



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA

Carpeta N° 441 de 2016

Repartido N° 244

Abril de 2016

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

Aprobación

- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo
- Informe de la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Senadores
- Texto del Acuerdo

XLVIIIa. Legislatura

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Nº: 128071

PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL
Recibido a la hora 11:00
Fecha 5/ENE/16



JOSÉ ARTIGAS
UNIÓN DE LOS PUEBLOS LIBRES
BICENTENARIO.UY

CAMARA DE SENADORES
Recibido a la hora 16:15
Fecha 18/01/16
Carpeta Nº 441/16

C.E. Nº 233380

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ASUNTO Nº 664 s/2015.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, 22 DIC 2015

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de Ley adjunto, mediante el cual se aprueba el **ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**, suscripto en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010.

ANTECEDENTES

En 1944, cuando se firmó el Convenio de Chicago, en el que se establecen las líneas fundamentales de la aviación civil mundial, se enfatizó también que el desarrollo futuro de la aviación civil podría contribuir de manera importante a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones del planeta.

Han pasado más de sesenta años de aquel acontecimiento, y sin duda, esa visión se ha hecho realidad. Actualmente el transporte aéreo puede considerarse un pilar esencial de la sociedad global, tan gravitante en las rutinas de la sociedad como la medicina y las telecomunicaciones, y determinante del progreso social y la prosperidad económica. Con certeza se puede afirmar que el acceso a un servicio de transporte aéreo ya no es de ninguna manera un lujo, por el contrario, se trata de un factor esencial para la vida moderna.

Los beneficios de estar conectado con el resto del planeta mediante una red de rutas aéreas son cada vez mayores, desde el punto de vista de la facilidad de acceso, el ahorro de tiempo, las ventajas económicas y la seguridad. Este sector no sólo ha contribuido a la creación de riqueza en el mundo desarrollado, sino que también ha aportado enormes ventajas a las economías en vías de desarrollo, al ofrecer un campo abierto a su potencial para el comercio y el turismo.

El transporte aéreo constituye uno de los medios que más rápido crecimiento ha mostrado y de forma ininterrumpida.

Desde un punto de vista económico, es esencial para los negocios y el turismo; crea puestos de trabajo y facilita la expansión del comercio a nivel mundial, abriendo nuevas oportunidades de mercados. Además, satisface las necesidades de movilidad de una población creciente, y traslada productos y servicios con una rapidez mayor que cualquier otro modo de transporte, facilitando dicha globalización el acceso a la modernidad de las poblaciones más remotas de la tierra.



C.E. Nº 233379

**MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

El sector genera millones de puestos de trabajo a escala mundial, entre directos e indirectos.

Asimismo miles de actividades se sustentan directamente en el gasto de los visitantes internacionales que llegan a los países por avión.

Esto demuestra la importancia de los visitantes extranjeros para aumentar el gasto (y el ingreso a los países receptores) en turismo, en rubros tales como hotelería, restaurantes, atracciones turísticas, transporte local, alquiler de vehículos, y otros.

El impacto económico mundial del sector es impresionante. El transporte aéreo hace una contribución muy significativa al PBI mundial. Si medimos en términos de PBI por trabajador, sin lugar a dudas, se trata de uno de los sectores más eficientes.

Los beneficios sociales del transporte aéreo se traducen en el enlace que éste proporciona a través de una red mundial, que conecta a personas, culturas y países.

Las actividades turísticas contribuyen a reducir la pobreza, proporcionando oportunidades de empleo, aumentando el cobro de impuestos y consiguientemente el ingreso estatal y fomentando la conservación de las áreas protegidas y el medio ambiente.

De igual manera, facilita el acceso a zonas lejanas donde otros modos de transporte no llegan o lo hacen de forma muy restringida. Los pobladores de esos lugares no dispondrían de muchos servicios esenciales para tener calidad de vida, hospitales, educación, correos y otros, sin la presencia de los aviones de transporte.

