



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

# DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO  
DEL URUGUAY  
CÁMARA DE REPRESENTANTES

## 11ª SESIÓN

PRESIDE LA SEÑORA REPRESENTANTE  
MARGARITA LIBSCHITZ SUÁREZ  
(1era. vicepresidenta)

ACTÚAN EN SECRETARÍA LA TITULAR DOCTORA VIRGINIA ORTIZ  
Y LAS PROSECRETARIAS SEÑORA MARIANA ARIAS Y DOCTORA VIRGINIA CÁCERES

**CITACIÓN Nº 73****Montevideo, 10 de abril de 2026**

**LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá en sesión ordinaria, el próximo martes 14, a la hora 16, para informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente**

**- ORDEN DEL DÍA -**

- 1º.- COMISIÓN PERMANENTE DEL PODER LEGISLATIVO. (Elección de miembros para el segundo período de la L legislatura). (Artículo 127 de la Constitución).
- 2º.- CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO CON LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR. (Aprobación).  
Carp.881/2025. Informado. [Rep. 375](#) y [Anexo I](#)
- 3º.- ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS CON LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. (Aprobación).  
Carp.874/2025. Informado. [Rep. 371](#) y [Anexo I](#)
- 4º.- PROTOCOLO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS SUJETAS A REGÍMENES ESPECIALES (COMPLEMENTARIO AL ACUERDO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS CONDENADAS ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR, LA REPÚBLICA DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA DE CHILE). (Aprobación).  
Carp.1875/2021. Informado. [Rep. 513](#) y [Anexo I](#)
- 5º.- ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS CON EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA. (Aprobación).  
Carp.1540/2025. Informado. [Rep. 506](#) y [Anexo I](#)
- 6º.- ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO CON EL REINO DE ESPAÑA. (Aprobación).  
Carp.1597/2025. Informado. [Rep. 515](#) y [Anexo I](#)
- 7º.- ACUERDO DE COOPERACIÓN Y ASISTENCIA JURISDICCIONAL EN MATERIA CIVIL, COMERCIAL, LABORAL Y ADMINISTRATIVA ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR, LA REPÚBLICA DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA DE CHILE. (Aprobación).  
Carp.1868/2021. Informado. [Rep. 507](#) y [Anexo I](#)
- 8º.- WALTER LAGE. (Pensión graciable).  
Carp.290/2025. Informado. [Rep. 272](#) y [Anexo I](#)
- 9º.- CELEBRACIÓN DE LOS 100 AÑOS DE LA FIRMA DE LA ADJUDICACIÓN DE LAS FRACCIONES DE CAMPO Y SUS CORRESPONDIENTES PRÉSTAMOS DE LA LOCALIDAD COLONIA LARRAÑAGA DEL DEPARTAMENTO DE SORIANO. (Se declara feriado laborable el día 24 de mayo de 2026).  
Carp.2020/2026. Informado. [Rep. 551](#) y [Anexo I](#)
- 10.-VÍCTOR EDISON DUQUE CURBELO. (Pensión graciable).  
Carp.286/2025. Informado. [Rep. 268](#) y [Anexo I](#)

VIRGINIA ORTIZ            EMILIANO METEDIERA  
Secretarios

## SUMARIO

	Pág.
1.- Asistencias y ausencias .....	4
2.- Asuntos entrados .....	5
3 y 5.- Exposiciones escritas .....	8, 10
4.- Inasistencias anteriores.....	9

### MEDIA HORA PREVIA

6.- <b>Propuesta de denominación del camino Guaycurú como camino Wenceslao Varela</b> — Exposición del señor representante Mauricio Viera Dutruel.....	10
7.- <b>Obras realizadas por el gobierno nacional en el departamento de San José</b> — Exposición de la señora representante Victoria Caballero Archimaud .....	12
8.- <b>Preocupación por actuación de la Dirección Nacional de Aduanas en el departamento de Cerro Largo</b> — Exposición de la señora representante Graciela Echenique .....	13
9.- <b>Homenaje al doctor Eduardo Katz</b> — Exposición del señor representante Pablo Abdala.....	13
10.- <b>Instalación de la librería Feltrinelli en Ciudad Vieja</b> — Exposición de la señora representante María Inés Obaldía Miraballes .....	15
11.- <b>Mejoras en la infraestructura educativa de ANEP, en el departamento de Rocha</b> — Exposición del señor representante Gabriel Tinagliani .....	16

### CUESTIONES DE ORDEN

26.- Alteración del orden del día .....	22
13.- Aplazamiento .....	18
18, 21, 22, 23, 24, 29.- Comunicación inmediata de proyectos aprobados .....	21, 26, 31, 32, 35, 37
16 y 25.- Integración de la Cámara .....	19, 35
28.- Intermedio .....	36
30.- Levantamiento de la sesión.....	38
16 y 25.- Licencias.....	19, 35
19.- Rectificación de trámite .....	21
12.- Reiteración de pedidos de informes .....	18
17.- Urgencias .....	20

### VARIAS

14.- Comisión Especial de Población y Desarrollo. (Autorización para reunirse simultáneamente con la Cámara) .....	
15.- Comisión Especial de Ambiente. (Autorización para reunirse simultáneamente con la Cámara) .....	
20.- Autorización al señor representante Marcos Presa para realizar una exposición sobre el Día Nacional del Celíaco en la sesión ordinaria del 5 de mayo .....	

### ORDEN DEL DÍA

18.- <b>Parlamento del Mercosur. (Se autoriza el uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes día 27 de abril de 2026 para realizar la 1a Sesión Extraordinaria y la CVIIa Sesión Ordinaria)</b> Antecedentes: Rep. N° 578, de abril de 2026. Carp. N° 2218 de 2026. Comisión de Asuntos Internos.	
— Se aprueba un proyecto de resolución .....	21
— Texto del proyecto aprobado .....	21

**21.- Convenio sobre transporte aéreo con la República de El Salvador. (Aprobación)**

Antecedentes: Rep. N° 375, de agosto de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 881 de 2025.

Comisión de Asuntos Internacionales.

- Sanción. Se comunicará al Poder Ejecutivo..... 22
- Texto del proyecto sancionado..... 26

**22.- Acuerdo sobre Servicios Aéreos con la República del Ecuador. (Aprobación)**

Antecedentes: Rep. N° 371, de agosto de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 874 de 2025.

Comisión de Asuntos Internacionales.

- Aprobación. Se comunicará al Senado ..... 26
- Texto del proyecto aprobado ..... 31

**23.- Protocolo sobre traslado de personas sujetas a regímenes especiales (Complementario al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia y la República de Chile)**

Antecedentes: Rep. N° 513, de diciembre de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 1875 de 2021. Comisión de Asuntos Internacionales.

- Aprobación. Se comunicará al Senado ..... 31
- Texto del proyecto aprobado ..... 32

**24.- Acuerdo de servicios aéreos con el gobierno de la República de Costa Rica. (Aprobación)**

Antecedentes: Rep. N° 506, de diciembre de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N°1540 de 2025.

Comisión de Asuntos Internacionales.

- Sanción. Se comunicará al Poder Ejecutivo..... 33
- Texto del proyecto sancionado..... 35

**27.- Pensión graciable..... 36****29.- Walter Lage (Pensión graciable)**

Antecedentes: Rep. N° 272, de mayo de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 290 de 2025.

Comisión de Legislación del Trabajo.

- Aprobación. Se comunicará al Senado ..... 37
- Texto del proyecto aprobado ..... 37

## 1.- Asistencias y ausencias

Asisten los señores representantes: Pablo Abdala, Soledad Aguilar, Leydis Aguilera Cuello (1), Víctor Martín Aldaya, Jorge Emilio Álvarez Villalba (2), Fernando Amado, Sebastián Andújar, Tatiana Antúnez Scalone, Fernanda Auersperg, Graciela Barrera, Roxana Berois, Victoria Caballero Archimaut, Cecilia Cairo, Susana Camarán Cawen, Maximiliano Campo, Diego Caraballo, Federico Casaretto, Elianne Castro Pisciotano, Walter Cervini Pratto, Antonio Chiesa Bruno, Mario Colman Giriboni, Inés Cortés, Guillermo Curcho, Francisco Manuel da Silva Bacelo, Álvaro Dastugue, Paula de Armas González, Horacio de Brum, Juan Pablo Delgado, Natalia Díaz Marrero, Daniel Diverio, Matías Duque Barreto, Graciela Echenique, Diego Echeverría Casanova, María de los Ángeles Fajardo Rieiro, Fermín Farinha Tacain, Marianita Fonseca, Fiorella Galliazzi Potter, Luis Enrique Gallo, Lilián Janet García de Barros (3), Joaquín Garlo, Gabriel Gianoli Travieso, Bruno Giometti Piñeiro, Andrés Grezzi de Armas, Gustavo Guerrero, Gabriel Gurméndez Armand Ugón, Sylvia Iburguren Gauthier, Pablo Inthamoussu, Pedro Jisdonian, Juan Martín Jorge Canadell, Adrián Juri Cajiga, Margarita Libschitz Suárez, Raúl Licandro (4), Mercedes Long, Narcio López Formoso, Fernanda Mancini Imperial, Agustín Mazzini, Aníbal Méndez, Gustavo Merlo, Martí Molins, Nahuel Morosi (5), Sandra Nedov, Diana Noy López, Fabricio Núñez, María Inés Obaldía Miraballes, Stephanie Olmedo, Marne Osorio Lima, Ernesto Gabriel Otero, Adriana Peña, Mónica Pereira, Estela Pereyra, Silvana Pérez Bonavita, Dardo César Pérez Da Silva, Luis Marcelo Pérez, Álvaro Perrone Cabrera, Marcos Adán Presa Cáceres, Federico Preve Cocco, Julio Retamoza Mena, Carlos Reutor, Carlos Reyes, Domingo Rielli, Oscar Riveiro (6), Gabriela Rodríguez, Juan Martín Rodríguez, Nelly Rodríguez, Patricia Alejandra Rodríguez Celintano, Álvaro Rodríguez Hunter, Carlos Rydström, Ana Clara Salaberry Toja, Gustavo Salle Lorier, Nicolle Salle, José Luis Satdjian, Felipe Schipani, Julieta Sierra, Rubenson Silva, Gerardo Sotelo, Gabriel Tinaglini, María Fernanda Turri, Javier Umpiérrez Diano, Sebastián Valdomir, Carlos Varela Nestier, Walter Verri, Mauricio Viera Dutruel y Alejandro Zavala.

Con licencia: Yisela Araújo Rodríguez, Mary Araújo, Cecilia Badín, Pablo Constenla, Alfredo De Mattos, Rodrigo Goñi Reyes, Juan Gorosterrazú Rivero, Álvaro Lima, Nicolás Lorenzo, Sol Maneiro, William Martínez Zaquierez, Nino Medina, Ana Laura Melo Cedrés, Amin Niffouri, Juan José Olaizola, Nibia Reisch, Magela Rinaldi, Carlos Rodríguez Gálvez, Conrado Rodríguez y Sergio Valverde.

Falta con aviso: Miriam Britos.

Actúan en el Senado: Nicolás Mesa Waller y Mariano Tucci.

Observaciones:

- (1) A la hora 17:00 es convocada en virtud de una solicitud de licencia por motivos personales del titular señor Pablo Abdala.
- (2) A la hora 17:00 es convocado en virtud de una solicitud de licencia por obligaciones notorias de la titular señora Nibia Reisch.
- (3) A la hora 17:00 es convocada en virtud de una solicitud de licencia por motivos personales del titular señor Carlos Varela Nestier.
- (4) A la hora 17:00 es convocado en virtud de una solicitud de licencia por motivos personales de la titular señora Magela Rinaldi.
- (5) A la hora 17:00 es convocado en virtud de una solicitud de licencia por obligaciones notorias del titular señor Mario Colman Giriboni.
- (6) A la hora 17:53 es convocado en virtud de una solicitud de licencia por motivos personales de la titular señora Diana Noy López.

## 2.- Asuntos entrados

### «Pliego N° 73

#### PEDIDOS DE INFORMES

#### SOLICITUDES

ASPECTOS VINCULADOS AL PROYECTO "LAPUENTE SOSTENIBLE 2030". C/2240/2026

Destino: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Autor: Marne Osorio Lima.

- SE CURSA EN FECHA 14/04/26

DETALLE DE LOS COMPONENTES DE LA CANASTA FAMILIAR EN LOS DEPARTAMENTOS FRONTERIZOS CON LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL. C/2241/2026

Destino: Presidencia de la República.

Autor: Marne Osorio Lima.

- SE CURSA EN FECHA 14/04/26

ASPECTOS VINCULADOS A LA CANTIDAD DE ESCUELAS Y SU UBICACIÓN SOBRE RUTAS NACIONALES. C/2242/2026

Destino: Ministerio de Educación y Cultura.

Autor: Mauricio Viera Dutruel.

- SE CURSA EN FECHA 14/04/26

#### CONTESTACIONES

MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.

ASPECTOS VINCULADOS A LA EMERGENCIA AGROPECUARIA POR DÉFICIT HÍDRICO DECLARADA EL 24 DE FEBRERO DE 2026- Cursado por Oficio N° 4324 de 05/03/26. C/1914/2026

Autor: Andrés Grezzi de Armas.

- A SUS ANTECEDENTES

MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.

ASPECTOS VINCULADOS A LA CREACIÓN DEL CARGO DE COORDINADOR DE PRESIDENCIA DEL INSTITUTO NACIONAL DE CARNES- Cursado por Oficio N° 4093 de 06/02/26. C/1780/2026

Autor: Pablo Abdala.

- A SUS ANTECEDENTES

#### REITERACIONES SOLICITADAS

CALIDAD DEL AGUA Y VERTIDOS EN EL RÍO SANTA LUCÍA ESPECIALMENTE EN LA ZONA DE PARADOR TAJES Y LA PLAYA DE SANTA LUCÍA- Cursado por Oficio N° 4048 de 28/01/26. C/1733/2026

Destino: Ministerio de Ambiente

Autor: Gustavo Salle Lorier.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

MEDIDAS DE PROTECCIÓN ESTABLECIDAS A LAS EMPRESAS DE PROSPECCIÓN SÍSMICA AUTORIZADAS A OPERAR EN AGUAS BAJO JURISDICCIÓN URUGUAYA- Cursado por Oficio N° 4049 de 28/01/26. C/1734/2026

Destino: Ministerio de Ambiente

Autor: Gustavo Salle Lorier.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

IMPACTO AMBIENTAL DE LA EVENTUAL INSTALACIÓN DE UNA PLANTA DE CELULOSA EN EL DEPARTAMENTO DE CERRO LARGO- Cursado por Oficio N° 4050 de 28/01/26. C/1735/2026

Destino: Ministerio de Ambiente

Autor: Gustavo Salle Lorier.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

TEMAS RELACIONADOS CON EL SUNCA Y LA FUNDACIÓN SUNCA SOLIDARIO- Cursado por Oficio N° 4052 de 28/01/26. C/1737/2026

Destino: Ministerio de Educación y Cultura

Autor: Gustavo Salle Lorier.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

MONITOREO DE LA CONTAMINACIÓN GENERADA POR LA OPERATIVA DEL EMISOR SUBACUÁTICO DE PUNTA CARRETAS- Cursado por Oficio N° 4059 de 29/01/26. C/1745/2026

Destino: Ministerio de Ambiente

Autor: Gustavo Salle Lorier.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

CAMBIOS EN EL COLOR Y SABOR DEL AGUA DISTRIBUÍDA EN MONTEVIDEO Y EN EL ÁREA METROPOLITANA- Cursado por Oficio N° 4047 de 28/01/26. C/1732/2026

Destino: Ministerio de Ambiente

Autor: Gustavo Salle Lorier.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

ASPECTOS VINCULADOS AL FUNCIONAMIENTO DEL HOSPITAL REGIONAL SALTO- Cursado por Oficio N° 3943 de 18/12/25. C/1641/2025

Destino: Ministerio de Salud Pública

Autor: Pablo Constenla.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

SITUACIÓN ACTUAL DE LAS GARITAS DE SEGURIDAD UBICADAS EN EL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO- Cursado por Oficio N° 3993 de 15/01/26. C/1677/2026

Destino: Ministerio del Interior

Autor: Álvaro Rodríguez Hunter.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

DECISIÓN ADOPTADA POR EL BPS DE SUPRIMIR LA MODALIDAD DE GIRO DE PAGOS EN DETERMINADAS LOCALIDADES DEL PAÍS- Cursado por Oficio N° 3994 de 15/01/26. C/1678/2026

Destino: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Autor: Álvaro Rodríguez Hunter.

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

### **EXPOSICIONES ESCRITAS**

#### **CONTESTACIONES**

INSTITUCIÓN NACIONAL DE DERECHOS HUMANOS Y DEFENSORÍA DEL PUEBLO.

SUPESTA CENSURA PRIVADA Y ATENTADO A LA LIBERTAD DE EXPRESIÓN Y DE PRENSA POR PARTE DE CANAL 4- Cursado por Oficio N° 4549 de 11/03/26. C/7/2025

Autor: Pablo Inthamoussu.

- A SUS ANTECEDENTES

INSTITUCIÓN NACIONAL DE DERECHOS HUMANOS Y DEFENSORÍA DEL PUEBLO.  
PROHIBICIONES ESTABLECIDAS EN EL PROTOCOLO DE LA ASOCIACIÓN URUGUAYA DE FÚTBOL  
PARA LAS TRANSMISIONES TELEVISIVAS DIRIGIDO A PERIODISTAS Y EQUIPOS TÉCNICOS- Cursado  
por Oficio Nº 4151 de 23/02/26. C/7/2025

Autor: Pablo Inthamoussu.

- A SUS ANTECEDENTES

### **ASUNTOS ENTRADOS FUERA DE HORA**

#### **INTEGRACIÓN DEL CUERPO**

La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

\* Licencia por motivos personales:

De la señora Representante Margarita Libschitz Suárez, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente señora Stephanie Olmedo.

De la señora Representante Nicolle Salle, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente señora Natalia Pigurina.

Del señor Representante Pablo Constenla, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente señora Fiorella Galliazzi Potter.

De la señora Representante Magela Rinaldi, por el día 14 de abril de 2026, convocándose al suplente siguiente señor Raúl Mario Licandro Chiesa.

Del señor Representante Carlos Varela Nestier, por el día 14 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente señora Lilián Janet García de Barros.

Del señor Representante Pablo Abdala, por el día 14 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente señora Leydis Aguilera Cuello.

Del señor Representante Andrés Grezzi de Armas, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente señora Ana Laura Morena Biscaizaco.

Del señor Representante Alejandro Zavala, por el día 5 de mayo de 2026, convocándose a la suplente siguiente señora Melissa Ardanche Figueredo.

De la señora Representante Diana Noy López, por el día 14 de abril de 2026, convocándose al suplente siguiente señor Oscar Riveiro.

\* Licencia en virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política:

Del señor Representante Carlos Reyes, por el día 15 de abril de 2026 para asistir al acto constitutivo del Consejo Consultivo de la Economía Social y Solidaria, a realizarse en el Salón de los Pasos Perdidos del Palacio Legislativo, convocándose a la suplente siguiente señora Estefanía Lorena Díaz Pruzzo.

De la señora Representante Inés Cortés, por el período comprendido entre los días 6 y 9 de mayo de 2026 para participar del Seminario Internacional: Integración Productiva como Respuesta Latinoamericana a la Fragmentación Global, a realizarse en la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa del Brasil, convocándose a la suplente siguiente señora Estefanía Lorena Díaz Pruzzo.

