </li> </ul>
Competencia normativa de la autoridad aeronáutica	No informado.

<sup>2</sup> Se aplica a pasajeros internacionales de vuelos regionales cuyo destino final sea una aeropuerto extranjero ubicado a menos de 300 km., in línea recta del aeródromo argentino de salida.

<sup>3</sup> Esta tasa solo es aplicable en aquellos aeropuertos que cuenten con servicios y equipos propios a las tareas de apoyo al aterrizaje, a saber: radar terminal y/o servicio instrumental de aproximación (ILS).

URUGUAY

## NORMATIVA SOBRE TARIFAS AEROPORTUARIAS

Reglamentos	No informado.
Tipos de tarifas aeroportuarias	Aeropuerto de Carrasco: <ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Tasas por embarque;</li><li><input type="radio"/> Tasa por aterrizaje;</li><li><input type="radio"/> Tasas por estacionamiento.</li></ul> Aeropuerto de Punta del Este: <ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Tasas por embarque;</li><li><input type="radio"/> Tasa por aterrizaje;</li><li><input type="radio"/> Tasas por estacionamiento;</li><li><input type="radio"/> Tasa por el servicio de ómnibus interno de aeropuerto;</li><li><input type="radio"/> Tasa por servicios de rampa.</li></ul>
	Aeropuerto no concesionados <ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Tasas por embarque;</li><li><input type="radio"/> Tasa por aterrizaje;</li><li><input type="radio"/> Tasas por estacionamiento;</li><li><input type="radio"/> Precio por ocupación de hangares y hangares talleres;</li><li><input type="radio"/> Precio por uso de generador de arranque;</li><li><input type="radio"/> Precios globales unificados;</li><li><input type="radio"/> Precio por habilitación de servicios de aeropuerto;</li><li><input type="radio"/> Precio por servicio de información aeronáutica;</li><li><input type="radio"/> Tasa por inspección a aeródromos privados;</li><li><input type="radio"/> Tasa por inspección y habilitación de antenas.</li></ul>
Criterios de valoración	Aeropuerto de Carrasco: <ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Tasas por embarque: tipo de servicio operado (nacional o internacional<sup>4</sup>);</li></ul>

<sup>4</sup> Los cobros para pasajeros internacionales y pasjeros de puente aéreo son distintos.



	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasa por aterrizaje: peso máximo de despegue de la aeronave; horario de la operación;</li><li>○ Tasas por estacionamiento: tiempo de permanencia; local del estacionamiento;</li><li>○ Tasa por servicios de rampa.</li></ul> <p>Aeropuerto de Punta del Este:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasas por embarque: cantidad de pasajeros (no hay distinción entre los servicios y el peso de las aeronaves);</li><li>○ Tasa por aterrizaje: tipo de servicio operado (nacional o internacional<sup>5</sup>); peso máximo de despegue de la aeronave;</li><li>○ Tasas por estacionamiento: tiempo de permanencia;</li><li>○ Tasa por el servicio de ómnibus interno de aeropuerto: cantidad de viajes;</li><li>○ Tasa por servicios de rampa.</li></ul> <p>Aeropuerto no concesionados</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Tasas por embarque: tipo de servicio operado (nacional o internacional);</li><li>○ Tasa por aterrizaje: peso máximo de despegue de la aeronave;</li><li>○ Tasas por estacionamiento: nacionalidad de las aeronaves; tiempo de permanencia; local del estacionamiento (plataforma operativa);</li><li>○ Precio por ocupación de hangares y hangares talleres: metro cuadrado por mes;</li><li>○ Precio por uso de generador de arranque: por servicio de encendimiento del motor;</li><li>○ Precios globales unificados: precio global único aplicado a las aeronaves privadas;</li><li>○ Precio por habilitación de servicios de aeropuerto: hora de habilitación o fracción fuera del horario normal de funcionamiento del aeropuerto;</li><li>○ Precio por servicio de información aeronáutica;</li><li>○ Tasa por inspección a aeródromos privados;</li><li>○ Tasa por inspección y habilitación de antenas.</li></ul>
Competencia normativa de la autoridad aeronáutica no informada.	

<sup>5</sup> Cobros distintos para aviación general.

RESOLUCION CAA-05/2011

Lima, 28 de Noviembre de 2011

RESOLUCION SOBRE EJECUCIÓN Y CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO DE FORTALEZA

CONSIDERANDO que es objetivo del Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales "Acuerdo de Fortaleza" permitir la realización de nuevos servicios aéreos subregionales regulares en rutas diferentes a las regionales efectivamente operadas en el marco de los Acuerdos Bilaterales, a fin de promover y desarrollar nuevos mercados y atender debidamente la demanda de los usuarios;

CONSIDERANDO que los Estados Partes se han concedido los derechos especificados en el Acuerdo con la finalidad de operar servicios subregionales;

CONSIDERANDO que en oportunidad de la XXIII Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, de fecha 03 de octubre de 2011, y de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Consejo, los representantes de las empresas Pluna, Taca Perú y Lan Perú participaron de la Sesión de Consejo haciendo uso de la palabra, habiendo puesto en conocimiento del Consejo, la problemática y dificultades que vienen enfrentando para obtener las autorizaciones de operaciones aéreas en el marco del Acuerdo de Fortaleza;

CONSIDERANDO que los Estados Partes se encuentran obligados a cumplir con los términos del Acuerdo de Fortaleza;

EL CONSEJO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS DEL ACUERDO DE  
FORTALEZA  
RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- Instar a los Estados Partes al cumplimiento y efectiva ejecución de las disposiciones contenidas en el Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales "Acuerdo de Fortaleza" en procura de su pleno desarrollo y del logro de sus objetivos.

PERU

Chile

henry lópez elofanche  
VENEZUELA

PARAGUAY

BRAZIL