Por otra parte, la aviación es el medio de transporte de más reciente desarrollo, y por lo tanto el más moderno. Este hecho repercute en una contratación sencilla, con gran presencia de las nuevas tecnologías y con procedimientos informatizados y estandarizados a nivel mundial.

El avión es el medio de transporte más veloz, pero también el de más alto costo, por lo que se lo utiliza para transporte de viajeros y mercaderías de bajo peso y alto valor o de urgente necesidad, o para conectar a los lugares de difícil accesibilidad. Si bien es el más utilizado para largas distancias, en la actualidad ya es usado normalmente para distancias medias.

Los objetivos principales de este tipo de transporte son fomentar y facilitar el intercambio y flujo comercial, ajustado al cumplimiento de las normas y procedimientos legales establecidos en la legislación nacional y en los convenios y tratados internacionales.

A pesar de esta sencillez operativa, su alto coste convierte la gestión del transporte aéreo en un aspecto muy sensible dentro del sistema logístico.

Más importante aún, es un activo fundamental de infraestructura para la economía conectando a los negocios y la gente con los mercados y proveedores claves del exterior facilitando la ampliación de la economía basada en productos básicos (commodities), a una de servicios, tal como el turismo y de mercaderías de valor añadido.

**C.E. Nº 233378****MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

El transporte sudamericano enfrenta los retos de promover un sistema competitivo y eficiente que responda a las tendencias tecnológicas, de mercado y de organización del transporte aéreo en el mundo.

En tal sentido el presente Acuerdo implica una liberalización de los derechos de tráfico, aumentando sensiblemente la capacidad (a través de un mayor número de frecuencias de mediano y largo recorrido), lo cual beneficia notoriamente la posición de la República Oriental del Uruguay.

A efectos de que el Acuerdo no colida con la legislación nacional, al ratificarlo Uruguay presentará una declaración interpretativa del Artículo 26, advirtiendo que las líneas aéreas designadas podrán usar en nuestro territorio medios de transporte de superficie de acuerdo con la normativa nacional vigente, juntamente con el transporte aéreo nacional de pasajeros y carga.

TEXTO

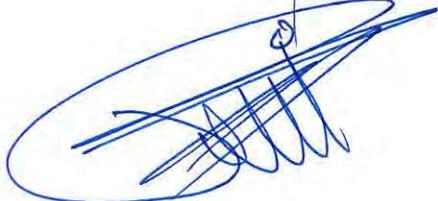
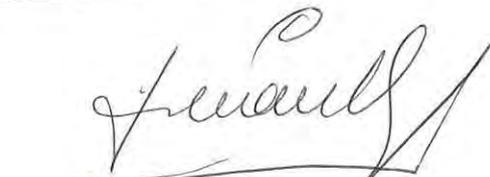
El Acuerdo consta de un Preámbulo y 40 Artículos.

Regula los derechos que las partes se otorgan, la seguridad operacional, así como la de la aviación y de la documentación de viaje, los derechos de aduana, las leyes sobre la competencia, la conversión de divisas y transferencia de ganancias, la venta y comercialización de servicios de transporte aéreo, los servicios multimodales, el sistema de reserva por

computadora, la protección del medio ambiente y el intercambio de datos estadísticos.

En atención a lo expuesto y reiterando la conveniencia de la suscripción de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera al Señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.



Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



JOSÉ ARTIGAS
UNIÓN DE LOS PUEBLOS LIBRES
BICENTENARIO.UY

C.E. Nº 233377

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ASUNTO Nº 664 b/2015,

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, 22 DIC 2015

PROYECTO DE LEY

ARTICULO 1°.- Apruébase el ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL, suscripto en Punta Cana, República Dominicana, el 5 de noviembre de 2010.

ARTICULO 2°.- Comuníquese, etc.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

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

I n f o r m e

Antecedentes:

Este acuerdo (convenio multilateral) regula las operaciones aéreas entre los territorios de los países que lo ratifiquen, lo cual implica fomentar y desarrollar el tráfico aéreo facilitando la operación de las aerolíneas con la frecuencia y capacidad que requieran, con el aval y vigencia de la legislación migratoria y aeronáutica de cada país.