De la señora Representante Nibia Reisch, por el día 14 de abril de 2026 para asistir al lanzamiento del Grupo Disco de su próxima inversión, a realizarse en el departamento de Colonia, convocándose al suplente siguiente señor Jorge Emilio Álvarez Villalba.

Del señor Representante Mario Colman Giriboni, por el día 14 de abril de 2026 para asistir al lanzamiento que realizará el Grupo Disco iniciando la construcción de un nuevo centro comercial que tendrá un supermercado estilo Fresh Market y 25 locales comerciales, a realizarse en el departamento de Colonia, convocándose al suplente siguiente señor Nahuel Morosi.

Del señor Representante Fermín Farinha Tacain, por el día 15 de abril de 2026 para asistir a la presentación sobre la estrategia Global Gateway, iniciativa de la Unión Europea orientada a promover

inversiones sostenibles y de alta calidad en diversos sectores, a realizarse en Paysandú Golf Club, convocándose al suplente siguiente señor Matías Pereira Doti.

\* Incorporación al Senado:

De la señora Representante Inés Cortés, por el día 15 de abril de 2026 Titular con Senado sin Suplente a partir del día 15/04/26, convocándose a la suplente siguiente señora Catherine Miriam Cabrera Riveiro.

- SE APRUEBAN».

### 3.- Exposiciones escritas

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Está abierto el acto.

(Es la hora 16 y 18)

—Dese cuenta de las exposiciones escritas.

(Se lee:)

#### **"EXPOSICIONES ESCRITAS**

#### **SOLICITADAS**

Autor: Matías Duque Barreto.

DAÑOS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LA ESCUELA RURAL N.º 78 C/7/2025

Destino: Ministerio de Educación y Cultura y por su intermedio al Codicen de la ANEP y a la Dirección General de Educación Inicial y Primaria

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

Autor: Fermín Farinha Tacain.

SOLICITUD DE DECLARACIÓN DE INTERÉS MINISTERIAL DE LOS ESTUDIOS VINCULADOS A LA CARACTERIZACIÓN FÍSICO-QUÍMICA Y GEO-MINERAL DE LAS AGUAS TERMALES C/7/2025

Destinos: Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Educación y Cultura, Ministerio de Turismo, Universidad de la República y por su intermedio a CENUR Litoral Norte, Intendencia de Paysandú y por su intermedio a los Municipios de Guichón, Quebracho y Chapicuy, Junta Departamental de Paysandú, Comisión de Salud Pública y Asistencia Social, Medios de Comunicación de Paysandú, y Medios de Comunicación de Montevideo y Nacionales

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

Autor: Pablo Constenla.

AGILIZAR EL PROCESO DE EVALUACIÓN Y OTORGAMIENTO DE FINANCIAMIENTO A LA COOPERATIVA DE VIVIENDAS COOVI/BELEN 2233 DE PUEBLO BELÉN EN EL DEPARTAMENTO DE SALTO C/7/2025

Destino: Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial y por su intermedio a la Agencia Nacional de Vivienda

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

Autor: Martí Molins.

MEDIDAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA ADECUADA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL BANCO DE PREVISIÓN SOCIAL EN LA LOCALIDAD DE MINAS DE CORRALES EN EL DEPARTAMENTO DE RIVERA C/7/2025

Destino: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y por su intermedio al BPS

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

Autor: Gabriela Rodríguez.

SEGURIDAD VIAL EN LA ROTONDA DE ACCESO A MENDOZA GRANDE, UBICADA EN EL KILÓMETRO 74 DE LA RUTA 5 DEPARTAMENTO DE FLORIDA C/7/2025

Destino: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE."

—Se votarán oportunamente.

#### 4.- Inasistencias anteriores

Dese cuenta de las inasistencias anteriores.

(Se lee:)

"Inasistencias de representantes a la sesión ordinaria realizada el día 8 de abril de 2026

Sin aviso: Gerardo Enrique Riva Pastorino y Sebastián Sanguinetti.

Inasistencias a las Comisiones

Representantes que no concurrieron a las comisiones citadas:

Miércoles 8 de abril

INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

Con aviso: Federico Casaretto.

ESPECIAL ADICCIONES

Con aviso: Álvaro Dastugue y Nicolás Lorenzo.

EDUCACIÓN Y CULTURA

Con aviso: Nicolás Lorenzo.

CONSTITUCIÓN, CÓDIGOS, LEGISLACIÓN GENERAL Y ADMINISTRACIÓN

Con aviso: Fernando Amado.

Sin aviso: Gerardo Enrique Riva Pastorino.

ASUNTOS INTERNACIONALES

Con aviso: Analía Basaistegui.

VIVIENDA Y TERRITORIO

Con aviso: Fernanda Auersperg.

INTEGRADA HACIENDA INTEGRADA CON TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

Con aviso: Cecilia Cairo.

ASUNTOS INTERNOS

Con aviso: Elianne Castro Pisciotano.

PRESUPUESTOS

Con aviso: Graciela Echenique.

Jueves 9 de abril

ESPECIAL EQUIDAD Y GÉNERO

Con aviso: Miriam Britos y Adriana Peña.

ESPECIAL INNOVACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA

Con aviso: Cecilia Badín".

## 5.- Exposiciones escritas

—Habiendo número, está abierta la sesión.

Se va a votar el trámite de las exposiciones escritas de que se dio cuenta.

(Se vota)

—Cuarenta y tres en cuarenta y cinco: AFIRMATIVA.

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

### MEDIA HORA PREVIA

—Se entra a la media hora previa.

## 6.- Propuesta de denominación del camino Guaycurú como camino Wenceslao Varela

Tiene la palabra el señor diputado Mauricio Viera.

**SEÑOR VIERA DUTRUEL (Mauricio).**- En el día de hoy nos queremos expresar sobre la figura de Wenceslao Varela.

En el próximo mes de mayo se conmemoran ciento dieciocho años del nacimiento de don Wenceslao Varela, conocido popularmente como el "Gaicho Poeta", figura señera de la cultura josefina y nacional.

Su obra ha trascendido su tiempo, consolidándose como una de las expresiones más genuinas y representativas de la poesía nativista oriental.

Nacido el 25 de mayo de 1908, en el paraje El Cautivo, sobre la margen izquierda del río San José, en nuestro departamento, su vida se desarrolló en íntima conexión con el medio rural, en un entorno que moldeó de manera decisiva su sensibilidad artística.

La trayectoria vital de Wenceslao Varela no puede escindirse del territorio. Por el contrario, su obra constituye una verdadera cartografía poética de la campaña josefina y, por extensión, de carácter nacional, en la que caminos, arroyos y parajes se transforman en materia literaria y en expresión de una identidad que trasciende lo local.

Desde su niñez hasta su vida adulta, transitó ese territorio como peón rural, domador y hombre de campo, construyendo una experiencia que luego se vería reflejada en su obra, proyectando desde San José el sentir del Uruguay profundo.

Su extensa producción literaria, reflejada en obras como *El Nativo*, *De cuero crudo*, *Candiles*, *Diez años sobre el recaó*, *Vinchas*, *Nazarenas de hierro*, *Trote chasquero*, *Frontera norte* y *Albardones* constituyen un valioso patrimonio cultural.

Asimismo, varios de sus textos han alcanzado difusión en el canto popular tradicionalista, siendo recitados y musicalizados en fogones y encuentros criollos; entre ellos, se destaca *Mi rancho*, que junto a otras composiciones incluidas en *Vinchas* y *Candiles*, forman parte del acervo cultural vivo de nuestro país.

Cabe destacar que Wenceslao no solo se proyectó como referente cultural y social, sino que también lo hizo como servidor público, desempeñándose como policía en la Jefatura de San José, donde cumplió diversas responsabilidades con vocación de servicio y compromiso.

También corresponde recordar que el 28 de marzo de 1993 se llevó a cabo el homenaje en vida denominado: "A pata de caballo y por siempre junto a Wenceslao". Este consistió en una cabalgata de más de ocho leguas -42 km-, que unió la ciudad de San José de Mayo con el Paso del Cautivo.

Allí, a orillas del río San José, en el talar de la estancia Santa María, se instaló un campamento con el fin de conmemorar y reconocer el lugar de su nacimiento con su propia presencia.

En dicha oportunidad, se recorrió el llamado camino Guaycurú, al que se fueron sumando paisanos de todas partes.

Esta marcha en su homenaje tuvo gran connotación nacional, y participaron diversas figuras célebres como Santiago Chalar, Walter "Serrano" Abella, "Terito" Da Silveyra y Carlos Paravís.

Ese día, cerca de medio millar de personas provenientes de distintos puntos del país concurrieron a rendir homenaje al "Gaucho Poeta". Y tal como expresara el payador don Héctor Umpiérrez ese día al arribar al Paso del Cautivo: "Parecía que las sierras parían gauchos", a modo de ilustrar la magnitud de esa autoconvocatoria.

La cabalgata constituyó una de las expresiones más genuinas de reconocimiento popular hacia su figura, consolidando un vínculo simbólico y territorial con ese espacio geográfico. La magnitud de esa convocatoria, y el carácter espontáneo de la participación, reflejaron el profundo arraigo de su obra con el sentir colectivo.

Hoy, señora presidenta, ante la proximidad de la fecha de su natalicio, y junto a la evocación de aquel homenaje, queremos ofrecer una oportunidad propicia para transformar ese reconocimiento del pasado en un gesto permanente, proyectándolo hacia las futuras generaciones.

En ese sentido, estamos proponiendo que el camino Guaycurú, que fue mudo testigo del transitar de don Wenceslao en innumerables ocasiones, pase a denominarse camino Wenceslao Varela, en la medida de lo posible, a partir del próximo 25 de mayo, fecha de conmemoración de su nacimiento.

Cabe señalar que el mencionado camino Guaycurú, denominado así por tradición y uso popular -no hemos encontrado denominación oficial, si es que la tiene- reviste con carácter de camino departamental, por lo que su designación formal y legal al nomenclátor corresponde al gobierno departamental de San José.

En virtud de lo expuesto, le solicitamos a la señora intendente de San José que tome la iniciativa para denominar dicho camino como camino Wenceslao Varela, en el tramo comprendido entre la ciudad de San José de Mayo y el río San José, que fue el recorrido de aquella cabalgata del 28 de marzo de 1993.

(Suenan el timbre indicador del tiempo)

—Asimismo, solicitamos a la Junta Departamental de San José que acompañe la eventual iniciativa.

Esta propuesta se fundamenta en múltiples dimensiones; cultural, por el reconocimiento a un referente nacional; territorial, por su vínculo directo con el lugar; histórica, por la preservación de su memoria; institucional, por su rol como servidor público; educativa y simbólica, por su proyección generacional, y comunitaria, por el arraigo popular de esta figura nacional.

Por tanto, pretendemos que esta iniciativa se inscriba en una política de valorización del patrimonio cultural departamental y nacional en la que la toponimia debe cumplir un rol esencial en la construcción de identidad.

No se trata únicamente de asignar un nombre, sino de transformar un homenaje sentido en un reconocimiento permanente, inscribiendo en el territorio la memoria de quien supo expresar, a través de su pluma, el alma de la campaña oriental.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras pase al intendente de San José; a la Junta Departamental de San José; a la Asociación Tradicionalista Wenceslao Varela, y al Museo Wenceslao Varela.

Muchas gracias, señora presidenta.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Cuarenta y siete en cuarenta y ocho: AFIRMATIVA.

## 7.- Obras realizadas por el gobierno nacional en el departamento de San José

Tiene la palabra la señora diputada Victoria Caballero.

**SEÑORA CABALLERO ARCHIMAUT (Victoria).**- Señora presidenta: en el día de hoy quiero comentar un poco el gran trabajo que viene realizando el gobierno nacional en San José.

Este año, en mi departamento se han concretado obras importantes por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Quiero contarles que se inauguró la terminal de ómnibus en Ecilda Paullier. ¡Vaya si será importante esto para los jóvenes y para todas las familias que ahora van a tener allí un lugar seguro que los resguarde del frío del invierno para esperar el ómnibus! Creo que este tipo de obras son las que le cambian un poquito el día a día a la gente. Quienes nos movemos en ómnibus sabemos muy bien de la relevancia de este tipo de espacios, con un baño y un lugar cálido para esperar.

En el mismo sentido, también quiero reconocer el trabajo que viene realizando el Ministerio de Transporte en conjunto con las autoridades de ASSE en materia de salud.

Este gobierno tomó la decisión de retomar la obra en la policlínica de la ciudad de Rodríguez, que habían dejado firmada, pero sin el presupuesto correspondiente. Es el gobierno de Yamandú Orsi que decide retomar la obra y las autoridades acompañan de cerca su culminación.

Mañana se va a inaugurar en Libertad la obra de la policlínica del barrio María Julia, de la ciudad de la que provengo. Hubo un gran trabajo y coordinación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y ASSE, mejorando así la atención en los barrios y dotando de recursos una ciudad que sigue creciendo.

Es también el gobierno del Frente Amplio el que va a concretar el cierre y la climatización de la piscina de Libertad.

Esta obra es esperada por los vecinos desde hace más de quince años. Es una promesa incumplida por el gobierno departamental en forma constante. Esta vez, la OPP se va a hacer cargo mediante el Fondo de Desarrollo del Interior, poniendo un 85% del valor total de la obra, que se espera que comience en mayo. Con muchas ansias la estamos esperando.

Por último, quiero contarles que en Ciudad del Plata también está haciendo un buen trabajo OSE, llevando adelante las perforaciones para mejorar el abastecimiento de agua potable a la ciudad más poblada del departamento. ¡Vaya si será importante asegurar el acceso al agua potable, que es un derecho humano fundamental! El Estado debe asegurarlo.

Señora presidenta, siempre hay mucho por hacer, pero sin duda vamos por un buen camino.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras se envíe a los cuatro municipios del departamento; al Ejecutivo y a la Junta Departamental de San José; al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; a ASSE; a OSE, y a la prensa de mi departamento.

Muchas gracias.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Cuarenta y seis en cincuenta: AFIRMATIVA.

## 8.- Preocupación por la actuación de la Dirección Nacional de Aduanas en el departamento de Cerro Largo

Tiene la palabra la señora diputada Graciela Echenique.

**SEÑORA ECHENIQUE (Graciela).**- Señora presidente: nos convoca hoy una preocupación profunda que afecta directamente a numerosas familias del departamento de Cerro Largo, particularmente, en relación con los procedimientos que viene llevando adelante la Dirección Nacional de Aduanas.

Queremos ser claros y responsables. No estamos en contra del combate al gran contrabando ni de las acciones legítimas del Estado para controlar actividades ilícitas de gran escala. Entendemos y apoyamos la necesidad de actuar frente a estas situaciones. Sin embargo, no podemos permanecer en silencio cuando estas intervenciones terminan afectando a los más vulnerables: pequeños comerciantes, almaceneros, trabajadores que con enorme sacrificio logran levantar un negocio que muchas veces constituye el único sustento de su familia. En reiteradas ocasiones se han retirado mercaderías de comercios de escala mínima, impactando directamente en la economía doméstica de quienes no cuentan con otras fuentes de ingreso. Estas acciones justificadas bajo denuncias terminan generando consecuencias profundamente injustas, castigando a quienes luchan día a día por subsistir. Además, estas medidas no solo golpean el bolsillo; también golpean el ánimo, la esperanza y la dignidad de las personas. Van de la mano de la tristeza, el desánimo y la depresión de quienes ven cómo se les quita lo poco que tienen.

Hoy, cuando tanto se habla de salud mental, cuando nos preocupan las tasas de suicidio y se insiste en la necesidad de generar políticas que cuiden a las personas, no podemos ignorar el impacto humano de estas decisiones, porque el bienestar no es solo económico, es también emocional; es estabilidad, tranquilidad y esperanza en el futuro. Entonces, nos preguntamos: si desde el propio Estado, si desde organismos que deberían proteger y ordenar se termina afectando a los más necesitados, ¿hacia dónde estamos yendo como sociedad?

Cerro Largo es un departamento de frontera con una realidad histórica y social particular. La dinámica comercial, la competencia de precios y el intercambio cotidiano forman parte de la vida de nuestra gente. En este contexto, cada vecino busca, con dignidad, generar un ingreso que le permita vivir.

El problema que planteamos no es contra la institucionalidad ni contra la Aduana en sí misma; es un llamado a la justicia, a la sensibilidad social y al equilibrio en la aplicación de las normas; es la defensa de los que menos tienen, de quienes con esfuerzo construyen una oportunidad para su familia. Lo económico, la tranquilidad, la posibilidad de progresar y la construcción de un futuro mejor van de la mano, no se pueden separar.

Solicitamos a las autoridades nacionales que actúen con mayor consideración, con sentido humano y con criterio social; que se diferencie entre quienes operan en grandes redes de contrabando y quienes apenas intentan sostener un pequeño comercio para llevar el alimento a su hogar.

Todos merecen vivir mejor, todos merecen una oportunidad, y todos merecen ser tratados con dignidad. ¡Que estas situaciones no se repitan, que prime la sensibilidad y que se escuche a la gente!

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Presidencia de la República, al Ministerio de Economía y Finanzas, a la Dirección Nacional de Aduanas, y a la Intendencia y a la Junta Departamental de Cerro Largo.

Muchas gracias.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Cuarenta y ocho por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

## 9.- Homenaje al doctor Eduardo Katz

Tiene la palabra el señor diputado Pablo Abdala.

**SEÑOR ABDALA (Pablo).**- Señora presidenta: el pasado 2 de abril falleció el doctor Eduardo Katz. Eso generó una gran consternación y una gran tristeza que se extendieron muy rápidamente en nuestra sociedad, y provocó, sin duda, un gran impacto, sobre todo por lo inesperado, particularmente para quienes no éramos conscientes en ese momento de la gravedad de su afección. Se multiplicaron las manifestaciones de dolor.

En ese sentido, creo que era indispensable -y es lo que nos proponemos hacer en la instancia de hoy- que el nombre del doctor Katz resonara en este ámbito a modo y en clave de homenaje por la maravillosa trayectoria que representó en todos los planos, como el gran profesional universitario que fue y como el gran ser humano que sin ninguna duda también fue; por la descollante actuación que tuvo siempre en el ámbito público, en el ámbito privado, en el ámbito del servicio social y, por supuesto, también en la función pública.

En todos esos ámbitos, Eduardo sobresalió y brilló. Pero no solo brilló a partir de un gran talento y de una gran capacidad que creo que todo el país advirtió y toda la sociedad siempre le reconoció, sino que también sobresalió por una particular condición y cualidad humana de actuar en cada instancia con una enorme solidaridad y con una enorme vocación de servicio, tanto cuando desempeñó su profesión como médico psiquiatra, que abrazó con enorme compromiso y vocación, como en las distintas responsabilidades vinculadas a ella, por ejemplo, la dirección de las colonias psiquiátricas, la coordinación de los equipos de salud mental en ASSE -función que le tocó cumplir- y, en general, en el ejercicio de la función pública. Y en el ejercicio de la función pública se da, además, una condición que es bien infrecuente, porque Eduardo Katz, en función de los atributos de su personalidad, de la capacidad técnica, humana y profesional a la que estoy aludiendo, fue convocado por más de un gobierno, fue convocado por gobiernos de distinto signo, porque más de un gobierno quiso contar, precisamente, con todo lo que él tenía para ofrecer, como efectivamente ocurrió.

