



C.E. Nº 164232

**MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

ASUNTO No. 455a/2008.-

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Montevideo, 17 SET. 2008

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir a su consideración el adjunto Proyecto de Ley, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 168. numeral 20 y 85. numeral 7, de la Constitución de la República, por el que se aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Chile, suscrito el día veintisiete de abril de dos mil cuatro en la ciudad de Santiago de Chile.

El Convenio consta de un preámbulo y 18 artículos.

La solicitud de aprobación se fundamenta en la importancia de la materia teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1.- El referido Acuerdo contiene un nuevo sistema de relaciones bilaterales aeronáuticas, del que no existen antecedentes en nuestro país.

En efecto, se trata de un nuevo tipo de convenio que sigue la tendencia liberalizadora liderada por Chile en la región, y que fue adoptada hace ya varios años por vía de Ley y que comienzan a aparecer cada vez con mayor frecuencia en todo el mundo como forma de potenciar el comercio internacional y el turismo.

Básicamente, las innovaciones de este Convenio respecto a los modelos que nuestro país ha celebrado con otros Estados son:

a) además de prever las clásicas cinco primeras libertades del aire, comprende así mismo de la 6ta. a la 9na. lo que incluye como innovación más importante la posibilidad de realizar vuelos de cabotaje para las líneas aéreas uruguayas dentro de Chile y viceversa.

b) la libertad de rutas, de frecuencias y de tipo de aeronaves es total, apartándose del modelo tradicional de predeterminación de capacidad y cuadro de rutas a ser operados por las aerolíneas de cada bandera, facilitando así las operaciones de las aerolíneas y en particular su adecuación a las condiciones de la demanda.

c) se prevén cláusulas en materia de la supervisión de la seguridad operacional, de acuerdo a las nuevas normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), lo cual es de alta conveniencia a efectos de asegurar el cumplimiento de los estándares internacionales.

d) se establecen cláusulas para preservar la sana competencia entre las aerolíneas de cada parte. de modo de evitar prácticas discriminatorias.

2.- Considerando nuestro ordenamiento jurídico nacional, en términos generales no existen observaciones a formular al referido Acuerdo, debiendo tenerse presente que:

a) en el artículo 2º. se prevé el otorgamiento de derechos de tráfico de cabotaje, tanto autónomo como subsecuente de los vuelos provenientes desde el país de origen de la aerolínea, que las Partes se conceden recíprocamente. Para acceder a ello, en forma concordante con el Convenio de Chicago del año 1944 sobre Aviación Civil Internacional (art. 7º.), es necesario modificar el arto 113 del Código Aeronáutica Uruguayo, que establece la reserva de las operaciones de cabotaje a las empresas



C.E. Nº 164231

**MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

nacionales, lo cual se produciría automáticamente por la ratificación legislativa del acuerdo.

b) en el artículo 8°. Numeral 3 se prevé la libertad de contratación o autoprestación de los servicios de asistencia en tierra a aeronaves. Esto es aceptable para el Aeropuerto Internacional de Carrasco en base al Decreto 280/002 del 22 de julio de 2002, pero no es viable para el Aeropuerto de Laguna del Sauce, ya que estos servicios están comprendidos dentro del objeto de la licitación oportunamente adjudicada. En cuanto a los demás aeropuertos del país, no existen normas que establezcan ni la libertad, ni la exclusividad. Razón por la cual en el acuerdo firmado se debieron realizar las salvedades pertinentes que fueron aceptadas por la parte chilena.

c) el artículo 8°. Numeral 6 establece la libertad absoluta de acuerdos empresariales, pero conforme al Código Aeronáutico Uruguayo, art. 120, es necesaria la aprobación de la autoridad aeronáutica.

d) en materia de tarifas se propone un sistema de libertad tarifaria que según alguna interpretación podría coincidir con la interpretación dada hasta la fecha del artículo 51 de la Constitución en cuanto a que las tarifas de los servicios públicos deben ser homologadas por el Estado. Sin embargo las nuevas tendencias doctrinarias indican que jurídicamente es sostenible que para los servicios internacionales no es de aplicación esta norma y que las tarifas de los mismos se rigen por los correspondientes tratados internacionales

3.- Desde el punto de vista de la oportunidad y conveniencia, la aprobación del Acuerdo firmado sería muy conveniente para las líneas aéreas de bandera uruguaya, porque les permitiría acceder a la realización de vuelos de cabotaje dentro de Chile y servicios de transporte aéreo entre Chile y el exterior, generando así el acceso a un mercado hasta la fecha inalcanzable para las empresas uruguayas.