O sea que se establece el procedimiento y todo lo requerido para que una aerolínea esté autorizada a volar desde, o hacia o sobre otro Estado, negociando los derechos de tráfico y las libertades que las partes se conceden recíprocamente.

Este acuerdo consagra una política de “cielos abiertos”, las cuales suelen contener los siguientes puntos clave:

- **Competencia en libre mercado:** no imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere.
- **Precios y tarifas de mercado:** una tarifa sólo puede ser desautorizada si ambas partes así lo desean y únicamente en casos muy específicos.
- **Competencia en igualdad:** por ejemplo, las aerolíneas pueden establecer oficinas en el otro país y disponer de los beneficios que éstas generen de forma rápida y sin restricciones.
- **Acuerdos de cooperación económica:** las aerolíneas designadas pueden suscribir acuerdos de código compartido o alquilar aeronaves a compañías de cualquiera de ambos países o incluso de terceros según las normas vigentes. De manera opcional también se puede permitir que

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

aerolíneas y transportistas terrestres realicen operaciones de código compartido.

- **Asesoramiento para la resolución de conflictos.**
- **Libertad de servicios charter.**
- **Seguridad:** cada gobierno y/o aerolínea se compromete a mantener los mayores niveles posibles de seguridad aérea y a prestar asistencia al otro en determinadas circunstancias.

El convenio se ajusta a las normas establecidas en el Convenio de Chicago de 1944 (Convenio sobre Aviación Civil Internacional) referente a servicios aéreos regulares y no regulares (vuelos chárter) Las referencias legales y otros convenios a que se hace referencia fundamentalmente en materia de seguridad se encuentran vigentes y bien reseñados. .

A su vez procura promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia de líneas aéreas con la menor interferencia y regulación gubernamental (liberalización) de forma de que crezcan las oportunidades que ofrecen dichos servicios aéreos.

Asimismo la aprobación de este acuerdo facilita la expansión del transporte aéreo, beneficia a los usuarios y promueve la inserción del Uruguay en el mercado de América del Sur y el Caribe a través de la mejora en la conectividad.

Artículo 2

Otorgamiento de derechos

Se consagran todas las libertades del aire de la primera a la novena libertad en concordancia con la política de cielos abiertos que persigue el acuerdo.

- Primera libertad: Sobrevuelo sin aterrizaje.
- Segunda libertad: Escala para fines no comerciales (escala técnica)
- Tercera libertad: Desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

- Cuarta libertad: Embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea.
- Quinta libertad: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados
- Sexta libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.
- Séptima libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.
- Octava libertad: el derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado (cabotaje).
- Novena libertad: Permiso referido a aerolíneas de un estado para operar en régimen de 7ª libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.

Artículo 3

Designación y autorización

Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

Se establecen 4 condiciones para aceptar las designaciones.

Artículo 4

Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización en 4 casos específicos.

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

imponer condiciones a las mismas, de forma temporal -o permanente en 4 casos que se especifican:

- a) en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha parte;
- b) en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad Operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y,
- d) en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación,, los derechos enumerados en el párrafo I de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5

Aplicación de las leyes y reglamentos nacionales a la entrada y salida del territorio a las aeronaves

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6

Establece Inspección simplificada, Transito directo exento de derechos de aduana.

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos 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

Reconocimiento de certificados

1. Los certificados aéreos, los certificados de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidas válidos por las demás Partes.
2. Se establecen algunos otros requisitos respecto a este tema.

Artículo 8

Seguridad operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de CONSULTAS sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeroportuarios tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada la solicitud.

2 - Se consagra la inspección en aeronaves a efectos de verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.

3. Se consagra la suspensión o modificación del derecho de explotación por motivos de seguridad y en casos de urgencia.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Artículo 9

Obligación de proteger la Seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita.

1. Se establece la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, conforme a los convenios internacionales y protocolos que rigen esa materia.