Es así que ejerció la Vicepresidencia del Inisa en el segundo gobierno del presidente Vázquez y ejerció, con el mismo brillo, con la misma entrega y con el mismo compromiso y dedicación, la Dirección de Salud Mental de ASSE, en el período pasado, en el gobierno que encabezó el presidente Luis Lacalle Pou, realizando para ello -es bueno que se sepa- sacrificios de tipo personal. Porque pudo haber puesto todo ese talento y toda esa capacidad al servicio personal, al servicio de su propia realización, de su propia promoción, de su propia ganancia individual, a partir del legítimo afán de desarrollo personal que cualquier persona tiene como derecho natural y legítimo, sin embargo, prevaleció en él el afán de servir al país.

Creo, señora presidenta, que he escogido un antecedente que, como se dice comúnmente, lo pinta de cuerpo entero y en algún sentido condensa ese propósito de servir a la sociedad. Me refiero a un hecho concreto, cuando en marzo de 2023, en el marco de un conflicto de carácter gremial con los profesionales psiquiatras de ASSE que en ese momento se desarrollaba, un fin de semana de ese mes, de ese año, él, personalmente, siendo director de Salud Mental, fue a atender la guardia del Vilardebó con el equipo de gestión de ese nosocomio.

También actuó en el sistema penitenciario. Fue director del Centro de Diagnóstico y Derivación del INR y, más recientemente -en lo que fue su última actuación pública-, se postuló y se presentó al proceso de selección del nuevo comisionado parlamentario, a partir de lo cual compareció ante la comisión de la Asamblea General.

A mí me tocó presidir esa sesión cuando Eduardo Katz fue a hacer su presentación y su exposición, y no cometo una infidencia si digo -porque lo compartimos entre muchos colegas en voz baja, una vez que se retiró- que realizó una brillante exposición, señora presidenta, demostrando que su capacidad y su talento se mantenían absolutamente intactos.

(Suenan los timbres indicadores de tiempo)

—Quiero decir también, señora presidenta, que en el círculo más reducido -que no puede faltar en ninguna evocación-, el de la familia y los amigos, también se destacó como un extraordinario ser humano: un extraordinario padre, un extraordinario esposo y un amigo de sus amigos.

En el último tiempo, integró con nosotros -en la última elección interna- la Lista 5 del Partido Nacional, lo que para nosotros representó un enorme honor.

Así que, señora presidenta, por esas razones es que queremos recordar a este compatriota fallecido en estos términos, y así lo vamos a seguir recordando. Creo que es una vida que merece ser contada, que es fuente de virtud y una referencia, sin duda, para las nuevas generaciones de uruguayos, particularmente, para las de sus futuros colegas, que tienen en él -y tendrán- un buen ejemplo a tomar en cuenta.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Ministerio de Salud Pública, a ASSE, al Inisa, al Sindicato Médico del Uruguay, a la Federación de Funcionarios de Salud Pública, al Directorio del Partido Nacional, a la familia del doctor Katz y a los medios de prensa acreditados ante la Cámara de Representantes.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Cuarenta y seis en cuarenta y ocho: AFIRMATIVA.

## 10.- Instalación de la librería Feltrinelli en Ciudad Vieja

Tiene la palabra la señora diputada María Inés Obaldía.

**SEÑORA OBALDÍA MIRABALLES (María Inés).**- Señora presidenta: voy a hacer uso de la palabra en un tópico que no es demasiado frecuente en este hemicycle, pero que, sin embargo, me parece especialmente importante desde una mirada cultural y también en relación con cómo podemos posicionar a nuestro país a nivel internacional.

Claro que estamos viviendo un momento complejo, pero a la hora de pensar en empresas que van o vienen y en aquellas que generan trabajo para nuestra gente, creo que detenernos en un hecho que convocó al canciller, al ministro de Educación y Cultura, al ministro de Trabajo y Seguridad Social y, por supuesto, al embajador italiano, puede ser bien interesante.

Permítame detenerme en un caso que podría parecer exclusivamente cultural, pero que, como le decía, trasciende ese tópico.

La reciente instalación de la librería Feltrinelli en nuestro país, en plena Ciudad Vieja, no es un hecho aislado ni casual. Quiero plantearlo como una consecuencia directa de las garantías que nuestro país, el Uruguay, ofrece en materia de seguridad económica, estabilidad institucional y convivencia social.

Las grandes decisiones de inversión, y más aún aquellas vinculadas al mundo cultural, no se toman en el vacío; se toman donde hay reglas claras, previsibilidad, una democracia sólida y un entramado social que genere confianza, y eso fue definitorio. En Uruguay, señora presidenta, llegamos a esa circunstancia.

Esta instalación tiene un valor simbólico adicional que no debemos subestimar; por eso lo traigo hoy a la Casa de las leyes.

Estamos hablando de una de las redes de librerías más importantes de Europa, con una fuerte tradición editorial y un claro compromiso con la difusión del pensamiento, de la literatura y de las ideas, también de las ideas de avanzada.

Es importante recordar la figura de su fundador, Giangiacomo Feltrinelli: un editor profundamente comprometido con causas sociales y políticas en su tiempo, vinculado a las corrientes críticas del siglo XX y convencido de que el libro es -y, me atrevo a acotar, lo será- una herramienta pujante y fértil de transformación.

Este origen no es anecdótico, forma parte del ADN del proyecto y le da a esta instalación en Uruguay un sentido que trasciende lo meramente comercial. Montevideo ha sido elegida como su primera experiencia fuera del continente europeo; y mire que cotizaban otros países, y dieron batalla, como Argentina, por ejemplo. Esto no solo habla bien de nuestro país, sino de una decisión estratégica que nos coloca en el mapa de los circuitos culturales internacionales.

También por ello debo mencionar la presencia del ministro de Turismo. La instalación en el histórico edificio Pablo Ferrando, en plena Ciudad Vieja, debe ser un polo de atracción para todos los uruguayos, cualquiera sea el departamento en el que vivan. Recupera un espacio emblemático y lo resignifica como un lugar de encuentro, de circulación de ideas y como un polo, un nodo de vida cultural.

No se trata solo de una librería; es un concepto que integra libro, actividades, intercambio y también un café; es decir, una forma de entender la cultura como una experiencia válida en tanto es una experiencia compartida.

Uruguay tiene una larga tradición como país lector y, por lo tanto, como país de pensamiento; un país que ha entendido históricamente que la cultura no es un accesorio, sino un pilar del desarrollo.

Por eso, cuando una empresa de estas características decide instalarse acá no solo está mirando indicadores económicos: está reconociendo identidad; está reconociendo que nuestra sociedad lee, discute, participa y se interesa por el conocimiento.

También se integra en este proceso un conjunto de desafíos para el sector editorial nacional, para las librerías independientes y para las políticas públicas vinculadas al acceso al libro y a la promoción de la lectura.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

—Es ahí donde el Estado tiene un rol insustituible para asegurar que este tipo de inversiones convivan con el fortalecimiento de nuestra producción cultural local y para garantizar que el acceso al libro no sea un privilegio, sino un derecho, así como para seguir ampliando las oportunidades de lectura a lo largo y ancho de nuestro territorio.

Señora presidenta, la llegada de Feltrinelli al Uruguay es, en definitiva, *una buona notizia*, pero es más que eso: es una señal de confianza en el país, una confirmación de nuestras fortalezas institucionales y, para todos nosotros, una oportunidad de profundizar el vínculo entre cultura y desarrollo, así como de proyectar a nuestro país en el mapa mundial, construyendo una sociedad donde el acceso a la cultura y al conocimiento sea parte central de nuestra democracia.

Solicito que la versión taquigráfica de estas modestas palabras sea enviada al Ministerio de Relaciones Exteriores; al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; al Ministerio de Turismo; al Ministerio de Educación y Cultura; a la Embajada de Italia en Uruguay; a la Cámara Uruguaya del Libro; al Grupo Centro Montevideo, Paseo Centro, Ciudad Vieja; y a la librería Feltrinelli, tanto en Montevideo como en su sede original en Italia.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar el tramite solicitado.

(Se vota)

—Cincuenta y cinco en cincuenta y seis: AFIRMATIVA.

## **11.- Mejoras en la infraestructura educativa de ANEP, en el departamento de Rocha**

Para concluir la media hora previa, tiene la palabra el señor diputado Gabriel Tinagli.

**SEÑOR TINAGLINI (Gabriel).**- Señora presidenta: en esta oportunidad me voy a referir a dos temas de suma relevancia para nuestro departamento de Rocha.

Uno de ellos tiene que ver con la necesidad de mejorar la infraestructura educativa de ANEP, que ha tenido un deterioro muy importante en estos últimos años, sobre todo en los últimos cinco. En ese sentido, ya se ha encaminado la intervención en más de veinte centros educativos de todo el departamento, y en muchos de ellos ya se está actuando. Lo paradójico, señora presidenta, es que en el período pasado se contaba con los recursos para muchos de ellos y no se ejecutaron. Este gobierno vino con una decisión política de sí ejecutarlos, de ponerlos en marcha, y eso se está realizando en estos veinte centros en todo el departamento.

Además, hay una definición importante a nivel presupuestal de ANEP de invertir US\$ 25 millones en infraestructura educativa en nuestro departamento. ¡Como bien lo escuchó, señora presidenta: US\$ 25 millones de inversión educativa! Algunas de ellas ya podemos decir que se están ejecutando como, por ejemplo: la ampliación del liceo de La Coronilla; rehabilitación de la Escuela n.º 45 de Rocha; construcción de una nueva escuela en Barra de Chuy, que es una de las localidades de mayor crecimiento poblacional en nuestro departamento, como en toda la costa; nuevas aulas para el CEA (Centro Educativo Asociado) de Barra de Chuy y sustitución del CEA del barrio Hipódromo, con ampliación y mejora edilicia de altísima relevancia; un aula compartido entre el liceo y la UTU de Castillos, que es un proyecto que está en revisión, para que ninguna de las dos instituciones salga perjudicada, y ambas se están poniendo de acuerdo.

Se proyecta una nueva UTU de primera generación al lado del Polo Educativo Tecnológico Chuy; allí se va a generar un gran polo educativo y nacional, más un polideportivo que está previsto en esa localidad.

También, se planea una nueva escuela en La Paloma, que es otro de los lugares que han crecido demográficamente y donde están saturadas, por ejemplo, la Escuela n.º 52, de La Pedrera, y la Escuela n.º 40, de Costa Azul. Esto va a posibilitar un reacomodo a nivel educativo de todos los alumnos.

Se planea una ampliación de la Escuela Técnica de Rocha, más el aula comedor que se puso en funcionamiento en marzo. Es una de las cincuenta y nueve aulas comedores que están funcionando en todo el país y que han posibilitado aumentar la cantidad de comensales de veinte mil a cuarenta mil estudiantes.

En este sentido, es importante mencionar que durante el quinquenio 2025-2030 se aumentarán un 55 % las inversiones de obras de infraestructura. No solo se busca duplicar, sino mejorar las propuestas, así como también la ampliación del tiempo educativo.

En definitiva, la seguridad alimentaria, la ampliación del tiempo educativo y la inversión en infraestructura en centros educativos en todo el país son prioridades de este gobierno y las está reflejando en hechos concretos.

Otra señal clara de este gobierno es garantizar el derecho a la educación en el medio rural. Muchos de estos veinte centros que mencionaba al inicio están ubicados en el medio rural, que han sido abandonados durante el quinquenio pasado. Este gobierno vino para ponerlos en funcionamiento de la mejor forma posible, porque todos los alumnos y alumnas tienen los mismos derechos en cualquier parte de nuestro país.

No solo los temas de las infancias y adolescencias son prioridades para este gobierno, sino también la tercera edad. Aquí quiero resaltar otro tema.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de los convenios sociales, ha firmado la semana pasada un convenio con la Comisión del Hogar de Ancianos de Cebollatí, lo cual va a posibilitar ponerlo en marcha. Sabemos que hay otras contrapartes, como la intendencia, el BPS, que van a generar que de una vez por todas se cumpla con esta necesidad tan demandada.

También, en diciembre del año pasado, se firmó el convenio con el Club de la Tercera Edad de La Aguada, en La Paloma, que permitirá financiar el cerramiento y techado de la piscina. Esta es una institución fundamental para el Municipio, que involucra cuatrocientos socios y viene desarrollando una gran tarea.

La distribución de los proyectos de estas características de forma equitativa en todo el país es una decisión política y una línea de trabajo que han definido este gobierno y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Quiero señalar, como dato, que algunos departamentos en el período pasado ejecutaron más de cincuenta proyectos, y el departamento de Rocha solo ejecutó cinco. Esto significa equidad territorial para la distribución de estos recursos que no tienen reembolso.

Solicito que la versión taquigráfica de estas palabras sea enviada a la ANEP, a la Dirección General de Educación Inicial y Primaria; a la Dirección General de Educación Secundaria; a la Dirección General de Educación Técnico Profesional; al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; a la Junta Departamental de Rocha; a los municipios de La Paloma, Castillos, Chuy y Lascano, y a los medios de prensa del departamento.

Muchas gracias, señora presidenta.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

—Cincuenta y ocho por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Ha finalizado la media hora previa.

## **12.- Reiteración de pedidos de informes**

Se va a votar si la Cámara hace suyos los pedidos de informes cuya reiteración plantean sus autores, los que fueran oportunamente distribuidos y se encuentran incluidos en el pliego de asuntos entrados del día de la fecha.

(Se vota)

—Cincuenta y nueve en sesenta: AFIRMATIVA.

## **13.- Aplazamiento**

Se entra al orden del día.

En mérito a que no ha llegado a la Mesa la respectiva lista de candidatos, si no hay objeciones, correspondería aplazar la consideración del asunto que figura en primer término del orden del día y que refiere a la elección de miembros de la Comisión Permanente del Poder Legislativo para el Segundo Período de la L Legislatura.

## **14.- Comisión Especial de Población y Desarrollo. (Autorización para reunirse simultáneamente con la Cámara)**

Dese cuenta de una moción presentada por la señora diputada Susana Camarán Cawen y por los señores diputados Gustavo Salle Lorier, Walter Verri y Juan Martín Rodríguez.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se autorice a la Comisión Especial de Población y Desarrollo reunirse durante la sesión de la Cámara".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y uno en sesenta y dos: AFIRMATIVA.

## **15.- Comisión Especial de Ambiente. (Autorización para reunirse simultáneamente con la Cámara)**

Dese cuenta de otra moción presentada por la señora diputada Susana Camarán Cawen y por los señores diputados Gustavo Salle Lorier, Walter Verri y Juan Martín Rodríguez.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se autorice a la Comisión Especial de Ambiente a reunirse durante la sesión de la Cámara".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y dos por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

**SEÑOR VALDOMIR (Sebastián).**- Pido la palabra para fundar el voto.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Tiene la palabra el señor diputado.

**SEÑOR VALDOMIR (Sebastián).**- Señora presidenta: quiero fundar el voto con respecto a la extensión que se le permite a la Comisión Especial de Ambiente para continuar escuchando las respuestas y las explicaciones de las autoridades del Ministerio de Ambiente, de OSE y de la Ursea.

Quiero dejar constancia de que el Frente Amplio acompañó esa propuesta porque entiende que tener al ministro y a las autoridades aquí es una buena oportunidad para continuar despejando las consultas que tienen los diferentes diputados y las diferentes bancadas en la Comisión.

También quiero mencionar que no era lo que estaba previsto, ya que se había dispuesto un conjunto de horas para que la Comisión pudiera terminar a tiempo para esta sesión ordinaria. Se extendió más de lo necesario. Igualmente, la bancada del Frente Amplio acompaña con sus votos que ambas comisiones, la de Ambiente y la de Población y Desarrollo, puedan trabajar en paralelo a esta sesión.

Muchas gracias.

## 16.- Licencias.

### Integración de la Cámara

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Licencia por motivos personales:

De la señora representante Margarita Libschitz Suárez, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Stephanie Olmedo.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señora Estefanía Lorena Díaz Pruzzo y señor Ulises Darío Pereira Panizza.

De la señora representante Nicolle Salle, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Natalia Pigurina.

Del señor representante Pablo Constenla, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Fiorella Galliazzi Potter.

De la señora representante Magela Rinaldi, por el día 14 de abril de 2026, convocándose al suplente siguiente, señor Raúl Mario Licandro Chiesa.

Del señor representante Carlos Varela Nestier, por el día 14 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Lilián Janet García de Barros.

Del señor representante Pablo Abdala, por el día 14 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Leydis Aguilera Cuello.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Ignacio Cuenca y señora Gloria Rodríguez.

Licencia en virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política:

Del señor representante Carlos Reyes, por el día 15 de abril de 2026, para asistir al acto constitutivo del Consejo Consultivo de la Economía Social y Solidaria, a realizarse en el Salón de los Pasos Perdidos del Palacio Legislativo, convocándose a la suplente siguiente, señora Estefanía Lorena Díaz Pruzzo.

De la señora representante Inés Cortés, por el período comprendido entre los días 6 y 9 de mayo de 2026, para participar del Seminario Internacional: Integración Productiva como Respuesta Latinoamericana a la Fragmentación Global, a realizarse en la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa del Brasil, convocándose a la suplente siguiente, señora Estefanía Lorena Díaz Pruzzo.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Juan Ignacio De Souza Delgado, señora Catherine Miriam Cabrera Riveiro y señora Stephanie Olmedo.

De la señora representante Nibia Reisch, por el día 14 de abril de 2026, para asistir al lanzamiento del Grupo Disco de su próxima inversión, a realizarse en el departamento de Colonia, convocándose al suplente siguiente, señor Jorge Emilio Álvarez Villalba.

Del señor representante Mario Colman Giriboni, por el día 14 de abril de 2026, para asistir al lanzamiento que realizará el Grupo Disco iniciando la construcción de un nuevo centro comercial que tendrá un supermercado estilo Fresh Market y 25 locales comerciales, a realizarse en el departamento de Colonia, convocándose al suplente siguiente, señor Nahuel Morosi.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Napoleón Gardiol, señor Gervasio Aznárez Bianchi, señora Daniela Amed Saavedra, señor Andrés Passarino Paolini, señora María Isabel Roselli Mora, señor Luis Pablo Parodi, señor Pablo Ignacio Bertini Serena y señora María Alejandra Torres Raffo.

Ante la incorporación a la Cámara de Senadores:

De la señora representante Inés Cortés, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Catherine Miriam Cabrera Riveiro.

No acepta la convocatoria, por esta única vez, el suplente siguiente señor Juan Ignacio De Souza Delgado.

Montevideo, 14 de abril de 2026

**ELIANNE CASTRO PISCIOTTANO, SUSANA CAMARÁN CAWEN  
GUSTAVO MERLO".**

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y seis en cincuenta y siete: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

## **17.- Urgencias**

Dese cuenta de una moción de urgencia presentada por los señores diputados Gustavo Salle Lorier, Walter Verri, Álvaro Perrone Cabrera, Pablo Abdala y Carlos Varela Nestier.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se declare urgente y se considere de inmediato el proyecto relativo a: 'Parlamento del Mercosur. (Se autoriza el uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 27 de abril de 2026 para realizar la 1ª Sesión Extraordinaria y la CVIIª Sesión Ordinaria'. (Carp. n.º 2218/026). (Rep. n.º 578/026)".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Cincuenta y seis en cincuenta y siete: AFIRMATIVA.

## **18.- Parlamento del Mercosur. (Se autoriza el uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 27 de abril de 2026 para realizar la 1ª Sesión Extraordinaria y la CVIIª Sesión Ordinaria)**

De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, se pasa a considerar el asunto relativo a: "Parlamento del Mercosur. (Se autoriza el uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 27 de abril de 2026 para realizar la 1a Sesión Extraordinaria y la CVIIª Sesión Ordinaria)".