Se debe recordar que Chile posee cinco rutas internas, cuyo volumen de pasajeros es superior al volumen de pasajeros del denominado Puente

Aéreo entre Montevideo y Buenos Aires.

Y, si bien las aerolíneas chilenas podrían acceder al mismo beneficio dentro del territorio uruguayo, el desnivel del potencial de rutas a favor de Uruguay es de tal magnitud que ello no debería ser considerado como un obstáculo.

La República de Chile posee acuerdos bilaterales de cielos abiertos en tercera y cuarta libertad con más de 25 Estados del continente americano. Pero dentro de ellos, entre 12 y 15 acuerdos incluyen los cielos abiertos de 5tas. y 6tas. libertades. Tiene así mismo 7ma. libertad en la modalidad de carga con tres países y un protocolo reciente que prevé el cabotaje y 7ma. libertad para pasajeros.

En el mismo sentido ha celebrado acuerdos bilaterales sobre servicios de transporte aéreo con 5 países del APEC, que es un Acuerdo de Cooperación Económica de la Región Asia Pacífico. En tres de esos casos se Incluye la 7ma. libertad y en dos de ellos el cabotaje.

4.- En virtud de lo expuesto, el Acuerdo firmado abre, a las empresas de bandera uruguaya, importantes oportunidades de acceso al creciente y sólido mercado chileno, generando así nuevas oportunidades comerciales. Ya sea en el sector de cabotaje dentro de Chile, o bien por el establecimiento de rutas que unan puntos de Chile con otras ciudades en otros países.

En virtud de las consideraciones precedentes, se solicita al Poder Legislativo 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



C.E. Nº 164230

**MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

ASUNTO No.455b/2008.-

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Montevideo, 17 SET. 2008

PROYECTO DE LEY

Artículo Unico.- Apruébase el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Chile. suscrito en la ciudad de Santiago de Chile el 27 de abril de 2004.

2008/313

3/a.

2

CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
Y
EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Chile, en adelante denominados las "Partes Contratantes",

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental;

Deseando facilitar la expansión del transporte aéreo;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar individualmente tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944;



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO 1

Definiciones

Para los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga de otro modo, el término:

- (a) "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica o su organismo u organismos sucesores;
- (b) "Convenio" significa el presente Convenio, y cualesquiera enmienda al mismo;
- (c) "Transporte Aéreo" significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo;
- (d) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de Diciembre de 1944, e incluye:
 - i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y
 - ii) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes;
- (e) "Línea aérea designada" significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio;



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- 2
- (f) "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;
 - (g) "Transporte aéreo internacional" significa el transporte que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
 - (h) "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;
 - (i) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;
 - (j) "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;
 - (k) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la que cada una de las líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga o correo, utilizando cada una su propio código.

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- 2
- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
 - c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la contraparte, entre ambos territorios, y entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias, y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.
2. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.
3. Cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:
- a. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
 - b. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
 - c. Servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
 - d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos.
 - e. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- 25
- f. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Convenio, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito entre ambas autoridades aeronáuticas y por vía diplomática, a la otra Parte Contratante, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.

Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1. de este Artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este artículo.

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales.

Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2. de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este Convenio, en cualquier caso en que:

- (a) dicha Parte Contratante no esté convencida que el control efectivo de dicha aerolínea se encuentra en manos de nacionales de la Parte Contratante que la designó;
 - (b) la línea aérea no esté constituida ni tenga su oficina principal de negocios en el territorio de dicha Parte; y
 - (c) la Parte que reciba la designación determine que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales.
5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones de este Convenio y con un mínimo de demora administrativa.