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

Y se establece un régimen de consultas en caso que se entienda que alguna de las partes se ha apartado de lo regulado en materia de seguridad.

Artículo 10

Seguridad de los documentos de viaje

Se consagra lo habitual en esta materia y que se estipula en esta clase de convenios.

Artículo 11

Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

Artículo 12

Cargos a los usuarios serán Justos, razonables y no discriminatorios.

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.

Celebración de consultas para determinar si los cargos son razonables.

Artículo 13

Derechos de aduana - Exoneración habitual en materia de derechos de aduana, impuestos indirectos, combustible, lubricantes, motores, equipos, provisiones de abordaje, reservas de billetes, etc

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.

Artículo 14

Tributos a ganancias.

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

2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Artículo 15

Competencia leal para líneas aéreas designadas.

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo .16

Capacidad – Libertad para determinar frecuencias y capacidad de aeronaves.

I. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

Artículo 17

Tarifas: Libertad para fijarlas con 4 limitaciones detalladas.

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado.

Artículo 18

Leyes sobre la competencia – Se establecen algunos incisos que regulan esta materia tendientes a evitar competencia desleal.

1. Las Partes se informaran acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Artículo 19

Conversión de divisas y transferencia de ganancias sin limitaciones.

Artículo 20

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra parte.

Cada Parte , otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 21

Personal no nacional y acceso a servicios locales - Ingreso de Personal de la línea aérea en el territorio de la otra parte.

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte: traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección , comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo., de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22

Cambio de capacidad.

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 aeronaves utilizadas, a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

retorno, el transporte al territorio de la Parte que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23

Servicios de escala (se refiere a servicios de mantenimiento y asistencia en Tierra de las aeronaves a la llegada a los aeropuertos)

Cada aerolínea tiene Libertad para la autoprestación de estos servicios o seleccionar los que crea adecuados

I. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a llevar a cabo sus propios servicios de -escala; prestar servicios a una o varias Líneas aéreas; asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios ; y seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24

Códigos y arreglos de cooperación – Libertad para operaciones conjuntas, reservas de capacidad o acuerdos de código compartido

I. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes una o varias líneas aéreas de un tercer país; y un proveedor de transporte 'de superficie de cualquier país a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos I) tengan la

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva; en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25

Arrendamiento – Se pueden utilizar aeronaves arrendadas.

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26

Servicios Multimodales.

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

Regula lo relativo a Sistemas de reserva por computadora (SRC)

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Artículo 28

Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus flotas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29

Se fomenta la Protección al medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30

Se deben proporcionar Estadísticas e información entre las partes.

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Regula régimen de Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa;

Artículo 32

Solución de controversias – En primer lugar se deben resolver mediante Consulta, en caso que subsista diferencia por vía diplomática y en última instancia mediante solución de controversias establecida en carta de Naciones Unidas.

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 33

Posibilidad de Enmiendas al acuerdo.

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

Artículo 34

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 35

Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil), quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.

2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 36

Depositario del acuerdo es la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.

2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.

Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.

El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 37 .Reservas

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38

Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39

Forma de Adhesión

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40 **Entrada en vigor**

I. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Por las razones expuestas precedentemente la Comisión de Asuntos Internacionales aconseja al Plenario la aprobación del proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 14 de abril de 2016.

ENRIQUE PINTADO
Miembro Informante

LUIS LACALLE POU

JORGE LARRAÑAGA

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

PABLO MIERES

CONSTANZA MOREIRA

MÓNICA XAVIER

TEXTO DEL ACUERDO

ACTA

Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2010.

Los plenipotenciarios de Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se reunieron con motivo de la celebración de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, en Punta Cana, República Dominicana, del 2 al 5 de noviembre de 2010, para la firma del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.

Estuvieron representados y presentaron credenciales y plenos poderes en buena y debida forma los Gobiernos de los Estados siguientes:

Chile

Colombia

Costa Rica

Panamá

República Dominicana

Uruguay

La XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó el texto del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos.