(ANTECEDENTES:)

**Rep. n.º 578/026**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

—Léase el proyecto.

(Se lee)

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y dos en sesenta y tres: AFIRMATIVA.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- Pido la palabra para fundar el voto.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Tiene la palabra el señor diputado.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- Señora presidenta: usted sabe que yo no soy afín a votar autorizaciones de la sala del hemicycle de la Cámara de Representantes, salvo -como en esta circunstancia- cuando se trate de la autorización a un ámbito parlamentario para sesionar en ella.

Como se trata de la autorización para que sesione el Parlamento del Mercosur, hemos votado afirmativamente esta moción, lo que -como usted bien sabe- no implica que en otras ocasiones en las que no tenga ese propósito nosotros no votemos en ese sentido.

Muchas gracias.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Queda aprobado el proyecto de resolución.

(Texto del proyecto de resolución aprobado:)

"Autorízase el uso de la sala de sesiones de la Cámara de Representantes, por el día lunes 27 de abril de 2026, para realizar la I Sesión Extraordinaria y la CVII Sesión Ordinaria del Parlamento del Mercosur".

## **19.- Rectificación de trámite**

Dese cuenta de una moción de orden presentada por la señora diputada Susana Camarán Cawen y por el señor diputado Juan Martín Rodríguez.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se rectifique el trámite dado al asunto contenido en la Carpeta n.º 4354/024 relativo a: 'Bebidas energizantes. (Se prohíbe su venta y expendio a menores de 18 años)', que se encuentra a estudio de la Comisión de Salud Pública y Asistencia Social, destinándolo a estudio de la Comisión Especial de Adicciones".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y cinco en sesenta y seis: AFIRMATIVA.

Dese cuenta de una moción de orden presentada por la señora diputada Susana Camarán Cawen y por el señor diputado Juan Martín Rodríguez.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se rectifique el trámite dado al asunto contenido en la Carpeta n.º 122/025 relativo a: 'Bebidas energizantes. (Se prohíbe su venta y expendio a menores de 18 años)', que se encuentra a estudio de la Comisión de Salud Pública y Asistencia Social, destinándolo a estudio de la Comisión Especial de Adicciones".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

## **20.- Autorización al señor representante Marcos Presa para realizar una exposición sobre el Día Nacional del Celíaco en la sesión ordinaria del 5 de mayo**

Dese cuenta de una moción de orden presentada por la señora diputada Susana Camarán Cawen, y por los señores diputados Gustavo Salle Lorier, Walter Verri, Álvaro Perrone Cabrera, Pablo Abdala y Carlos Varela Nestier.

(Se lee:)

"Mocionamos para que en la sesión del 5 de mayo el diputado Marcos Presa haga uso de la palabra durante 15 minutos para referirse al Día Nacional del Celíaco".

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y tres en sesenta y cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA.

## **21.- Convenio sobre transporte aéreo con la República de El Salvador. (Aprobación)**

Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: "Convenio sobre transporte aéreo con la República de El Salvador. (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

**Rep. n.º 375/025**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

**Anexo I**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

—Léase el proyecto.

(Se lee)

—En discusión general.

Tiene la palabra la miembro informante, señora diputada Silvana Pérez Bonavita.

**SEÑORA PÉREZ BONAVITA (Silvana).**- Señora presidente: la Comisión de Asuntos Internacionales ha considerado y aprobado el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo mediante el cual se aprueba el Convenio

sobre transporte aéreo entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador, suscrito en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, el 24 de setiembre de 2024.

Vamos a pasar a detallar el objeto y marco jurídico del convenio.

Este Convenio tiene como propósito establecer las bases jurídicas y operativas para el desarrollo de servicios aéreos internacionales regulares y no regulares entre los territorios de la República de El Salvador y la República Oriental del Uruguay.

El acuerdo se enmarca en los principios de la Convención sobre Aviación Civil Internacional de 1944 -más adelante Convenio de Chicago o Convenio-, así como en las normas y políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- de cuyo Consejo Uruguay resultó electo como miembro para el período 2025-2028.

El texto incluye un Cuadro de Rutas Anexo, el cual forma parte integrante del Convenio, y define los trayectos y libertades del aire otorgadas a las empresas designadas por cada Estado con derecho a operar servicios de transporte aéreo.

Definiciones y alcance: el Artículo I establece las definiciones esenciales para la interpretación del instrumento. Se precisan conceptos como "autoridades aeronáuticas", "servicio aéreo internacional", "empresa aérea designada", "tarifa", "frecuencia", "servicio mixto" y "cargos al usuario".

Los conceptos que no se definen se remiten directamente al Convenio de la Aviación Civil, marco normativo de la OACI, y a las legislaciones nacionales de ambas Partes, garantizando uniformidad terminológica y seguridad jurídica en la aplicación del Convenio.

Otorgamiento de derechos y rutas aéreas: conforme al Artículo II, cada Parte concede a la otra, derechos de tráfico aéreo internacional, incluyendo derecho de sobrevuelo y escala técnica sin fines comerciales, prestación de servicios regulares y no regulares, tanto de pasajeros como de carga y correo o exclusividad de carga, posibilidad de operar rutas directas o combinadas hacia terceros países, con libertad para omitir puntos intermedios o transferir tráfico entre aeronaves.

El Anexo de Rutas habilita a ambas Partes a ejercer desde la Tercera hasta la Octava Libertad del Aire, lo que otorga un régimen de máxima apertura operacional. También se permite el cabotaje recíproco, sujeto a autorización previa, y se establece la obligación de comunicar itinerarios de vuelo a las autoridades aeronáuticas.

Designación, autorización y control de las empresas aéreas: el Artículo III reconoce el derecho de cada Parte de designar una o más empresas aéreas para operar las rutas convenidas. La designación se formaliza por vía diplomática, y la contraparte debe otorgar la autorización correspondiente sin demora indebida, condicionada al cumplimiento de la legislación nacional y reglamentos y regulaciones que normal y racionalmente sean aplicables.

El Artículo IV prevé las causales de negativa, suspensión o revocación de la autorización, entre ellas: falta de establecimiento en el territorio de la Parte que la designa, incumplimiento de normas de seguridad operacional o de aviación, pérdida del control reglamentario por parte del Estado designante, inobservancia de la legislación aplicable o de las condiciones del Convenio.

Antes de aplicar sanciones, debe realizarse un procedimiento de consultas bilaterales en un plazo de treinta días, salvo situaciones de urgencia que justifiquen medidas inmediatas.

Operación, flexibilidad y cooperación comercial: los Artículos V a VII introducen disposiciones sobre la flexibilidad operacional y la cooperación entre aerolíneas.

Las empresas designadas podrán utilizar aeronaves propias o arrendadas, fletadas o intercambiadas de empresas aéreas de ambas partes o de terceras partes conforme al Artículo 83 bis del Convenio de Chicago, previa aprobación de las autoridades competentes de ambos países.

Asimismo, se permite la celebración de acuerdos comerciales de cooperación y colaboración -código compartido, arrendamiento, fletamento, bloqueo de espacio, entre otros- con empresas de ambas Partes o de

terceros países. Dichos acuerdos requieren autorización administrativa previa de la autoridad aeronáutica con plazo de noventa días, sujeta a control de competencia y transparencia informativa para los usuarios.

Aplicación de leyes nacionales y reconocimiento de certificados: de acuerdo con el Artículo VIII, las aeronaves, pasajeros, tripulaciones y cargas que operen entre ambas Partes estarán sujetos a las leyes nacionales en materia de migración, aduanas, sanidad y seguridad del territorio de cada parte.

El Artículo IX establece el reconocimiento recíproco de certificados, títulos y licencias aeronáuticas, siempre que los requisitos de emisión sean equivalentes o superiores a los estándares mínimos de la Convención.

Seguridad operacional y seguridad de la aviación: los Artículos X y XVI conforman el eje de las obligaciones en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

Cada Parte puede solicitar consultas para verificar el cumplimiento de las normas de seguridad, realizar inspecciones siempre que no causen demoras innecesarias y suspender operaciones como medida urgente para garantizar la seguridad. Se prevé un proceso con plazos de treinta y quince días garantizando un debido proceso.

En cuanto a seguridad de la aviación, se incorporan los compromisos derivados de los Convenios firmados en Tokio -1963-, La Haya -1970-, Montreal -1971 y 1988- y Palermo -2000-, reforzando la cooperación contra actos de represión ilícita, secuestros y sabotaje, así como la delincuencia organizada transnacional.

Las Partes deben actuar acorde a las normas y métodos de la OACI en materia de seguridad, control de pasajeros, carga y tripulaciones y podrán exigir su cumplimiento a las empresas aéreas.

Aspectos económicos y regulatorios: el Convenio incorpora un conjunto de disposiciones económicas que buscan garantizar la equidad, competencia leal y transparencia tarifaria.

El Artículo XI impone tasas aeroportuarias justas y razonables, equivalentes a las aplicadas a aerolíneas internacionales.

El Artículo XII somete los impuestos y derechos aduaneros a la legislación de cada Parte.

El Artículo XIII asegura oportunidades equitativas para las aerolíneas designadas bajo el principio de reciprocidad real y efectiva.

El Artículo XIV dice que las tarifas se fijarán según criterios de mercado, limitando la intervención estatal a casos de discriminación, prácticas anticompetitivas o subsidios.

El Artículo XV regula los cargos al usuario -tasas por uso de aeropuertos e instalaciones-, que deberán ser razonables, transparentes y sujetos a consulta previa con los operadores, además de no preferenciales para los nacionales. Los mismos deben estar basados sobre principios de economía y no deberán ser más altos que aquellos que pagan las otras aerolíneas por dichos servicios.

En cuanto al régimen financiero, comercial y administrativo, los Artículos XVII y XVIII reconocen a las empresas designadas el derecho a transferir libremente sus utilidades en moneda de libre convertibilidad, conforme a la disponibilidad de divisas y a las leyes locales.

También se les concede el derecho a establecer oficinas y personal operativo y comercial en el territorio de la otra Parte, bajo la legislación migratoria y laboral correspondiente.

El Artículo XIX impone la obligación de intercambio estadístico sobre volumen del tráfico, pasajeros y carga, a solicitud de las autoridades aeronáuticas.

Con respecto a las disposiciones sobre vuelos no regulares y documentos de viaje, el Artículo XX extiende la aplicación de diversas disposiciones del Convenio -seguridad, aduanas, tasas, estadísticas, etcétera- a los vuelos chárter o no regulares.

El Artículo XXI establece medidas de seguridad documental, promoviendo la integridad y protección de pasaportes y documentos de viaje, así como el intercambio de información sobre fraudes y falsificaciones.

Con relación a los sistemas de reserva e itinerarios de carga, el Artículo XXII dispone la aplicación del Código de Conducta de la OACI para los sistemas informáticos de reserva, garantizando neutralidad y transparencia en la oferta de servicios.

El Artículo XXIII introduce una regla de flexibilización operativa para vuelos cargueros, eximiéndolos de registrar itinerarios fijos y permitiendo variaciones según necesidades comerciales.

(Murmullos.- Campana de orden)

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Disculpe, señora diputada.

La Mesa ruega que hagan silencio para que la diputada siga informando.

Puede continuar la señora diputada.

**SEÑORA PÉREZ BONAVIDA (Silvana).**- Gracias, señora presidenta.

En cuanto a consultas, modificaciones y solución de controversias, los Artículos XXIV a XXVII regulan los mecanismos institucionales de ajuste y solución de conflictos: las consultas de cada país, para conocer puesta en práctica, interpretación o modificaciones, cuyo procedimiento involucra que las autoridades aeronáuticas deben realizarlo dentro de los treinta días, que se efectuó la solicitud en el país; las modificaciones al Convenio se formalizan por canje de notas diplomáticas; las discrepancias no resueltas se someten a arbitraje internacional, mediante un tribunal tripartito conforme a los procedimientos de la OACI; las controversias serán sometidas a un tribunal de Arbitraje compuesto por tres personas, uno representando a cada país y un tercero elegido de común acuerdo. Asimismo, se establece el procedimiento con plazos y decisiones obligatorias y definitivas dictadas por el tribunal.

Según el Artículo XXVI, el Convenio y sus enmiendas deben ser registrados ante la OACI.

Con respecto a la protección ambiental y desarrollo sostenible, el Artículo XXVIII reafirma el compromiso de ambas Partes con la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible de la aviación, ajustándose a las políticas, normas y prácticas recomendadas referidas a temas ambientales de la OACI.

Con relación a la entrada en vigor, vigencia y denuncia, según el Artículo XXIX, el Convenio entra en vigor treinta días después del canje de notas diplomáticas que confirmen el cumplimiento de los requisitos exigidos por la legislación de cada país.

La duración es indefinida, pudiendo cualquiera de las Partes denunciarlo mediante notificación escrita con una antelación mínima de seis meses.

A modo de conclusión, debo decir que el Convenio sobre Transporte Aéreo entre la República de El Salvador y la República Oriental del Uruguay establece un marco jurídico integral, moderno y flexible para la prestación de servicios aéreos internacionales. Promueve la conectividad, la competencia leal, la seguridad operacional y la cooperación bilateral, conforme a los principios del Derecho Aeronáutico Internacional.

Por último, cabe destacar que este Convenio refleja los estándares contemporáneos de la OACI en materia de liberalización del transporte aéreo, seguridad, protección ambiental y transparencia económica, asegurando a ambas Partes una base sólida para el desarrollo sostenible de sus relaciones aéreas.

Por lo anteriormente expuesto, aconsejamos al Cuerpo la aprobación de este Convenio sin modificaciones, dado que es consistente con la práctica bilateral aeronáutica de Uruguay.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Corresponde votar si se pasa a la discusión particular.

Si no se hace uso de la palabra, se abre el registro para proceder a la votación n.º 1.

Se cierra el registro.

Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y ocho votos afirmativos y cero votos negativos en sesenta y ocho diputados presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a proceder a la votación n.º 2.

(Se vota)

—Sesenta y ocho votos afirmativos y cero votos negativos en sesenta y ocho diputados presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda sancionado el proyecto y se comunicará al Poder Ejecutivo.

**SEÑORA PÉREZ BONAVIDA (Silvana).**- ¡Que se comunique de inmediato!

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y seis en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto sancionado:)

«Artículo único.- Apruébase el "Convenio sobre transporte aéreo entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador", suscrito en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, el 24 de setiembre de 2024».

## **22.-Acuerdo sobre Servicios Aéreos con la República del Ecuador. (Aprobación)**

—Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: "Acuerdo sobre Servicios Aéreos con la República del Ecuador. (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

**Rep. n.º 371/025**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

**Anexo I**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

—Léase el proyecto.

(Se lee)

—En discusión general.

Tiene la palabra la miembro informante, señora diputada Silvana Pérez.

**SEÑORA PÉREZ BONAVIDA (Silvana).**- Señora presidenta: la Comisión de Asuntos Internacionales ha considerado y aprobado el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo mediante el cual se aprueba el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos con la República del Ecuador", suscrito en la ciudad de Quito, República de Ecuador, el 29 de mayo de 2024.

Voy a referirme a la introducción y objeto del informe.

El presente informe tiene por finalidad proporcionar un análisis técnico-jurídico exhaustivo del Acuerdo, examinando su contenido artículo por artículo.

En cuanto a la fundamentación normativa y el marco jurídico internacional, el Acuerdo se enmarca en los principios de la Convención sobre Aviación Civil Internacional -Convenio de Chicago de 1944-, lo que asegura su compatibilidad con los estándares internacionales definidos por la OACI, así como también se encuadra en las obligaciones asumidas por cada Estado en materia de tratados plurilaterales y multilaterales, lo que confiere solidez jurídico-institucional al instrumento.

Debo destacar que este acuerdo mantiene una estructura similar a la de otros acuerdos bilaterales firmados por Uruguay, como los acuerdos con Panamá, con Paraguay y con Qatar.

Con respecto al análisis técnico-jurídico, artículo por artículo, el artículo 1º establece el significado de términos aplicables en el Acuerdo, alineado con la práctica de la OACI, y acorde al Convenio de Chicago, del 7 de diciembre de 1944.

Son especialmente relevantes las autoridades aeronáuticas a nivel interno, o sea que el Acuerdo se ajusta a las competencias de la autoridad aeronáutica; en el caso de la República del Ecuador, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil; y en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Junta Nacional de Aeronáutica Civil y la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica; y en ambos casos cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas actualmente por dichas instituciones.

La definición de código compartido es que habilita acuerdos comerciales modernos que permiten a las aerolíneas de ambas partes o de terceros países a que puedan operar conjuntamente una ruta específica, sea para transporte de pasajeros, carga y correo.

La definición de líneas aéreas designadas reafirma el principio de libertad de designación, central en los acuerdos de cielos abiertos. Estas definiciones aseguran que el instrumento sea operativo y compatible con la legislación aeronáutica de cada parte.

El artículo 2º refiere al otorgamiento de derechos. Este artículo constituye el punto central del acuerdo, donde se establecen las libertades del aire permitidas entre ambas partes. Los derechos concedidos incluyen: sobrevolar el territorio de la otra parte; escalas técnicas no comerciales; servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga o exclusivos de carga, entre ambos territorios y entre el territorio de la otra parte y cualquier tercer país, y el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y demás facilidades en el territorio de la otra parte.

El artículo 2.4 otorga flexibilidad operativa adicional, al efectuar vuelos en cualquier dirección, posibilidad de escalas en cualquier punto o puntos, combinar diferente número de vuelos, transferir el tráfico desde cualquier aeronave o cualquier otra de sus aeronaves, y explotar servicios en régimen de código compartido. Esta estructura se corresponde con los acuerdos de *open skies* y favorece la competitividad de aerolíneas.

Se mantiene la prohibición del cabotaje, preservando la soberanía nacional sobre los servicios internos.

Con respecto a la designación y autorización, el artículo 3º garantiza: designación ilimitada de aerolíneas, criterio moderno compatible con mercados liberalizados; seguridad jurídica mediante condiciones claras de autorización: domicilio y constitución en el Estado designante; control regulatorio efectivo; cumplimiento de seguridad operacional y seguridad de la aviación; cumplimiento de las leyes internas del país que recibe la designación; revocación, suspensión y limitación.

El artículo 4º habilita a que cada parte pueda revocar permisos de explotación o suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas, bajo las siguientes situaciones: A) no cumplir con las leyes o reglamentos de la parte que concede los derechos; B) no esté constituida la línea aérea o no tenga su oficina principal de negocios en el territorio de la otra parte; C) no estén bajo el control reglamentario efectivo

del Estado designante; D) dejen de explotar los servicios convenidos. Esto protege la soberanía regulatoria y la seguridad aérea.

El artículo 5° refiere al uso de instalaciones y tasas aeroportuarias. Se asegura trato no discriminatorio para las aerolíneas designadas por cada parte, con respecto al uso de instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra parte, conforme al artículo 15 del Convenio de Chicago, así como tampoco deberán abonar una tasa más alta de las que pagan las demás líneas aéreas nacionales que operen en servicios internacionales.

