



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Secretaría

COMISIÓN DE ASUNTOS
INTERNACIONALES

CARPETA N° 1001 DE 2016



ANEXO I AL
REPARTIDO N° 451
AGOSTO DE 2017

ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS
MIEMBROS DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

Aprobación

Informe

XLVIIIa. Legislatura

COMISIÓN DE ASUNTOS
INTERNACIONALES

I N F O R M E

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de informar y someter a su consideración el proyecto de ley mediante el cual se aprueba el "Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil", suscrito en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010.

En relación a los antecedentes, se informa que el sector aéreo ha estado marcado por el proceso de regulación producto de la Convención de Aviación Civil suscrito en Chicago en el año 1944, donde se establecen las líneas fundamentales de la aviación civil mundial, promoviendo la regulación de la navegación aérea en cuanto a derechos y obligaciones de los Estados.

El transporte aéreo es uno de los medios que ha mostrado una gran dinámica en su transformación y en la incorporación de tecnología, desde el punto de vista económico es una actividad esencial para la promoción de negocios y el desarrollo del turismo.

Los beneficios de estar conectados con el resto del mundo mediante una red amplia de rutas aéreas son cada vez mayores, representa una herramienta fundamental para el desarrollo económico, pero también satisface la necesidad de movilidad de las personas a través de un medio de transporte rápido para los recorridos de larga y media distancia.

En este sentido, la celebración de este Acuerdo constituye un instrumento favorable para la promoción y desarrollo de los servicios aéreos mediante un mayor número de frecuencias, lo que significa un beneficio para nuestro país.

El Acuerdo regula los derechos que las Partes se otorgan, la seguridad operacional, los aspectos relacionados a la documentación de viaje, derechos de aduana, normas sobre competencia, conversión de divisas y transferencias de ganancias, protección del medio ambiente y el intercambio de información y de datos estadísticos.

En la exposición de motivos que acompaña el proyecto de ley, el Poder Ejecutivo informa que al momento de ratificarlo se presentará una declaración interpretativa del Artículo 26, a efectos de que el Acuerdo sea compatible con la legislación nacional.

TEXTO DEL ACUERDO

En relación a la estructura del documento, el Acuerdo consta de un Preámbulo y cuarenta artículos.

En el Preámbulo, los Estados Partes consideran que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo fomenta la cooperación y el desarrollo de los países de la región; expresan la voluntad de coordinar las políticas aeronáuticas; y afirman el compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y la protección del medio ambiente.

Entre los principales aspectos del articulado, se destaca:

Artículo 1º.- Se establecen una serie de términos y definiciones, con el fin de lograr una correcta interpretación y aplicación del Acuerdo.

Artículo 2.- Refiere al otorgamiento de derechos.

1.- Las Partes conceden a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional:

El derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar.

El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales.

El derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.

El derecho de prestar servicios regulares y no regulares de carga entre el territorio de la Parte que concede el derecho y terceros países, pudiendo no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea.

El derecho a prestar servicios regulares y no regulares entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje.

2.- Cada línea aérea designada podrá desarrollar las siguientes actividades:

Explotar vuelos en una o ambas direcciones.

Combinar diferentes números de vuelos en una operación de aeronave.

Explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación.

Omitir escalas en cualquier punto o puntos.

Transferir tráfico de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de la ruta.

Hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes.

Transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes.

Combinar tráfico en la misma aeronave independientemente de su punto de origen.

Artículo 3.- Refiere a la designación y autorización de las líneas aéreas, cada Parte tendrá derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones.

Se establecen cuatro condiciones para aceptar las designaciones:

- La línea aérea esté constituida en el territorio de la parte que designa;
- La línea aérea esté bajo el control normativo del estado Parte que la designa;
- La Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el

Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación);

- La línea aérea esté calificada para satisfacer las condiciones establecidas en la normativa aplicada a la explotación de servicios aéreos.

Artículo 4.- Establece que las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho a negar las autorizaciones de forma temporal o permanente en caso de que no se cumplan con las cuatro condiciones puntualizadas en el Artículo 3. Los derechos relacionados a la negativa de otorgamiento y limitaciones de autorización serán ejercidos únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen las consultas de conformidad con el Artículo 31 del Acuerdo.

Artículo 5.- Refiere a las aplicación de leyes y reglamentos de las Partes que rigen la entrada y salida del territorio de aeronaves, o que regulen la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentran en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas por las demás Partes.

Artículo 6.- Los pasajeros, equipaje, carga y el correo en tránsito directo no estará sujeto más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros derechos similares.

Artículo 7.- Determina el reconocimiento de los certificados vigentes de aeronavegabilidad, de aptitud y las licencias expedidas por cualquiera de las Partes. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por las demás Partes.

Artículo 8.- Refiere a la Seguridad Operacional:

- Cada Parte podrá realizar consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos.

- De acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 16 del Convenio de Chicago de 1944, se dispone que toda aeronave puede ser objeto de inspección por los representantes autorizados de cada Parte. El propósito de la inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo y las condiciones de la aeronave se ajustan a las normas establecidas en el Convenio.

- Cuando sea necesario adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de cualquiera de las demás Partes.