De conformidad con el Artículo 38 dicho Acuerdo queda abierto a la firma durante la celebración de la Asamblea, en lugar y fecha antes indicados y posteriormente en la sede la Secretaría de la CLAC en la ciudad de Lima, Perú.

La Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó por consenso la siguiente resolución:

RESOLUCIÓN N° A19-03

ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

Preámbulo

Los Gobiernos que suscriben, en adelante "los Estados Partes" o "las Partes" en el presente Acuerdo;

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;



CONSIDERANDO que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región;

CONVENCIDOS de la conveniencia de optimizar los recursos aeronáuticos y la infraestructura de la región;

CONSCIENTES de la necesidad de desarrollar la industria aeronáutica y de contemplar los derechos e intereses de los usuarios;

EXPRESANDO su voluntad de coordinar sus políticas aeronáuticas en sus relaciones entre sí y con respecto a terceros países y sistemas de integración; y

AFIRMANDO su compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y los terceros, así como de la facilitación y la protección del medio ambiente;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo:

- “Autoridad Aeronáutica” es la entidad gubernamental designada en cada uno de los Estados Partes facultada para reglamentar el transporte aéreo internacional o su organismo u organismos sucesores;
- “Acuerdo” designa el presente Acuerdo y las correspondientes enmiendas;
- “Capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de frecuencias o toneladas de carga ofrecidas en un mercado, semanalmente o durante otro período determinado;
- “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para los Estados Partes;
- “Línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- “Tarifas” significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares;
- “Territorio”, con relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado;

- “Servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales” tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio; y
- “CLAC” designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2 Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:

- 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 internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad); y
- los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:

- explotar vuelos en una o en ambas direcciones;
- combinar diferentes números de vuelo 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 y en cualquier orden;
- omitir escalas en cualquier punto o puntos;



- transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- explotar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos, adoptando en todos los casos las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados;
- 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; y
- combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 3 **Designación y autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:

- la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
- la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
- la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

Artículo 4
Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte;
- en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad Operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y
- en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5
Aplicación de las leyes

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6
Transito directo

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos 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
Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los

requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las demás Partes pueden pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por las demás Partes.

Artículo 8 **Seguridad operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada la solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que otra Parte no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a dicha Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio queda convenido, además, que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de cualquiera de las Partes, que preste servicio hacia o desde el territorio de las demás Partes, podrá, cuando se encuentre en el territorio de alguna de estas últimas, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de esa Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.

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

5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, a que se refiere el párrafo 2 anterior, este hecho se

notificará al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

Artículo 9 Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.
2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.
4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
6. 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, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para



la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita.

7. Cuando cualquiera de las Partes tenga motivos razonables para creer que otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas, esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

Artículo 10 **Seguridad de los documentos de viaje**

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y uso legítimos de los pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por ella o en su nombre.

3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida, sean de una calidad tal que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que, además, no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las normas y recomendaciones del Documento vigente de la OACI sobre esta materia.

5. Cada Parte conviene, además, en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con las otras Partes para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

Artículo 11 **Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas**

1. Las Partes convienen en establecer controles fronterizos eficaces.

2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9, Facilitación, al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.

Artículo 12
Cargos a los usuarios

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.
2. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas de las otras Partes serán justos, razonables y no discriminatorios.
3. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen sus servicios e instalaciones, y alentará a unos y otros a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 13
Derechos de aduana

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.
2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:
 - que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de las líneas aéreas designadas de otra Parte;
 - que se encuentren a bordo de las líneas aéreas designadas de una Parte a su llegada al territorio de otra Parte o al salir del mismo;
 - que se lleven a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de una Parte al territorio de otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos; o
 - que dichos productos se utilicen o consuman, entera o parcialmente, dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.
3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se adopte otra medida al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.