El artículo 6° refiere a la exoneración de tasas e impuestos aduaneros. Consagra las exenciones de derecho de aduana, de inspección y otros derechos o impuestos al ingresar al territorio de la otra parte, y se incluye para las aeronaves, repuestos, provisiones, combustibles y lubricantes destinados al abastecimiento de la aeronave, impresos y material de publicidad de la línea o líneas aéreas sin valor comercial, siempre que el equipo y las provisiones queden a bordo de la aeronave. Esto es consistente con la práctica internacional. De todos modos, se mantienen controles aduaneros cuando el equipo, los materiales y provisiones a bordo se desembarcan en el territorio de la otra parte.

El artículo 7° refiere a impuestos y doble imposición. Los impuestos que reciban las líneas aéreas estarán sujetos a la legislación de cada país, con observancia a este convenio para evitar la doble imposición. Esto evita interpretaciones conflictivas.

El artículo 8° refiere a la transferencia de excedentes y asegura la libre transferencia de ganancias al exterior, un punto crucial para atraer operadores extranjeros. Respeta las regulaciones tributarias de ambas partes, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones de este convenio para evitar la doble imposición.

El artículo 9° refiere a las oportunidades comerciales. Se permite en el territorio de la otra parte: establecimiento de oficinas; envío de personal propio; libre contratación de servicios de tierra; venta directa o a través de agentes, y utilizar código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta con líneas aéreas de cualquiera de las partes o de un tercer país, siempre que este país autorice o permita acuerdos equivalentes. Es una cláusula de alto grado de liberalización y muy favorable para las aerolíneas que pueden integrarse a redes regionales.

El artículo 10 refiere a las reglamentaciones de ingreso y despacho. Asegura respeto a las leyes, normas y reglamentaciones vigentes de cada parte con respecto a inmigración, aduanas, cuarentena, despacho, admisión, permanencia o salida de aeronaves. Incluye simplificación para pasajeros y carga en tránsito.

El artículo 11 refiere a la capacidad y frecuencias. Esta disposición habilita que cada aerolínea determine libremente la frecuencia y capacidad del servicio de transporte aéreo, según criterios comerciales. Esto clasifica el acuerdo como de amplia liberalización.

El artículo 12 refiere a la programación de vuelos. Obliga a que las aerolíneas designadas comuniquen a las autoridades aeronáuticas de las partes, con una antelación de treinta días, la iniciación de los servicios. Uruguay ya aplica este procedimiento mediante la Dinacia, por lo que la compatibilidad operativa es completa acorde al Reglamento Aeronáutico Uruguayo.

El intercambio de información se establece en el artículo 13. Las autoridades aeronáuticas de las partes harán un intercambio de información, lo que facilita la cooperación en materia estadística, infracciones y seguridad.

Las tarifas se contemplan en el artículo 14. El acuerdo otorga libertad tarifaria a cada una de las líneas aéreas designadas, con intervención estatal solo para prevenir precios predatorios o prácticas irrazonablemente discriminatorias, tarifas irrazonablemente altas o restrictivas y abusos de poder de mercado con la intención de excluir a un competidor de la ruta. Se prevé un procedimiento por el cual cualquiera de las partes puede celebrar consultas o notificar a la otra parte si considera que hay un descontento con la tarifa.

El artículo 15 refiere a la seguridad operacional. Cada parte puede solicitar la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicada por la otra parte y se prevé un proceso de treinta días para hacer las consultas, con posibilidad de exigir medidas correctivas, realizar inspecciones por los representantes autorizados

por la otra parte, notificar incumplimientos a la OACI, y suspender o modificar la autorización operativa de una línea aérea. Asimismo, se reconocen como válidos por ambas partes los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o validados por cualquier parte.

El artículo 16 refiere a la seguridad de la aviación. Las partes contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y se incorporan las obligaciones internacionales relacionadas en diversos convenios a los cuales hace referencia en materia de infracciones o actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves. Incluye cooperación para prevenir apoderamientos ilícitos; obligación de cumplir los programas de seguridad de la OACI; medidas adecuadas para proteger la aeronave, inspeccionar pasajeros, tripulación, equipaje, carga y suministros antes y después del embarque, y medidas especiales frente a amenazas y asistencia ante incidentes.

El artículo 17 refiere al reconocimiento de certificados y licencias. Obliga a reconocer certificados y licencias de la contraparte, siempre que cumplan estándares del Convenio de Aviación Civil Internacional. Sin embargo, como es práctica estándar, cada país puede negarse a reconocer licencias de sus propios nacionales emitidas o validadas por la otra parte. Este mecanismo preserva la soberanía regulatoria.

El artículo 18 refiere a la investigación de accidentes. Se alinea con el Anexo 13 de la OACI. Establece tres obligaciones: asistencia inmediata a los pasajeros, tripulación y aeronave e integridad del equipaje, carga y correo, en caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las partes en territorio de la otra. De producirse dicho accidente, se dará cuenta a la otra parte, se tomarán las medidas necesarias para la investigación de las circunstancias y causas, incluyendo permiso a que representantes de la otra parte actúen como observadores y envío de informe final por la parte que realiza la investigación a la otra parte. Uruguay cumple con estas obligaciones a través de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que depende del Ministerio de Defensa.

El artículo 19 refiere a la aplicación de leyes y reglamentos. Las leyes o regulaciones de una parte que rigen serían las siguientes: la entrada y salida de aeronaves; la entrada, estadía y salida de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo. Se aplicarán mientras estén dentro de su territorio. Esto determina la soberanía; asimismo, se detalla que no habrá preferencia entre una línea aérea con respecto a la línea aérea de la otra parte. Esto elimina riesgos de trato preferencial.

El artículo 20 refiere a la protección del ambiente. Ambas partes se comprometen a cumplir normas y métodos recomendados en los Anexos del Convenio y de las políticas y orientaciones vigentes de la OACI. Podemos hacer mención a: reducción de ruido, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, operaciones sostenibles.

El artículo 21 refiere a las zonas prohibidas. Permite restricciones de sobrevuelo por zonas prohibidas por razones militares o de seguridad pública. Se exige que las restricciones sean razonables y no discriminatorias, o sea que es algo restringido a todas las líneas aéreas de cada parte o de terceros y con el deber de comunicar las zonas.

El artículo 22 refiere a consultas y modificaciones al Acuerdo y al Anexo. Detalla la posibilidad de modificar el Acuerdo y su Anexo, pero para ello debe solicitarse la consulta entre las autoridades aeronáuticas de ambas partes, con plazo de sesenta días luego de la solicitud.

El artículo 23 refiere a la solución de controversias. Se establecen mecanismos de solución de divergencias acorde al mecanismo de consulta detallado en el artículo anterior.

El artículo 24 refiere al cumplimiento de los convenios multilaterales. Los convenios de transporte aéreo multilateral general aceptados por las partes entrarán en vigor y sus disposiciones prevalecerán. Cualquier discusión se llevará a cabo por el procedimiento del artículo 22.

El artículo 25 refiere a la terminación. Cada parte podrá notificar a la otra por escrito y por vía diplomática su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Una copia se enviará al Secretario General de la Organización

Internacional de Aviación Civil y el presente acuerdo terminará doce meses después de la fecha en que la otra parte recibe la notificación de terminación.

El artículo 26 refiere a la entrada en vigor. Luego de que cada parte haya dado cumplimiento a los procedimientos legales internos, notificará a la otra y entrará en vigor el presente Acuerdo el primer día del mes siguiente a la fecha de recepción de la última notificación.

El artículo 27 refiere al registro. El presente Acuerdo y cualquier enmienda serán registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

En el Anexo detalla un cuadro de ruta de pasajeros y carga, relacionando las rutas a ser operadas por las líneas aéreas de cada parte con amplia flexibilidad.

El Acuerdo presenta: coherencia jurídica completa con el ordenamiento nacional e internacional; cláusulas modernas de liberalización y seguridad; beneficios concretos para transportistas y usuarios; protege la soberanía regulatoria y la seguridad aérea.

Por lo anteriormente expuesto, aconsejamos al Cuerpo la aprobación del Acuerdo sin modificaciones, dado que es consistente con la práctica bilateral aeronáutica de Uruguay.

Muchas gracias, presidenta.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Corresponde votar si se pasa a la discusión particular.

Si no se hace uso de la palabra, se abre el registro para proceder a la votación n.º 3.

Se cierra el registro.

Se va a votar.

(Se vota)

—Setenta votos afirmativos y cero votos negativos en setenta presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se abre el registro para proceder a la votación n.º 4.

Se cierra el registro.

Se va a votar.

(Se vota)

—Setenta votos afirmativos y cero votos negativos en setenta presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

**SEÑORA PÉREZ BONAVITA (Silvana).**- ¡Que se comunique de inmediato!

**SEÑORA PRESIDENTE (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y nueve en setenta: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

«**Artículo único.**- Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República del Ecuador", suscrito en la ciudad de Quito, República del Ecuador, el 29 de mayo de 2024».

### **23.- Protocolo sobre traslado de personas sujetas a regímenes especiales (Complementario al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia y la República de Chile)**

Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día: "Protocolo sobre traslado de personas sujetas a regímenes especiales (Complementario al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia y la República de Chile)".

(ANTECEDENTES:)

**Rep. n.º 513/025**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

**Anexo I**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

—Léase el proyecto.

(Se lee)

—En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor diputado Juan Martín Rodríguez.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- Señora presidente: la Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de informar y someter a la consideración del cuerpo el proyecto de ley que aprueba el protocolo sobre traslado de personas sujetas a regímenes especiales, complementario al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre Estados Partes de Mercosur y la República de Bolivia y la República de Chile, suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el 20 de junio del 2005.

El Acuerdo sobre el traslado referido fue firmado el 16 de diciembre del año 2004 y se encuentra vigente entre las Partes del Mercosur y Bolivia desde el 1º de mayo del 2018.

Uruguay le dio estado parlamentario y posteriormente lo incorporó a su ordenamiento jurídico a través de la Ley n.º 18.883, del 20 de enero del 2012, habiendo sido ratificado el 16 de febrero del 2016. Por su parte, Bolivia lo hizo el 15 de febrero del 2018.

A su vez existe un protocolo complementario a dicho acuerdo referido al traslado de personas sujetas a regímenes especiales firmado el 20 de junio del 2005, el cual no se encuentra en vigor debido a que no ha sido aprobado por todos los Estados Partes del Mercosur, que es el que hoy estamos tratando.

El objeto del presente protocolo se basa en la necesidad de adoptar disposiciones complementarias al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia y la República de Chile, con el fin de contemplar el traslado de menores, de mayores inimputables y de quienes hubieran obtenido el beneficio de la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento, personas -todas ellas- que requieren un régimen especial.

El protocolo se estructura en un texto de diez artículos cuyos principales aspectos de su contenido describiremos a continuación.

El artículo 1º establece el ámbito material y especial de aplicación.

El artículo 2º establece las definiciones.

El artículo 3º establece los requisitos para el traslado de las personas sujetas a regímenes especiales.

El artículo 4º establece el derecho aplicable a la medida respecto de las personas sujetas a regímenes especiales.

El artículo 5º refiere al cumplimiento de las reglas de conducta.

El artículo 6º consagra el procedimiento para el traslado.

El artículo 7º refiere a la adaptación de las normas, mientras que los artículos 8º, 9º y 10 establecen respectivamente las cláusulas relativas a la vigencia, los mecanismos de solución de controversias y el depósito del Protocolo.

Por todo lo expuesto, la Comisión de Asuntos Internacionales recomienda a la Cámara la aprobación del referido proyecto de ley.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Corresponde votar si se pasa a la discusión particular.

Si no se hace uso de la palabra, se abre el registro para proceder a la votación n.º 5.

Se cierra el registro.

Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y seis votos afirmativos y cero votos negativos en sesenta y seis diputados presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a proceder a la votación n.º 6.

Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y seis votos afirmativos y cero votos negativos en sesenta y seis diputados presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- ¡Que se comunique de inmediato!

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y seis en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo único.- Apruébase el Protocolo sobre Traslado de Personas Sujetas a Regímenes Especiales (complementario al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile), firmado en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, a los 20 días del mes de junio de 2005".

## **24.- Acuerdo de servicios aéreos con el gobierno de la República de Costa Rica. (Aprobación)**

Se pasa a considerar el asunto que figura en quinto término del orden del día: "Acuerdo de servicios aéreos con el gobierno de la República de Costa Rica. (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

**Rep. n.º 506/025**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

**Anexo I**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

—Léase el proyecto.

(Se lee)

—En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor diputado Juan Martín Rodríguez.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- Señor presidente: la Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de someter a consideración del Cuerpo el presente proyecto de ley, por el cual se aprueba el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el gobierno de la República Oriental del Uruguay y el gobierno de la República de Costa Rica, suscrito en la ciudad de San José, en Costa Rica, el 10 de junio de 2024.

Como es de estilo, cada vez que se trata un proyecto de ley relativo a un acuerdo sobre servicios aéreos, se hace mención a la Convención de París de 1919, la cual estableció el principio sobre el cual cada Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se erige sobre su territorio.

Este principio fue recogido y ratificado, años más tarde, por el Convenio de Chicago de 1944, el cual dejó a la libre autonomía de los Estados concederse mutuamente, o no, ciertos derechos de tipo económico en materia de transporte de pasajeros, carga y correo, surgidos del desarrollo del transporte aéreo internacional.

Es este el fundamento jurídico en virtud del cual hoy en día un Estado negocia un acuerdo de transporte aéreo con otro Estado -como el presente-, o varios Estados celebran entre sí un acuerdo de transporte aéreo con el fin de prestar un servicio de transporte aéreo internacional y obtener así un beneficio económico, surgido de la prestación de dicho servicio.

Este Acuerdo se convierte en la base para el otorgamiento de derechos de carácter económico entre los Estados, derivado del ofrecimiento del servicio de transporte aéreo internacional.

Estos acuerdos, señora presidente, han ido evolucionando desde entonces hacia una fuerza natural, que es la liberalización, como la contemplada en el texto que hoy estamos tratando.

El presente Acuerdo se estructura en un texto de veintinueve artículos y dos anexos.

El Artículo 1 establece las definiciones.

El Artículo 2 refiere a la concesión de derechos.

El Artículo 3 regula la designación y la autorización por cada parte contratante de las líneas aéreas que desee para que realicen servicios de transporte aéreo acordados.

El Artículo 4 refiere a la posibilidad de revocación o suspensión de la autorización para operar.

El Artículo 5 alude a la aplicación de las leyes y reglamentos de cada parte respecto a las aeronaves designadas por la otra parte.

El Artículo 6 refiere a la regulación del tránsito de pasajeros, equipaje, carga y correo.

El Artículo 7 estipula las disposiciones aplicables al reconocimiento de certificados de aeronavegabilidad y licencias.

El Artículo 8 alude a las normas de seguridad operacional aplicadas por cada una de las partes.

El Artículo 9 establece los derechos y obligaciones que tendrán las partes respecto de la seguridad de la aviación.

El Artículo 10 refiere a los derechos impuestos a los usuarios.

El Artículo 11 alude a los derechos arancelarios y a las excepciones que gozarán las aeronaves operadas en servicios internacionales por líneas aéreas designadas de cualquiera de las partes.

El Artículo 12 refiere a los impuestos que podrán reclamar las partes.

El Artículo 13 regula la competencia leal entre líneas aéreas.

El Artículo 14 alude a la capacidad que se le otorgará a cada línea aérea designada para determinar la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo que ofrecerá.

El Artículo 15 regula el mecanismo para la aplicación de tarifas.

El Artículo 16 establece que cada parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra parte convertir y transferir al extranjero todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de las actividades conexas.

El Artículo 17 refiere a los derechos que otorgará cada parte a las líneas aéreas designadas de la otra parte para venta y comercialización de servicios de transporte aéreo.

El Artículo 18 establece los derechos que gozarán las líneas aéreas designadas, en caso de suministrarse servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra parte.

El Artículo 19 alude a las disposiciones del código compartido y a los arreglos de cooperación que las aerolíneas designadas de una Parte podrán concretar con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las partes o de un tercer país.

El Artículo 20 refiere al Sistema de Reserva por Computadora (SRC), en concordancia con el código de conducta para la reglamentación y explotación de estos sistemas de la OACI.

El Artículo 21 prevé que las autoridades aeronáuticas de ambas partes se proporcionen mutuamente y a petición las estadísticas periódicas o información similar sobre el tráfico transportado en los servicios convenidos.

En el Artículo 22 se establece el mecanismo para que la línea aérea designada de cada parte remita al registro de las autoridades de la otra parte su itinerario de vuelos previstos.

Entre los Artículos 23 y 29 se consignan las clásicas cláusulas de estilo en este tipo de acuerdos: solución de controversias; consultas y enmiendas; operaciones no regulares, compatibilidad con acuerdos multilaterales; terminación; registro en la OACI, y entrada en vigor.

Por su parte, el Anexo I del Acuerdo detalla el cuadro de rutas en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las aerolíneas designadas, y el Anexo II refiere a los servicios de carga exclusiva, estableciendo los derechos que tendrán las líneas aéreas designadas que se ocupen del transporte internacional de cargas.

Por todo lo expuesto, señora presidenta, la Comisión de Asuntos Internacionales sugiere a la Cámara la aprobación del presente proyecto de ley.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Corresponde votar si se pasa a la discusión particular.

Si no se hace uso de la palabra, se abre el registro para proceder a la votación n.º 7.

Se cierra el registro.

Se va a votar.

(Se vota)

—Setenta votos afirmativos y cero votos negativos en sesenta diputados presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se abre el registro para proceder a la votación n.º 8.

Se cierra el registro.

Se va a votar.

(Se vota)

—Setenta y un votos afirmativos y cero votos negativos en setenta y un diputados presentes: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda sancionado el proyecto y se comunicará al Poder Ejecutivo.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- ¡Que se comunique de inmediato!

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y ocho en setenta y uno: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto sancionado:)

«Artículo único.- Apruébase el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Costa Rica", suscrito en la ciudad de San José, República de Costa Rica, el 10 de junio de 2024».

## 25.- Licencias.

### Integración de la Cámara

Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Licencia por motivos personales:

Del señor representante Andrés Grezzi de Armas, por el día 15 de abril de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Ana Laura Morena Biscaizaco.

No acepta la convocatoria, por esta única vez, el suplente siguiente señor Diego Reynaldo Irazábal Tidemann.

Del señor representante Alejandro Zavala, por el día 5 de mayo de 2026, convocándose a la suplente siguiente, señora Melissa Ardanche Figueredo.

De la señora representante Diana Noy López, por el día 14 de abril de 2026, convocándose al suplente siguiente, señor Oscar Riveiro.

Licencia en virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política:

Del señor representante Fermín Farinha Tacain, por el día 15 de abril de 2026, para asistir a la presentación sobre la estrategia Global Gateway, iniciativa de la Unión Europea orientada a promover inversiones sostenibles y de alta calidad en diversos sectores, a realizarse en Paysandú Golf Club, convocándose al suplente siguiente, señor Matías Pereira Doti.

Montevideo, 14 de abril de 2026

**ELIANNE CASTRO PISCIOTTANO, SUSANA CAMARÁN CAWEN  
GUSTAVO MERLO".**

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Setenta y uno en setenta y dos: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

## 26.- Alteración del orden del día

Dese cuenta de una moción de orden presentada por la señora diputada Susana Camarán Cawen y por el señor diputado Juan Martín Rodríguez.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se altere el orden del día y se considere en sexto lugar el asunto que figura en el octavo punto del orden del día: Walter Lage. (Pensión graciable). (Carp. n.º 290/025). (Rep. n.º 272/025)".

—Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y ocho en sesenta y nueve: AFIRMATIVA.