Artículo 9.- Determina los aspectos referidos a la seguridad de la aviación:

- Las Partes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, de acuerdo a los convenios internacionales.

- Las Partes se prestarán mutuamente toda ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves.

- Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidentes de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros ilícitos, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas destinadas a poner término a los incidentes o amenazas.

- Cada Parte podrá solicitar que se permita a sus autoridades aeronáuticas llevar a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte de las medidas de seguridad que aplican.

Artículo 10.- Refiere a la seguridad de los documentos de viaje. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y documentos de viaje. Asimismo, cada Parte expedirá dichos documentos de conformidad con las normas y recomendaciones de la OACI.

Artículo 11.- Refiere a los Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas. Las Partes convienen en establecer controles fronterizos eficaces, así como la aplicación de los métodos recomendados en el Anexo 9 al Convenio de Chicago de 1944.

Artículo 12.- Establece que los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.

Artículo 13.- Derechos de Aduana. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustibles, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, y otros productos tales como reservas de billetes, material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario de distribución gratuita.

Artículo 14.- Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.

Cuando existan entre las Partes Acuerdos para evitar la doble imposición tributaria, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15.- Establece la competencia leal, cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de competencia leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 16.- Relativo a la Capacidad:

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine frecuencias y capacidad de los servicios de transporte aéreo, basándose en consideraciones comerciales.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia del servicio, ni los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas.

3. Ninguna Parte impondrá requisitos respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con el Acuerdo.

Artículo 17.- Cada línea aérea fijará sus tarifas basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de los Estados se limitarán a impedir prácticas discriminatorias; proteger a consumidores de tarifas altas que se originen del abuso de una posición dominante; proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidios; o requerir que se registren ante las autoridades aeronáuticas las tarifas que se propongan cobrar.

Artículo 18.- Establece que las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes y prácticas en materia de competencia. Asimismo, las Partes se notificarán sobre posibles incompatibilidades entre la aplicación de sus leyes y la aplicación del presente Acuerdo.

Artículo 19.- Cada Parte permitirá la conversión de divisas y transferencia de ganancias de las líneas aéreas designadas de otra Parte.

Artículo 20.- Establece que cada Parte otorgará el derecho a las líneas aéreas designadas para la venta de comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes o intermediarios.

Artículo 21.- Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada a traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas y operacionales y otras especializaciones que requieran para proveer servicios.

Artículo 22.- Una línea aérea designada, operando transporte aéreo internacional puede en cualquier punto de cualquier tramo de las rutas convenidas, cambiar sin limitación el tipo o número de aeronave utilizadas.

Artículo 23.- Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional que figuran en el Anexo 6 al Convenio de Chicago, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas a llevar a cabo sus propios servicios de escala; prestar servicios a otras líneas aéreas; asociarse a otros para prestar servicios; y seleccionar proveedores que estén en competencia.

Artículo 24.- Refiere a la compartición de códigos y arreglos de cooperación, tales como operaciones conjuntas, reservas de capacidad o acuerdos de códigos compartidos con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de terceros países.

Artículo 25.- Las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción de las leyes y con el cumplimiento de las disposiciones de los Artículos 8 y 9 del Acuerdo.

Artículo 26.- Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27.- Establece la regulación sobre los sistemas de reservas por computadora (SRC), aplicando los códigos de conducta de la OACI para la explotación de los sistemas de reservas.

Artículo 28.- Refiere a la prohibición de fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por las líneas aéreas entre los territorios de las Partes.

Artículo 29.- Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación, así como el cumplimiento de las orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30.- Determina que a requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas o información similar relativa al tráfico de los servicios aéreos.

Artículo 31.- Cualquiera de las Partes puede solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del Acuerdo.

Artículo 32.- Establece que la solución de controversia sobre la aplicación o interpretación se deben resolver en primer lugar mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, en segunda instancia se intentará solucionar por vía diplomática; si el diferendo subsistiere, podrán recurrir a la solución de controversia previstos en la Carta de Naciones Unidas.

Artículo 33.- Refiere al mecanismo para realizar enmiendas al Acuerdo, las enmiendas propuestas solo entrarán en vigor únicamente luego de la aceptación por todas las Partes.

Artículo 34.- El acuerdo y todas las enmiendas serán registradas en la OACI.

Artículo 35.- Establece la posibilidad de denuncia del Acuerdo.

Artículo 36.- Determina que el Depositario del Acuerdo es la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Artículo 37.- Establece que el Acuerdo admite reservas.

Artículo 38.- El Acuerdo se mantiene abierto para la firma de los Estados Partes de la CLAC. El Acuerdo estará sujeto a ratificación.

Artículo 39.- Determina que luego que el Acuerdo entre en vigor, todo Estado Parte de la CLAC podrá adherirse al Acuerdo depositando el instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40.- El Acuerdo entrará en vigor a los treinta días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente para cada Parte a los treinta días después del depósito de de su instrumento de ratificación.

En virtud de lo expuesto, se aconseja al Cuerpo la aprobación del proyecto de ley remitido por el Senado.

Sala de la Comisión, 16 de agosto de 2017

IRIS BETANCURT
MIEMBRO INFORMANTE
ROBERTO CHIAZZARO
JORGE MERONI
JAIME MARIO TROBO

≠