Artículo 14 **Tributos**

1. Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.
2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15 **Competencia leal**

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo 16 **Capacidad**

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes y compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.
4. Para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de otra Parte que presente para aprobación horarios, programas de servicios no regulares ni planes de operaciones, salvo cuando la normativa interna así lo exija y sobre una base no discriminatoria. En caso de que una Parte exija la presentación de tales datos, reducirá en lo posible los requisitos y procedimientos de la presentación que deben hacer las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Artículo 17 **Tarifas**

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de los Estados Partes se limitará a:

- impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;

- proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y
- requerir, si lo consideran útil, que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas que se propongan cobrar las líneas aéreas de las otras Partes desde o hacia su territorio.

Artículo 18 **Leyes sobre la competencia**

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.
3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo. El procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.
4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.
5. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.
6. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por otra la Parte y la cortesía y moderación internacionales.
7. La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.
8. Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

Artículo 19 **Conversión de divisas y transferencia de ganancias**

Cada Parte, de conformidad con su legislación, permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y demás actividades conexas directamente vinculadas

que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones ni discriminación, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

Artículo 20

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Cada Parte, otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 21

Personal no nacional y acceso a servicios locales

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:

- traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y
- emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22

Cambio de capacidad

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 aeronaves utilizadas, a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23

Servicios de escala

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24
Compartición de códigos y arreglos de cooperación

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con:

- una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
- un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;
- a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, o en cualquier otro documento que reemplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25
Arrendamiento

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26
Servicios multimodales

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
Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de conducta de la OACI, para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora.



Artículo 28

Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29

Protección al medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30

Estadísticas

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31

Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa.

Artículo 32

Solución de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

**Artículo 33
Enmiendas**

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

**Artículo 34
Registro en la OACI**

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 35
Denuncia**

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.
2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

**Artículo 36
Depositario**

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.
2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.

Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas; y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.

El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

**Artículo 37
Reservas**

El presente Acuerdo admite reservas.



Artículo 38
Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39
Adhesión

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.
2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

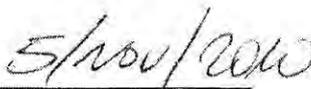
HECHO en Punta Cana, República Dominicana, a 4 días de noviembre de 2010, en idiomas español, portugués e inglés y suscrito, en la fecha, por los siguientes Estados Miembros:

ESTADO

FIRMA

FECHA

Chile

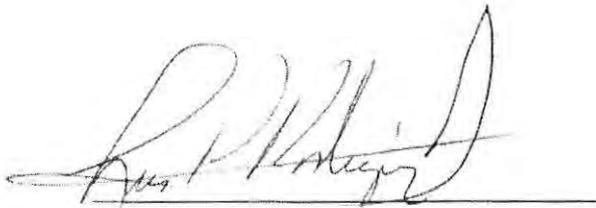



Colombia

Costa Rica

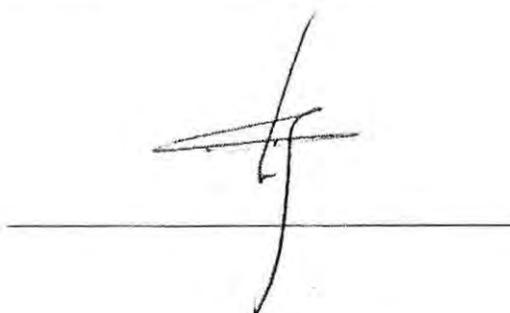
Panamá

República Dominicana



5 NOV. 2010

Uruguay



5 NOV. 2010

RESOLUCIÓN N° A19-15

CONSIDERANDO lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados que admite en su Artículo 25, la posibilidad de la aplicación anticipada de un Tratado que ha sido firmado,

Los Estados signatarios resuelven aplicar provisionalmente las disposiciones del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.

ESTADO

FIRMA

FECHA

Chile



5/NOV/2010

Colombia



Esc. Marta Visconti
Sub Directora de la
Dirección de Tratados del
Ministerio de Relaciones Exteriores



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

Costa Rica

Panamá

República
Dominicana

Uruguay

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping strokes, positioned over the signature line for Uruguay.

5 NOV. 2010