## 27.- Pensión graciable

El asunto que figura en octavo lugar del orden del día refiere al otorgamiento de una pensión graciable al señor Walter Lage.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Tiene la palabra el señor diputado Juan Martín Rodríguez.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- Señora presidenta: para que se pueda desarrollar la votación de este punto, solicito que se pase a un intermedio de quince minutos -capaz que no es ahora el momento para plantearlo, pero ya lo dejo dicho- para luego contar los votos.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Corresponde tomar la votación por cédulas, la cual se efectuará a partir de este momento hasta la hora 18:04.

La Mesa recuerda a los representantes que deben firmar la tirilla de los sobres y el voto es secreto, de acuerdo por lo dispuesto en el artículo 111 de la Constitución de la República.

## 28.- Intermedio

Se va a votar el intermedio solicitado por el señor diputado Juan Martín Rodríguez.

(Se vota)

—Setenta en setenta y tres: AFIRMATIVA.

La Cámara pasa a intermedio.

(Es la hora 17 y 55)

—Continúa la sesión.

(Es la hora 18 y 20)

## 29.- Walter Lage (Pensión graciable)

—Habiendo finalizado el plazo para la recepción de votos, se va a dar cuenta del resultado de la votación acerca de la pensión graciable para el señor Walter Lage.

(ANTECEDENTES:)

**Rep. n.º 272/025**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

**Anexo I**

(Ver Anexo del *Diario de Sesiones*)

—Dese cuenta del resultado de la votación del artículo 1º del proyecto.

(Se lee:)

"Han sufragado setenta y tres señores representantes: cincuenta y nueve lo han hecho por la afirmativa, trece por la negativa y ha habido un voto en blanco".

—El resultado es: AFIRMATIVA.

Léase el artículo 2º.

(Se lee)

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y siete en sesenta y ocho: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- ¡Que se comunique de inmediato!

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y siete en sesenta y ocho: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo 1º.- Concédese una pensión graciable al señor Walter Lage, titular de la cédula de identidad N° 923.215-7, equivalente a 4 (cuatro) Bases de Prestaciones y Contribuciones.

Artículo 2º.- Precísase que la erogación resultante será atendida a cargo de Rentas Generales".

**30.- Levantamiento de la sesión**

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).**- Moción para que se levante la sesión.

**SEÑORA PRESIDENTA (Margarita Libschitz Suárez).**- Se va a votar.

(Se vota)

—Sesenta y tres en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 22)

**MARGARITA LIBSCHITZ SUÁREZ**

(1era. VICEPRESIDENTA)

**Sra. Mariana Arias**

Prosecretaria

**Dra. Virginia Ortiz**

Secretaria redactora

**Sra. Sandra Páez**

Supervisora general del Cuerpo Técnico de Taquigrafía



**ANEXO**  
**11ª SESIÓN**  
**DOCUMENTOS**



## SUMARIO

	Pág.
<b>1.- Texto de las exposiciones escritas presentadas</b>	
— Señor representante Matías Duque Barreto .....	41
— Señor representante Fermín Farinha Tacain.....	43
— Señor representante Pablo Constenla.....	46
— Señor representante Martí Molins .....	48
— Señora representante Gabriela Rodríguez.....	50
<b>2.- Texto de los pedidos de informes que se reiteran</b>	
— Señor representante Gustavo Salle Lorier .....	51, 53, 55, 57, 59, 60
— Señor representante Pablo Constenla.....	62
— Señor representante Álvaro Rodríguez Hunter .....	65, 66
<b>3.- Repartidos</b>	
— Parlamento del Mercosur. (Se autoriza el uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 27 de abril de 2026 para realizar la 1a Sesión Extraordinaria y la CVIIa Sesión Ordinaria) Antecedentes: Rep. N° 578, de abril de 2026. Carp. N° 2218 de 2026. Comisión de Asuntos Internos .....	68
— Convenio sobre transporte aéreo con la República de El Salvador. (Aprobación) Antecedentes: Rep. N° 375, de agosto de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 881 de 2025. Comisión de Asuntos Internacionales.....	70
— Acuerdo sobre Servicios Aéreos con la República del Ecuador. (Aprobación) Antecedentes: Rep. N° 371, de agosto de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 874 de 2025. Comisión de Asuntos Internacionales .....	105
— Protocolo sobre traslado de personas sujetas a regímenes especiales.(Complementario al Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia y la República de Chile) Antecedentes: Rep. N° 513, de diciembre de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 1875 de 2021. Comisión de Asuntos Internacionales.....	140
— Acuerdo de servicios aéreos con el gobierno de la República de Costa Rica. (Aprobación) Antecedentes: Rep. N° 506, de diciembre de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N°1540 de 2025. Comisión de Asuntos Internacionales .....	155
— Walter Lage (Pensión graciable) Antecedentes: Rep. N° 272, de mayo de 2025, y Anexo I, de marzo de 2026. Carp. N° 290 de 2025. Comisión de Legislación del Trabajo.....	189
<b>4.- Urgencias</b>	
— Parlamento del Mercosur. (Se autoriza el uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 27 de abril de 2026 para realizar la 1a Sesión Extraordinaria y la CVIIa Sesión Ordinaria) Antecedentes: Rep. N° 578, de abril de 2026. Carp. N° 2218 de 2026. Comisión de Asuntos Internos .....	68
<b>5.- Votaciones electrónicas</b>	
— Votación 1 a 8.....	194

1



PARTICULAR

Montevideo, 8 de abril de 2026.

Señor Presidente de la Cámara de Representantes,  
**Rodrigo Goñi**  
Presente.

Amparado en las facultades que me confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicito que se curse la siguiente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura, por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, para su remisión a la Dirección General de Educación Inicial y Primaria.

Me dirijo a usted en mi calidad de Representante Nacional para exponer la situación que atraviesa la Escuela Rural N.º 78, ubicada sobre Ruta 7, en las proximidades del kilómetro 72, en la zona de Tala.

En fecha 8 de abril del corriente año, a raíz de un episodio de tormenta con fuertes vientos, dicho centro educativo sufrió severos daños en su infraestructura, registrándose el desprendimiento del techo de la institución. Como consecuencia de ello, una de las aulas quedó completamente expuesta, afectando gravemente las condiciones edilicias y de funcionamiento del centro.

Las pérdidas materiales han sido significativas. Según lo informado por la comunidad educativa, se vieron afectados y en muchos casos destruidos materiales de trabajo esenciales, incluyendo cuadernos, útiles escolares y recursos pedagógicos de los alumnos, así como equipamiento como impresoras, computadoras y otros dispositivos utilizados en las tareas educativas.

Se trata de una escuela rural que cuenta con una matrícula aproximada de 35 alumnos, lo que hace aún más relevante garantizar condiciones adecuadas para la continuidad del proceso educativo. En este contexto, madres de alumnos, docentes y personal del centro han manifestado la necesidad de recibir apoyo y colaboración, particularmente en lo que refiere a la reposición de materiales y recursos básicos para el normal desarrollo de las actividades.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

**PARTICULAR**

La situación descrita no solo afecta la infraestructura del centro, sino que también impacta directamente en la continuidad educativa de los niños y niñas que allí concurren, generando una preocupación legítima en toda la comunidad.

Resulta fundamental que se adopten medidas urgentes para atender esta problemática, tanto en lo que respecta a la reparación de las instalaciones como a la provisión de los recursos necesarios para restablecer el normal funcionamiento de la institución.

Por todo lo expuesto, entiendo oportuno poner en conocimiento de las autoridades competentes esta situación, a efectos de que se evalúe la adopción de acciones inmediatas que permitan dar respuesta a las necesidades planteadas por la comunidad educativa de la Escuela Rural N.º 78.

Sin más, saludo a usted muy atentamente.



**Lic. Matías Duque Barreto**  
*Representante Nacional por Canelones.*

<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>	
<b>DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE</b>	
RECIBIDO	8-4-26
A LAS	1705 HORAS
UGO	
FUNCIONARIO	

<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>	
<b>DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE</b>	
<b>INGRESADO</b>	
FECHA	8/4/026
CARPETA Nº	7/025
HORA	17:17
ASUNTO Nº	5349
FUNCIONARIO	H. P. ROTO



*Dr. Fermín Farinha Tacain*  
*Representante Nacional*

Montevideo, 08 de abril de 2026.-

Sr. Presidente de la Cámara de Representantes

Dr. Rodrigo Goñi

Presente.

De conformidad con lo que determina el artículo 155 del Reglamento de este Cuerpo es que solicitamos a Usted se curse la siguiente **exposición escrita al Ministerio de Salud Pública (MSP), al Ministerio de Educación y Cultura (MEC), al Ministerio de Turismo, Universidad de la República, por su intermedio al CENUR Litoral Norte, Ministerio de Turismo, Intendencia Departamental de Paysandú, por su mediación a los Municipios de de Guichón, Quebracho y Chapicuy, Junta Departamental de Paysandú, a la Comisión de Salud de la Cámara de Representantes y a los medios de prensa nacionales y locales del departamento de Paysandú;** con el fin de que se declare de interés Ministerial el hito que representan los primeros estudios orientados a la caracterización físico-química y geo-mineral de las aguas termales del Uruguay.

El pasado 23 de marzo de 2026 se presentó en la Sede Paysandú del CENUR – Litoral Norte los resultados del primer estudio de caracterización hidrogeoquímica de aguas termales en el Uruguay, paso fundamental para profundizar en el conocimiento sobre la composición mineral de estas aguas y sus posibles propiedades minero-medicinales, lo que podría contribuir significativamente tanto al ámbito de la salud como al desarrollo de nuevas líneas de investigación científica y potenciar la expansión del turismo de bienestar..

Corresponde destacar a estos efectos la importancia institucional, científica y turística vinculada al desarrollo del termalismo en el Uruguay, y en especial el aporte de la academia a través del Departamento de Agua y el Departamento de Turismo, Historia y Comunicación de la Universidad de la República.

Este proceso no ha resultado por generación espontánea, sino que lo preceden diferentes instancias de relevancia como lo fue la **Feria Internacional Termatalia, llevada a cabo en nuestro país en el año 2024.**



*Dr. Fermín Farinha Tacain*  
*Representante Nacional*

La concreción de dicho evento, el más importante a nivel mundial, tuvo su génesis en la misión institucional realizada en la ciudad de Ourense (Galicia), reconocida internacionalmente como uno de los principales centros europeos en materia termalismo y sede histórica de la referida feria. Dicha instancia permitió establecer contactos institucionales, promover el intercambio técnico y fortalecer los vínculos de cooperación, fomentar la investigación sobre recursos hidrotermales y la promoción de destinos de salud y bienestar.

Estos estudios se basan en las seis perforaciones termales vinculadas al Acuífero Guaraní y una perforación en Almirón (únicas aguas termales saladas del país) que fueron analizadas conjuntamente con la Universidad Complutense de Madrid para estudiar que posibilidades ofrecen para usos terapéuticos.

La consolidación y promoción de estos trabajos abre la posibilidad de proyectar futuras instancias académicas y formativas, potenciadas por el sector académico, el sector público y principalmente por el sector privado, vinculado al desarrollo del turismo.

Por lo expuesto, se solicita a los referidos Ministerios tengan a bien considerar **la declaración de interés ministerial de los estudios vinculados a la caracterización físico-química y geo-mineral de las aguas termales**, así como su proyección en materia de investigación científica, formación académica y desarrollo del turismo de bienestar. Esta iniciativa contribuiría a promover el desarrollo del conocimiento y el empleo, fortaleciendo la investigación nacional y valorizando los recursos naturales desde una perspectiva científica, sanitaria, educativa, productiva y sostenible

Esperando se acceda a nuestra solicitud, sin otro particular, lo saluda atentamente.



Dr. Fermín Farinha Tacain

Representante Nacional por Paysandú


<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO <u>8/4/26</u>	
A LAS <u>17.19</u> HORAS	
<u>Hiroro</u> FUNCIONARIO	

<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
INGRESADO	
FECHA <u>8-4-26</u>	CARPETA Nº <u>7/025</u>
HORA <u>18:09</u>	ASUNTO Nº <u>5352</u>
FUNCIONARIO <u>UGP</u>	

11



PARTICULAR

<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>
DEPARTAMENTO
ENTRADA Y TRÁMITE
RECIBIDO <u>10/4/26</u>
A LAS <u>11:14</u> HORAS

FUNCIONARIO

Montevideo, 9 de abril de 2026

Señor Presidente de la Cámara de Representantes  
Rodrigo Goñi  
Presente

De mi mayor consideración:

En calidad de Representante Nacional por el Departamento de Salto, al amparo de lo dispuesto en el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicito a usted se curse la presente EXPOSICIÓN ESCRITA: al Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial y a la Agencia Nacional de Vivienda

El motivo de la presente es trasladar el planteo de integrantes de la cooperativa de viviendas COOVI/BELEN2233, ubicada en el pueblo Belén del departamento de Salto, en relación al proceso de acceso al financiamiento para la concreción de su proyecto habitacional. Los cooperativistas manifiestan que persisten demoras e incertidumbre en los tiempos de evaluación y otorgamiento del financiamiento, lo que pone en riesgo la viabilidad de esta iniciativa.

Estuvimos en territorio viendo la cara del problema y este, no es un proyecto más, sino una iniciativa innovadora que puede marcar un antes y un después en el desarrollo de soluciones habitacionales colectivas gestionadas por los propios trabajadores. Se trata de la primera cooperativa de vivienda de ayuda mutua en Belén, lo que le otorga un carácter pionero y estratégico desde el punto de vista de planificación de descentralización territorial en el interior profundo del país.

En este sentido, el artículo 45 de la Constitución consagra el derecho a una vivienda decorosa para todo habitante de la República, así como el deber del Estado de promover planes de vivienda económica para los sectores de

menores recursos. La normativa vigente en materia de vivienda y el sistema cooperativo, han reconocido históricamente el valor de estas herramientas como mecanismo de acceso equitativo a una mejor calidad de vida.

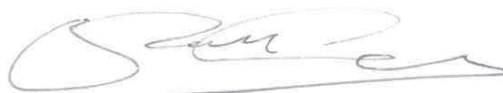
Sin embargo estas definiciones deben traducirse en acciones concretas que contemplen las realidades territoriales. La experiencia demuestra que el interior del país -y, particularmente las pequeñas localidades como Belén-, enfrentan mayores dificultades en el acceso efectivo a estas políticas, ya sea por las demoras administrativas, menor escala de los proyectos o priorización en la asignación de recursos.

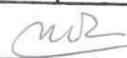
La falta de respuestas ágiles en estas situaciones, no sólo afecta a estas familias de trabajadores rurales, zafrales, del sector hotelero y amas de casa, sino que profundiza las inequidades territoriales y desalienta la planificación de nuevas iniciativas cooperativas en zonas donde más se necesita apoyar, para evitar el despoblamiento de estas localidades.

EN SUMA: En virtud de lo expuesto, solicito a las autoridades competentes:

- 1- Se considere con carácter prioritario la situación de la cooperativa COOVI/BELÉN2233.
- 2- Se adopten las medidas necesarias para agilizar los procesos de evaluación y otorgamiento de su financiamiento.
- 3- Se contemple el carácter pionero de esta iniciativa en un pueblo con más de 225 años de historia, como criterio a priorizar en la toma de decisiones de gestión.
- 4- Se incorpore una perspectiva territorial que permita fortalecer el acceso a la vivienda económica en el interior del país, evitando que estas comunidades alejadas de la capital, queden relegadas frente a proyectos de mayor escala en centros urbanos.
- 5- Se informe a esta Cámara, el estado actual del trámite, los plazos estimados para su resolución y las acciones previstas para dar respuesta a lo planteado.

Sin otro particular, saluda a usted atentamente,

  
Pablo Constenla  
Representante Nacional

CÁMARA DE REPRESENTANTES DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE INGRESADO	
FECHA 10/4/26	CARPETA Nº 7/025
HORA 11:20	ASUNTO Nº 5401
FUNCIONARIO	

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Montevideo, 14 de abril de 2025

*Martí Molins*  
*Representante Nacional*

Sr. Presidente de la Cámara de Representantes  
Rodrigo Goñi  
Presente  
De mi mayor consideración:

### EXPOSICIÓN ESCRITA

De acuerdo con las facultades que nos confiere el Art. 155 del Reglamento del Cuerpo, solicito tenga bien a cursar al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y por su intermedio al Banco de Previsión Social (BPS) la siguiente exposición escrita:

La presente tiene por objeto poner en conocimiento de las autoridades competentes una situación que genera profunda preocupación en la localidad de Minas de Corrales, departamento de Rivera, vinculada a la reciente reducción de los días de atención en la oficina local del Banco de Previsión Social.

De acuerdo a lo manifestado por autoridades del Concejo Municipal, esta medida se habría implementado sin la debida comunicación previa, generando incertidumbre en la población y afectando directamente a vecinos que dependen de estos servicios para la realización de trámites esenciales vinculados a la seguridad social.

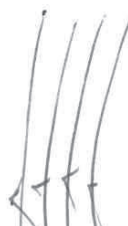
Se trata de una problemática que trasciende lo meramente operativo, ya que impacta en el acceso efectivo a derechos por parte de la ciudadanía, particularmente en zonas del interior donde las alternativas son limitadas y las distancias dificultan la realización de gestiones en otras localidades.

En ese sentido, corresponde señalar que la presencia de los servicios públicos en el territorio constituye un componente central de la equidad y de la cohesión social. La eventual reducción de prestaciones en localidades del interior profundo no solo afecta la calidad de vida de sus habitantes, sino que también puede contribuir a profundizar desigualdades territoriales que el propio Estado debe procurar revertir.

Por lo expuesto, se entiende pertinente que las autoridades competentes consideren esta situación y adopten las medidas que estimen necesarias a efectos de garantizar la continuidad, accesibilidad y adecuada prestación de los servicios del Banco de Previsión Social en Minas de Corrales, atendiendo a las particularidades de la localidad y a las necesidades de su población.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>	<b>DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE</b>	RECIBIDO <u>14/4/26</u>	A LAS <u>11:40</u> HORAS	FUNCIONARIO <u>308</u>
---------------------------------	---------------------------------------	-------------------------	--------------------------	------------------------

  
**Martí Molins**  
Representante Nacional

2

<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>	
<b>DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE</b>	
<b>INGRESADO</b>	
FECHA 14/4/26	CARPETA Nº 71025
HORA 11.49	ASUNTO Nº 5435
FUNCIONARIO	<i>WR</i>

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Montevideo, 14 de abril de 2026

PARTICULAR

Sr. Presidente de la Cámara de Representantes  
Sr. Rodrigo Goñi

De mi mayor consideración:

Amparado en las facultades que nos confiere el artículo 155 del reglamento de la Cámara de Representantes, solicito que se curse la siguiente exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Me dirijo a ustedes con el fin de poner en conocimiento y solicitar atención urgente sobre la situación de seguridad vial en la rotonda de acceso a Mendoza Grande, ubicada en el kilómetro 74 de la Ruta 5, departamento de Florida.

En dicho punto se vienen registrando de forma reiterada diversos siniestros de tránsito, particularmente desde la habilitación de la doble vía. Entre los incidentes más frecuentes, destacan vuelcos de zorras de camiones, despistes de vehículos y colisiones por alcance, muchos de ellos asociados a la dificultad para advertir correctamente la rotonda o adaptar la velocidad de circulación.


Asimismo, vecinos de la zona han manifestado reiteradamente su preocupación por la peligrosidad del lugar, señalando que los accidentes ocurren con alarmante frecuencia, lo que representa un riesgo constante, tanto para conductores como para residentes.