ARTICULO 4

Revocación, suspensión o limitación de la Autorización

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en caso que:
- a) el control efectivo de dicha línea aérea no esté en poder de nacionales de la otra Parte Contratante;
 - b) la línea aérea no esté constituida ni tenga su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante;
 - c) la Parte que reciba la designación determine que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales;
 - d) dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Convenio;

2

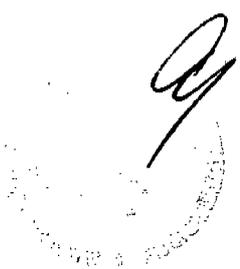
e) la línea aérea deje de operar conforme a las condiciones establecidas según este Convenio.

2. Salvo que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1. de este Artículo fuese indispensable para evitar nuevas violaciones de las leyes y reglamentos, el mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante.
3. Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 6 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 7 (Seguridad en la Aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.


ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

ARTICULO 6

Reconocimiento de los Certificados y Licencias

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, en caso de que la otra Parte Contratante no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

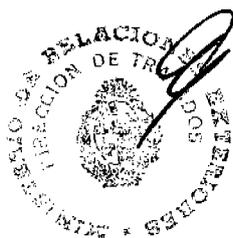


ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

ARTICULO 7

Seguridad

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio.
2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.
3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes Contratantes actuarán 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 y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean Partes en estos Convenios.
4. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

- 5. Cada Parte Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

- 6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos, instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirá mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, dicho incidente o amenaza.

- 7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que ha transcurrido el plazo de 15 días.



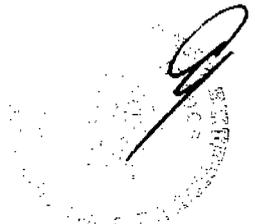
ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.
3. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.

Se excluye de las previsiones anteriores al Aeropuerto de Laguna de Sauce (Punta del Este - República Oriental del Uruguay), mientras esté vigente la actual concesión del mismo.

4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte,



3.

cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes fiscales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.
6. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta: I) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes y II) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.

ARTICULO 9

Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, honorarios de inspección y otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte



3

Contratante, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También estarán exentos de dichos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave afectada a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante;

b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos;

c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte Contratante en el cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

ARTICULO 10

Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios.
2. Cada Parte Contratante estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

ARTICULO 11

Competencia entre líneas aéreas

1. Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo a que se refiere el presente Convenio.
2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.
3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

4. Cada una de las Partes Contratantes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

ARTICULO 12

Tarifas

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
 - b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
 - c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.
2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3. y 4. de este Artículo.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 60 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.
4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1. del presente Artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.
5. Las tarifas de los servicios de transporte aéreo de cabotaje se regirán por el derecho interno de cada una de las Partes Contratantes.

ARTICULO 13

Consultas y Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Convenio. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.



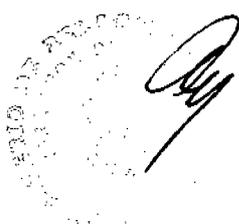
ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

2. Cualquier modificación al presente Convenio entrará en vigor en la fecha de Intercambio de Notas en que se señale que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 14

Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.
2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:
 - a) Dentro de los 30 días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los 60 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;
 - b) Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.



A circular stamp is located in the bottom left corner, partially overlapping a handwritten signature. The stamp contains text that is mostly illegible but appears to include a date and some organizational information. The signature is written in dark ink and is slanted.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2. de este Artículo.
4. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2. de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla.
5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

ARTICULO 15

Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente convenio finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.
2. Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

ARTICULO 16



ES COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL

Acuerdo Multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiere el presente Convenio, éste se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTICULO 17

Registro en la OACI

El presente Convenio y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 18

Entrada en Vigor

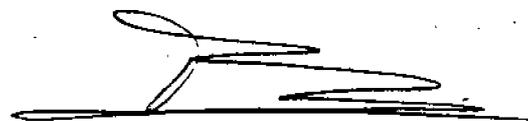
Este Convenio entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, el término de los trámites jurídicos internos correspondientes.

En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.



En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.

HECHO en la ciudad de *Santiago*, a losveintisiet
del mes de *abr* del año dos mil cuatro, en dos ejemplares
mismo tenor e igualmente auténticos.



**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY**



**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE**



ES...
...