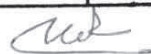
En virtud de lo expuesto, se solicita a ese Ministerio evaluar e implementar medidas que contribuyan a mejorar la seguridad en el tramo mencionado, tales como:

- Mejora de la señalización vertical y horizontal.
- Instalación de iluminación adecuada.
- Reductores de velocidad o elementos de control de tránsito.
- Revisión del diseño y visibilidad de la rotonda.
- Campañas de prevención y advertencia para conductores.

Sin otro particular, y esperando se tomen las acciones correspondientes a la mayor brevedad posible, saluda a ustedes atentamente

  
Gabriela Rodríguez Buydid  
Representante Nacional

CÁMARA DE REPRESENTANTES	DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	RECIBIDO	14/4/26
		A LAS	13:13 HORAS
			
		FUNCIONARIO	

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
INGRESADO	
FECHA	14/4/26
CARPETA Nº	7/025
HORA	13:16
ASUNTO Nº	5439
FUNCIONARIO	



PARTICULAR

Montevideo, 3 de febrero de 2026

**Sr. Presidente de la Cámara de Representante  
Diputado Sebastián Valdomir  
Presente:**

De mi mayor consideración:

De acuerdo a las facultades que me confiere el artículo 118 de la Constitución de la República, solicito se curse al Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) el siguiente pedido de informes:

**PEDIDO DE INFORME**

Con relación a la reciente renuncia del director de DINAPYME y los trascendidos a los que la misma diera lugar, pido se informe:

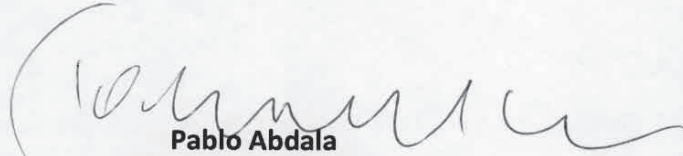
1. Con qué frecuencia mantuvo la señora ministra reuniones de trabajo con el director de la DINAPYME a lo largo de 2025?
2. Con qué frecuencia la señora ministra reúne al gabinete del MIEM, entendiéndose por éste al conjunto de los directores de las diferentes unidades ejecutoras?
3. Qué valoración hace la señora ministra de las expresiones públicas del director renunciante, en el sentido de que DINAPYME era ignorada, se interpusieron trabas a la gestión y se le indicó no avanzar ni procurar acuerdos o entendimientos con intendencias o municipios gobernados por los partidos de la oposición?
4. Sírvase remitir la nómina de convenios o acuerdos suscritos en 2025 entre el MIEM-DINAPYME y las intendencias departamentales y los diferentes municipios.
5. Por qué razón – si es que así aconteció – la señora ministra dejó sin efecto los acuerdos realizados entre el director de DINAPYME y el alcalde de Pan de Azúcar, en beneficio de artesanos y pequeños empresarios de dicha localidad?

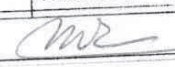
CÁMARA DE REPRESENTANTES

211

PARTICULAR

- 6. Cuáles fueron los pagos de DINAPYME que, según trascendió, sufrieron atrasos? Por qué razón se verificaron esos atrasos, cuáles eran los montos y por qué concepto?
- 7. Qué medidas se adoptaron por parte del MIEM, a lo largo del primer año de gobierno, para promover a las pequeñas y medianas empresas?

  
**Pablo Abdala**  
**Representante Nacional**

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 3/21/26	CARPETA Nº 1753/026
HORA 13:34	ASUNTO Nº 4301
FUNCIÓNARIO	

**PARTICULAR**

Montevideo, 28 de Enero de 2026.

Señor Presidente de la Cámara de Representantes,

Sr. Sebastián Valdomir

De mi mayor consideración,

Al amparo de lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República y la ley n° 17.673, solicito a Ud. tenga a bien cursar al Ministerio de Ambiente el siguiente **pedido de informes**:

En virtud de trascendidos de prensa en donde se informa que cuatro empresas de prospección sísmica (Searcher Geodata, CGG Services, APA Exploration y PGS) cuestionaron las estrictas medidas ambientales impuestas por el Ministerio de Ambiente para operar en el mar, solicitando modificaciones, ya que las empresas argumentan contra los requisitos establecidos en las resoluciones, que incluyen severas restricciones de área y monitoreo acústico, solicitamos al Ministerio de Ambiente que nos informe:

- 1- ¿Cuáles son las medidas y condicionantes ambientales impuestas por el Ministerio, a través de la DINACEA, en las autorizaciones otorgadas para la realización de prospección sísmica offshore en aguas bajo jurisdicción uruguaya, indicando las resoluciones y expedientes correspondientes?

- 2- ¿Las empresas autorizadas para realizar prospección sísmica (Searcher Geodata, CGG Services, APA y PGS, u otras) solicitaron formal o informalmente la modificación, flexibilización o eliminación de alguna de las medidas ambientales impuestas?

De ser afirmativa la respuesta, detallar:

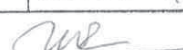
- Empresa solicitante.
  - Medida cuya modificación fue requerida.
  - Fundamentos invocados.
  - Decisión adoptada por el Ministerio y acto administrativo correspondiente.
- 3- Informar si existieron reuniones o instancias de intercambio entre autoridades o técnicos del Ministerio de Ambiente y representantes de dichas empresas en las que se haya tratado la posible modificación de las medidas ambientales, indicando fechas, participantes y si existen actas o registros.
- 4- Indicar cuáles son los criterios técnicos y ambientales que el Ministerio aplica para definir dichas medidas de protección (monitoreo de fauna, control del ruido submarino, restricciones temporales y espaciales, fiscalización e inspecciones), y si alguno de estos criterios fue cuestionado por las empresas.

Sin más saluda atentamente,



Dr. Gustavo Salle Lorier

Representante Nacional

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 20/4/26	CARPETA N° 1734/026
HORA 14:13	ASUNTO N° 4257
FUNCIONARIO	

**PARTICULAR**

Montevideo, 28 de enero de 2026.

**Señor Presidente de la Cámara de Representantes,**

**Sr. Sebastián Valdomir**

De mi mayor consideración,

Al amparo de lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República y la ley n° 17.673, solicito a Ud. tenga a bien cursar al Ministerio de Ambiente el siguiente **pedido de informes**:

En virtud de la eventual instalación de una planta de celulosa en el departamento de Cerro Largo, en la cuenca de la Laguna Merín, así como a las obras de infraestructura y actividades conexas que se están desarrollando en la región, solicito al Ministerio de Ambiente que me informe:

1. Evaluación ambiental de proyecto industrial en Laguna Merín

- a) ¿Existe en trámite, o ha sido presentada ante el Ministerio, alguna solicitud de viabilidad ambiental o de autorización para un proyecto de planta de celulosa en la zona de la Laguna Merín?
- b) En caso afirmativo, ¿en qué etapa se encuentra el proceso? ¿Cuál es la empresa o grupo promotor?
- c) ¿Se ha presentado un Estudio de Impacto Ambiental (EIA)? En caso afirmativo, se solicita copia del resumen ejecutivo o dictamen técnico correspondiente.
- d) ¿Qué áreas naturales protegidas, humedales o ecosistemas sensibles podrían verse afectados por la instalación de este tipo de emprendimiento?

## 2. Dragado y obras portuarias

- a) ¿El dragado de la Laguna Merín y de la Laguna de los Patos ha sido autorizado por el Ministerio de Ambiente? ¿Qué evaluación de impacto ambiental se realizó al respecto?
- b) ¿Se ha evaluado el posible impacto sobre la biodiversidad acuática, calidad del agua, hábitats costeros y especies migratorias?
- c) ¿Qué tipo de monitoreo o seguimiento ambiental se prevé en el marco de estas obras?
- d) ¿Existen acuerdos binacionales con Brasil que incluyan evaluaciones conjuntas de impacto ambiental o compromisos de protección de la Laguna Merín como sistema compartido?


## 3. Uso del agua y manejo ambiental de una planta de celulosa

- a) ¿Se ha evaluado la disponibilidad y sostenibilidad del uso de agua de la Laguna Merín o sus afluentes para fines industriales de gran escala?
- b) ¿Qué mecanismos de control existen actualmente en Uruguay para el vertido de efluentes industriales de plantas de celulosa?
- c) ¿Cuál ha sido la experiencia ambiental del Ministerio con otras plantas de celulosa operativas en el país (UPM Fray Bentos, UPM Paso de los Toros, Montes del Plata), en cuanto a monitoreos, denuncias, cumplimiento ambiental y sanciones aplicadas?

## 4. Participación pública y transparencia

- a) ¿Se prevé realizar audiencias públicas u otros mecanismos de participación ciudadana en caso de que se confirme el avance del proyecto?
- b) ¿Qué información se ha hecho pública hasta el momento sobre el tema, y cómo puede acceder la ciudadanía a los documentos ambientales vinculados?
- c) ¿Qué rol tendrá la Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA) en las evaluaciones y monitoreos futuros?

Sin más saluda atentamente,

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 28/1/26	CARPETA Nº 1735/026
HORA 14:20	ASUNTO Nº 4258
ENCARGADO	

  
 Dr. Gustavo Salle Lorier  
 Representante Nacional

**PARTICULAR**

Montevideo, 28 de enero de 2026.

Señor Presidente de la Cámara de Representantes,

Sr. Sebastián Valdomir

De mi mayor consideración,

Al amparo de lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República y la ley n° 17.673, solicito a Ud. tenga a bien cursar al Ministerio de Educación y Cultura el siguiente **pedido de informes**:

1. Observaciones realizadas al SUNCA

¿El Ministerio de Educación y Cultura ha realizado observaciones formales o iniciado procedimientos administrativos respecto al SUNCA por presuntas irregularidades estatutarias o de funcionamiento?

En caso afirmativo, se solicita:

- a) Copia de la resolución o acto administrativo por el cual se formaliza la observación o amonestación al SUNCA.
- b) Detalle de las infracciones o incumplimientos detectados.
- c) Fecha de inicio del procedimiento y comunicaciones emitidas al sindicato.
- d) Plazos otorgados para la regularización y estado actual del expediente.

2. Fiscalización de la Fundación SUNCA Solidario

- a) ¿Se ha fiscalizado o auditado la Fundación SUNCA Solidario?
- b) ¿Qué irregularidades o incumplimientos se detectaron, si los hubiere? Se solicita documentación respaldatoria (actas, informes, resoluciones, etc.).

c) ¿La Fundación ha presentado en tiempo y forma sus memorias anuales y estados contables ante el Registro de Asociaciones Civiles y Fundaciones?

### 3. Cumplimiento de deberes estatutarios

a) ¿El SUNCA ha cumplido con la presentación regular de sus balances, memorias y rendiciones de cuentas conforme a sus estatutos y la normativa vigente?

b) ¿Se ha constatado incumplimiento en la comunicación de esos documentos a sus afiliados o centros de trabajo?

### 4. Medidas previstas por el Ministerio

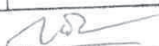
a) ¿Qué medidas ha tomado o prevé tomar el Ministerio en caso de persistencia de las irregularidades detectadas?

b) ¿Se encuentra en evaluación alguna sanción adicional, intervención o suspensión de personería jurídica?

Sin más saluda atentamente,



Dr. Gustavo Salle Lorier  
Representante Nacional

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 28/4/26	CARPETA Nº 1737/026
HORA 14:26	ASUNTO Nº 4260
FUNCIONARIO	

Montevideo, 29 de enero de 2026.

Señor Presidente de la Cámara de Representantes.

Sr. Sebastián Valdomir.

De mi mayor consideración,

Al amparo de lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República y la ley N° 17.673, solicito a Ud. tenga a bien cursar al Ministerio de Ambiente con destino Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental (DINACEA) el siguiente **pedido de informes**:

1. ¿DINACEA en función de sus responsabilidades monitorea y da seguimiento en forma cotidiana a la contaminación generada por la operativa del emisor subacuático de Punta Carretas?
2. ¿DINACEA y la Intendencia Municipal de Montevideo han generado alguna operativa que informe a ambas entidades, al mismo tiempo, el nivel de contaminación a efectos de definir acciones sin demora según corresponda a cada una de acuerdo a sus responsabilidades?
3. ¿DINACEA en que grado califica la contaminación corroborada en las costas de el departamento de Montevideo por la operación defectuosa del referido emisor?
4. ¿DINACEA ha definido protocolos de cualquier índole para salvaguardar la calidad ambiental en las zonas afectadas de contaminación?
5. De existir esos protocolos, ¿cuales son y que normativa internacional cumplen?
6. ¿DINACEA ha recomendado a la Intendencia Municipal de Montevideo acciones que limiten la contaminación generada a través de la operación defectuosa del emisor?
7. De existir estas recomendaciones, ¿cuales son?
8. ¿DINACEA ha aplicado sanciones de índole administrativo o multas a la Intendencia Municipal de Montevideo responsable de la gestión de aguas servidas del referido departamento y por lo tanto responsable de la operación defectuosa del emisor?

Sin más saluda atentamente,

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 29/1/26	CARPETA N° 1745/026
HORA 15:52	ASUNTO N° 4284
FUNCIONARIO	<i>me</i>

  
Dr. Gustavo Salle Lorier  
Representante Nacional

**PARTICULAR**

Montevideo, 28 de enero de 2026.

Señor Presidente de la Cámara de Representantes,

Sr. Sebastián Valdomir

De mi mayor consideración,

Al amparo de lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República y la ley n° 17.673, solicito a Ud. tenga a bien cursar al Ministerio de Ambiente con destino a la Administración de las Obras Sanitarias del Estado (OSE) el siguiente **pedido de informes**:

Conforme a la Ley N° 18.381 de Acceso a la Información Pública solicito la entrega de información completa y actualidad sobre la calidad del agua potable distribuida en Montevideo y Área Metropolitana relacionada con el reciente aviso del día 23 de enero del 2026 sobre cambios en el color y sabor del agua, atribuibles a incremento de materia orgánica y sedimentos.

Solicito que se incluya específicamente:

1- Parámetros físicos y químicos medidos durante el período del evento, incluyendo, pero no limitándose a:

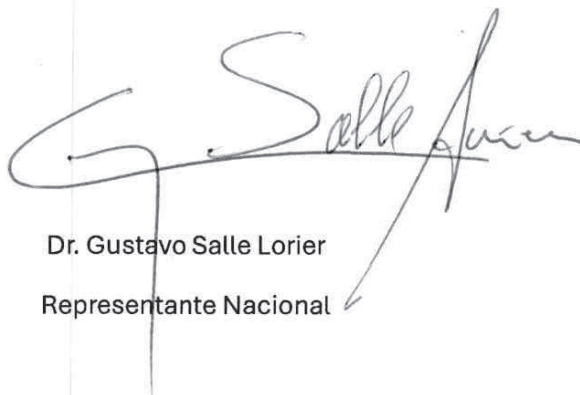
- a) Turbidez (NTU).
- b) Materia orgánica (mg/l).
- c) Color (unidades de platino-cobalto u otra escala utilizada).
- d) Cloro residual (mg/l).
- e) Conductibilidad ( $\mu S/cm$ ).
- f) Sodio (mg/l).
- g) Sólidos totales disueltos (mg/l).
- h) Subproductos de desinfección (THM).

2- Parámetros microbiológicos controlados en el mismo período:


- a) Coliformes totales.
- b) Escherichia Coli.
- c) Otros indicadores microbiológicos.

3- Informe de condiciones operativas y medidas adoptadas por OSE para garantizar la potabilidad durante el evento de turbidez.

Sin más saluda atentamente,



Dr. Gustavo Salle Lorier  
Representante Nacional

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 28/1/26	CARPETA Nº 1732/026
HORA 14:01	ASUNTO Nº 4255
FUNCIÓNARIO	



Montevideo, 18 de diciembre de 2025

Señor Presidente de la  
Cámara de Representantes  
Sebastián Valdomir

De mi mayor consideración:

Al amparo de lo dispuesto en el artículo 118 de la Constitución de la República, solicito se curse al Ministerio de Salud Pública, y por su intermedio a la Administración de Servicios de Salud del Estado (ASSE), el siguiente:

#### **PEDIDO DE INFORME**

La muerte de una recién nacida que fue encontrada sin vida en una cama de maternidad, así como el fallecimiento del paciente Jonathan Núñez Ribera de 32 años de edad, en el Hospital Regional Salto (HRS), han sido situaciones graves y de profunda preocupación, con gran repercusión social y mediática, generando alerta sobre la gestión que se está desarrollando por parte de la Dirección del Hospital Regional Salto y la necesidad de revisión de procesos y protocolos de funcionamiento de este Hospital.

Ante las reiteradas denuncias y cuestionamientos y la obligación de garantizar el cumplimiento del derecho a la vida y el acceso a la salud, siendo Salto un departamento donde se sigue reivindicando la brecha y las extensas desigualdades existentes en cuanto al nivel de acceso de nuestros ciudadanos frente a los estándares correspondientes, que afectan a usuarios y trabajadores de la salud, específicamente del Hospital Regional Salto, solicito se sirva informar respecto a los siguientes puntos:

##### **1) En referencia al modo de ingreso al Hospital Regional Salto**

- 1- ¿Qué medidas administrativas se adoptaron con relación a los casos mencionados?
- 2- ¿Cómo ingresaron la madre de la recién nacida y el joven, al solicitar asistencia: lo hicieron a través de emergencia o policlínica?

2.1- Si lo hicieron por puerta de emergencia, ¿Cuál es el protocolo de actuación? ¿Existen diferencias en cuanto a categorías de emergencia? ¿Son derivados a los mismos espacios o salas de atención? ¿Con qué infraestructura cuentan?

2.2- Además de los datos del usuario que solicita atención urgente, ¿Existe una política de registro de contacto en el sistema de familiares/personas a cargo o aviso en caso de emergencia? ¿Se permiten acompañantes? ¿Se registran contactos de familiares?

2.3- ¿Se permite el uso de celular para que el paciente pueda estar en contacto con sus familiares o personas a las cuales acude en caso de emergencia?

2.4- ¿Dónde hicieron la espera estos usuarios? ¿Se cuenta con sala de espera para situaciones de mayor gravedad?

### **3) En referencia al registro de su historia clínica**

3.1-¿Desde cuándo estaba el paciente Jonathan Núñez vinculado al Hospital Regional Salto?

3.1-¿Desde cuándo estaba vinculada la madre de la bebé al Hospital Regional Salto?

3.2- ¿El sistema cuenta con la historia clínica de cada paciente que ingresa a emergencia en el Hospital Regional Salto?

3.2- ¿Qué registros cuentan en su historia clínica?

3.3- ¿En qué fecha se solicitó el estudio de la tomografía computarizada al paciente Jonathan Núñez y cuándo se la realizó?

### **4) En referencia al Servicio de Atención al Usuario**

4.1- ¿Se cuenta con servicio de Atención al Usuario? ¿Dónde está ubicado o cómo pueden acceder los usuarios?

4.2- ¿En qué consiste el servicio de Atención al Usuario del HRS?

4.3- ¿Cuáles son los días, horarios y registros que se llevan?

4.4- ¿Qué difusión se hace a los usuarios de esta oficina?

4.5- ¿Cuentan con datos que evalúen la calidad y las necesidades del servicio de salud que se les brindó?

4.6 En caso de existencia de relevo de datos, ¿cómo se relevan y dónde se presentan?

### **5) En referencia al traslado en ambulancia**

5.1- ¿Los pacientes mencionados, hicieron uso del servicio de traslados en ambulancia desde sus hogares?

5.2- ¿Con cuántas ambulancias cuenta el HRS?



5.3- ¿Cuántos traslados interdepartamentales se realizan mensualmente?

5.4- ¿Cómo se contrata este servicio en caso de ser muy numerosa la solicitud de traslados?

5.5- ¿Cuántas son especializadas para traslados de pacientes a otros departamentos por ejemplo para el uso de tomógrafo? ¿Se hizo uso de tomógrafo?

**6) En referencia al Programa Integral de Salud**

6.1- ¿Los pacientes afectados, se identificaron como usuarios de algún Programa Integral de Salud?

7) ¿Se dio intervención al COSEPA (Comité de Seguridad del Paciente), a efectos de analizar el proceso asistencial en ambos casos?

**7) En cuanto a los controles de la madre embarazada.**

8.1- ¿Se realizó los controles correspondientes del embarazo en el Hospital Regional Salto?

9) ¿Se le brinda algún tipo de acompañamiento psicológico a las familias de los pacientes fallecidos en estos casos?

Pablo Constenla  
Representante Nacional

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 18/12/25.	CARPETA N° 164125.
HORA 15:46.	ASUNTO N° 3949.
FUNCIONARIO	uf.



Montevideo, enero de 2026

*Cr. Alvaro Rodríguez Hunter*  
*Representante Nacional*

Sr. Presidente de la CRR  
 Sebastián Valdomir  
 Presente.

De mi mayor consideración:

Al amparo de las facultades que me otorga el Art. 118 de la Constitución de la República, y la Ley 17.673, solicito se curse el siguiente Pedido de Informes al Ministerio del Interior

#### PEDIDO DE INFORMES

Solicítase al Ministerio del Interior que informe sobre la situación actual de las garitas de seguridad ubicadas en el departamento de Montevideo, detallando:

¿Cuál es la cantidad total de garitas instaladas, ubicación precisa de cada una de ellas y, en su caso, el grado de protección patrimonial que les corresponda?.

Estado de funcionamiento de las mismas, indicando:

- ¿Cuántas se encuentran actualmente operativas, bajo la órbita del Ministerio del Interior y con presencia de efectivos policiales?.
- ¿Cuántas han sido cedidas, especificando los cesionarios correspondientes?.
- ¿Cuántas se encuentran fuera de servicio, precisando en cada caso los motivos?.

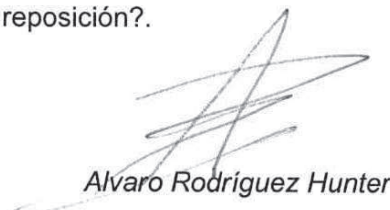
¿Qué criterios técnicos, operativos o administrativos fueron utilizados para determinar su permanencia, relocalización, reparación o retiro?.

¿Existen planes vigentes o proyectados vinculados al mantenimiento, mejora, sustitución o reinstalación de dichas garitas?, indicar plazos estimados en caso afirmativo.

Respecto de las garitas actualmente desocupadas:

- ¿desde cuándo se encuentran sin personal?.
- ¿existe una fecha prevista para su eventual reposición?.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

  
 Alvaro Rodríguez Hunter  
 Representante Nacional

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 15/1/26	CARPETA Nº 1677/26
HORA 16.32	ASUNTO Nº 4123
FUNCIONARIO H. P. R. O. I. T. O.	



Montevideo, Enero de 2026

*Cr. Alvaro Rodríguez Hunter*  
*Representante Nacional*

Sr. Presidente de la CRR  
Sebastián Valdomir  
Presente.

De mi mayor consideración:

Al amparo de las facultades que me otorgan el artículo 118 de la Constitución de la República y la Ley 17.673, solicito se curse el siguiente Pedido de Informes al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y por su intermedio al Banco de Previsión Social (BPS), en relación con la decisión de suprimir la modalidad de giro de pagos en las localidades de Aguas Corrientes (Canelones), Agraciada (Nueva Palmira), Cerro Colorado (Casupá), Isidoro Noblía (Melo), Lago Merín (Río Branco), Villa Soriano (Dolores), Egaña (José E. Rodó), Lorenzo Geyres (Paysandú) y Belén (Salto).

#### **PEDIDO DE INFORMES**

1. ¿Cuáles fueron los fundamentos técnicos, administrativos y operativos que motivaron la decisión de eliminar la modalidad de giro de pagos en las localidades mencionadas?.
2. ¿Desde qué fecha se resolvió implementar estos cambios y si los mismos forman parte de un plan general de actualización o reestructuración de las modalidades de pago del BPS a nivel nacional?.
3. ¿Qué criterios objetivos se utilizaron para definir las localidades en las que se suprime la modalidad de giro de pagos?.
4. ¿Si el BPS realizó estudios o evaluaciones de impacto social y territorial previos a la adopción de esta medida, particularmente en relación con las personas mayores y beneficiarios con dificultades de movilidad o acceso a servicios financieros?.
5. ¿Qué alternativas de cobro efectivas se encuentran disponibles para los beneficiarios residentes en las localidades afectadas, indicando condiciones generales de accesibilidad?.
6. ¿Qué medidas de información, acompañamiento o asistencia se han implementado para facilitar la transición de los beneficiarios hacia las nuevas modalidades de cobro?.
7. ¿Si el organismo prevé la posibilidad de revisar, ajustar o flexibilizar la implementación de esta decisión en aquellas localidades donde las alternativas de cobro resulten insuficientes o de difícil acceso?.

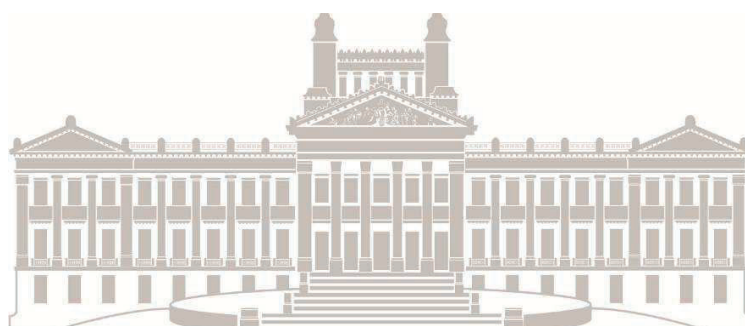
Sin otro particular, le saluda atentamente



*Alvaro Rodríguez Hunter*  
*Representante Nacional*

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	
FECHA 15/1/26	CARPETA Nº 1678/26
HORA 16.55	ASUNTO Nº 4125
FUNCIONARIO	M. PIROTTI

PARLAMENTO DEL MERCOSUR  
Se autoriza el uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 27 de abril de 2026 para realizar la 1a. Sesión Extraordinaria y la CVIIa. Sesión Ordinaria



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

---

Autorízase el uso de la Sala de Sesiones del Cuerpo, el día 27 de abril de 2026, a efectos de que se realicen 1ª Sesión Extraordinaria y la CVIIª Sesión Ordinaria del Parlamento del Mercosur.

Montevideo, 8 de abril de 2026

RODRIGO GOÑI REYES  
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO  
FEDERICO PREVE COCCO  
REPRESENTANTE POR CANELONES  
JUAN PABLO DELGADO  
REPRESENTANTE POR CANELONES  
VÍCTOR MARTÍN ALDAYA  
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO

---

- 2 -

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

---

El presente proyecto responde a la solicitud del Parlamento del Mercosur de sesionar en la sala de este Cuerpo, tal como se ha realizado en años anteriores.

En esta oportunidad se solicita la Sala de la Cámara de Diputados para las reuniones correspondientes a la 1ª Sesión Extraordinaria y la CVIIª Sesión Ordinaria, que se llevarán a cabo a la hora 11 y 13, respectivamente.

Asimismo, se ha solicitado la utilización de salas del edificio José Artigas para las reuniones de las comisiones parlamentarias y diversos servicios para la atención de estos eventos.

Montevideo, 8 de abril de 2026

RODRIGO GOÑI REYES  
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO  
FEDERICO PREVE COCCO  
REPRESENTANTE POR CANELONES  
JUAN PABLO DELGADO  
REPRESENTANTE POR CANELONES  
VÍCTOR MARTÍN ALDAYA  
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO

≠

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO CON  
LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR  
A p r o b a c i ó n

PODER EJECUTIVO

---

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA  
MINISTERIO DE TURISMO  
MINISTERIO DE AMBIENTE

Montevideo, 27 de mayo de 2025

Señora 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 “Convenio sobre transporte aéreo entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador”, suscrito en Nueva York, Estados Unidos de América, el 24 de setiembre de 2024.

FUNDAMENTOS

Desde la Convención de París de 1919 existe el principio según el cual cada Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se erige sobre su territorio. Este principio fue ratificado años más tarde por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, el cual dejó a la libre autonomía de los Estados concederse mutuamente, ciertos derechos de tipo económico en materia de transporte de pasajeros, carga y correo, surgidos del desarrollo del transporte aéreo internacional.

El presente Convenio, que es suscrito entre dos Estados Partes del Convenio de Chicago antes mencionado, se realizó siguiendo sus lineamientos y con el fin de establecer servicios aéreos regulares mixtos entre sus respectivos territorios.

Es un Convenio que está acorde con la política llevada adelante por la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, respecto a favorecer la liberalización de los Acuerdos de Servicios Aéreos como herramienta para incrementar las posibilidades de conectividad del país con el mundo.

- 2 -

## TEXTO

El Convenio sobre transporte aéreo entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador consta de un preámbulo, 29 artículos y un anexo.

El Artículo I establece las definiciones de los términos empleados en el presente Convenio, entre otros, autoridades aeronáuticas, servicio aéreo internacional, escala para fines no comerciales, empresa aérea designada, tarifa, rutas específicas, territorio, servicio de transporte aéreo regular mixto, cargos al usuario, etc.

El Artículo II alude al otorgamiento de derechos que cada Parte concede a la otra para la explotación de servicios aéreos internacionales regulares y los derechos que gozarán las empresas aéreas designadas.

El Artículo III regula la designación y autorización por cada Parte de las empresas aéreas que desee, para que realicen los servicios de transporte aéreo convenidos, así como la autorización y permisos de las operaciones por parte de las Autoridades Aeronáuticas.

El Artículo IV refiere a la posibilidad de las Autoridades Aeronáuticas sobre negar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones brindadas a las empresas aéreas designadas por las Partes, estableciendo las condiciones que deben darse para tal caso.

El Artículo V alude a la flexibilidad operacional que gozarán las empresas aéreas designadas.

El Artículo VI refiere a la aceptación del código designador que utilice la empresa aérea designada por cada Parte.

En el Artículo VII se hace alusión a los acuerdos de cooperación y colaboración comerciales que podrán ser celebrados por las aerolíneas designadas a fin de cumplir con sus cometidos. Asimismo se definen los criterios que estos acuerdos deben cumplir.

El Artículo VIII alude a las leyes y reglamentos que las aeronaves deben cumplir en el territorio de la otra Parte.

El Artículo IX refiere al reconocimiento de los Certificados de Aeronavegabilidad, de Matricula, Títulos de Aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por cada una de las Partes.

El artículo X alude a los mecanismos de consultas que se podrán instrumentar respecto a la seguridad operacional.

- 3 -

El Artículo XI hace referencia a las tasas y derechos aeroportuarios que podrán imponer las Partes.

El Artículo XII trata sobre los impuestos y derechos aduaneros, los cuales quedan dispuestos en la legislación nacional de cada una de las Partes.

El Artículo XIII refiere a los Principios que rigen la operación de los servicios.

El Artículo XIV hace referencia a la fijación de tarifas, estableciendo que las mismas serán fijadas por las líneas aéreas basadas en consideraciones comerciales de mercado y estableciendo las ocasiones en las que las Partes podrán intervenir.

El Artículo XV trata sobre los cargos a ser aplicados a los usuarios y las aerolíneas designadas por los organismos competentes.

El Artículo XVI alude a la seguridad en la aviación y en él, las Partes reconocen su obligación mutua de proteger la seguridad en la aviación civil contra actos de interferencia ilícitos. A esos efectos, las Partes se prestarán toda la asistencia necesaria para evitar actos ilícitos de apoderamiento de aeronaves civiles y demás actos ilícitos que atenten contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

En el Artículo XVII se establece que cada Parte permitirá a la empresa aérea designada por la otra Parte, convertir y transferir al extranjero todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo.

El Artículo XVIII refiere a los derechos que otorgará cada Parte a la empresa aérea designada de la otra Parte para venta y comercialización de transporte aéreo.

El Artículo XIX prevé que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, a través de su empresa aérea designada, proporcionen a petición las estadísticas periódicas o información similar sobre el tráfico transportado en los servicios convenidos.

El Artículo XX refiere a las disposiciones del Convenio que se aplicarán también a los Vuelos Chárter/Vuelos no regulares.

El Artículo XXI alude a las medidas que se adoptarán para garantizar la seguridad de los documentos de viaje de cada Parte, así como a la mejora de los procedimientos de controles de emisión, verificación y uso de los pasaportes emitidos.

- 4 -

En el Artículo XXII se establece que cada Parte aplicará el Código de Conducta de la OACI para la regulación y operación del Sistema Informático de Reserva.

El Artículo XXIII refiere a la flexibilización del procedimiento de itinerarios para los servicios cargueros.

El Artículo XXIV alude al supuesto de la entrada en vigor una Convención general multilateral de transporte aéreo ratificado por ambas Partes, el texto del presente Convenio será modificado para ajustarse a las disposiciones de esa Convención.

El Artículo XXV establece los procedimientos de consultas, cooperación y modificaciones respecto a lo establecido en el presente Convenio.

El Artículo XXVI refiere al registro ante OACI del Convenio así como de las modificaciones que se realicen al mismo.

En el Artículo XXVII se consignan los mecanismos de solución de controversias, siendo esta una cláusula de estilo en este tipo de Convenios.

El Artículo XXVIII refiere a la protección ambiental, estableciéndose la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación.

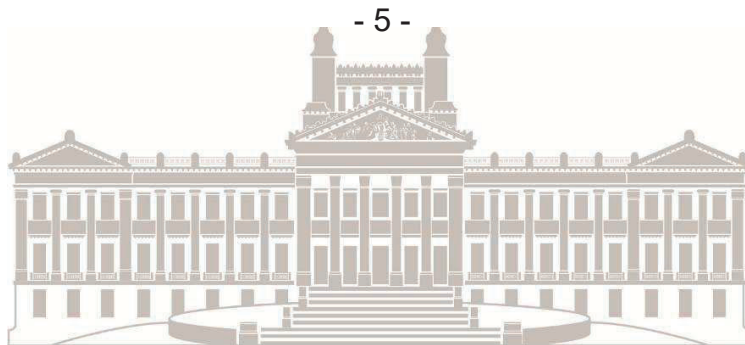
En el Artículo XXIX se establecen las demás cláusulas de estilo en este tipo de Convenios: entrada en vigor, vigencia y terminación.

En el Anexo del Convenio se detalla el cuadro de rutas que pueden ser operadas por las empresas aéreas designadas.

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

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

YAMANDÚ ORSI  
MARIO LUBETKIN  
MARTÍN VALLCORBA  
SANDRA LAZO  
LUCÍA ETCHEVERRY  
FERNANDA CARDONA  
PABLO MENONI  
EDGARDO ORTUÑO



## PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

---

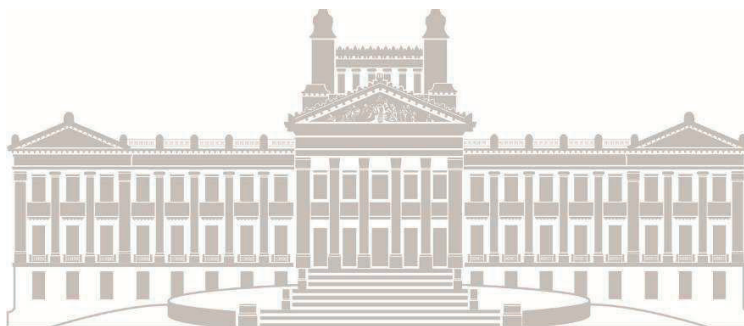
Artículo único.- Apruébase el “Convenio sobre transporte aéreo entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador”, suscrito en Nueva York, Estados Unidos de América, el 24 de setiembre de 2024.

Montevideo, 27 de mayo de 2025

MARIO LUBETKIN  
MARTÍN VALLCORBA  
SANDRA LAZO  
LUCÍA ETCHEVERRY  
FERNANDA CARDONA  
PABLO MENONI  
EDGARDO ORTUÑO

---

- 6 -



PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA CÁMARA DE SENADORES

---

Artículo único.- Apruébase el “Convenio sobre transporte aéreo entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador”, suscrito en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, el 24 de setiembre de 2024.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 12 de agosto de 2025

BLANCA RODRÍGUEZ  
PRESIDENTA

Dr. Mag. JOSÉ PEDRO MONTERO  
SECRETARIO

---

7



**CONVENIO**  
**SOBRE TRANSPORTE AÉREO**  
**ENTRE**  
**LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**  
**Y**  
**LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR**

La República Oriental del Uruguay y La República de El Salvador, en adelante denominados "Partes";

**SIENDO** Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

**DESEANDO** concluir un Convenio complementario a la mencionada Convención con el propósito de establecer servicios aéreos regulares mixtos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

**Artículo I**  
**Definiciones**

Para la interpretación y a los efectos de este Convenio y su Cuadro de Rutas, los términos abajo expuestos tendrán el significado siguiente:



- a) el término **"Convención"** significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y toda enmienda a ella que haya sido ratificada por ambas Partes;
- b) el término **"este Convenio"** incluye el presente texto y el Cuadro de Rutas anexo al mismo y todas las enmiendas al Convenio o al Cuadro de Rutas;
- c) el término **"Autoridades Aeronáuticas"** significa en el caso de la República de El Salvador, la Autoridad de Aviación Civil (AAC), y en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, o en ambos casos, cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas;
- d) el término **"servicio aéreo"** significa el servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público, de conformidad al Artículo 96 de la Convención;
- e) el término **"servicio aéreo internacional"** significa el servicio de transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
- f) el término **"escala para fines no comerciales"** significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo;
- g) el término **"empresa aérea designada"** significa la empresa aérea que ha sido designada y autorizada por cada Parte, conforme al Artículo III de este Convenio;



- h) el término **"tarifa"** significa el precio que ha de cobrarse por el transporte de pasajeros, equipaje o carga, así como las condiciones o reglas, que regulan la aplicación del precio del transporte según las características del servicio que se proporciona, bajo los cuales se aplica dicha cantidad, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;
- i) el término **"frecuencia"** significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta específica en un período dado y el término **"rutas específicas"** significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo a este Convenio;
- j) el término **"territorio"** tiene el significado establecido en la legislación de cada una de las Partes;
- k) el término **"servicio de transporte aéreo regular mixto"** significa el servicio aéreo regular por el que se transportan pasajeros, carga y correo a bordo de la misma aeronave;
- l) el término **"servicio aéreo exclusivo de carga"** significa el servicio aéreo regular que transporta carga únicamente; y
- m) El término **"Cargos al Usuario"** se refiere a las tarifas o tasas impuestas por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación aérea y otros servicios relacionados, ofrecidos por una de las Partes a los usuarios.

10



## Artículo II

### Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en este Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas señaladas en el Cuadro de Rutas, anexo a este Convenio.
2. De conformidad con lo dispuesto en este Convenio, la empresa aérea designada por cada Parte gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, de los derechos siguientes:
  - a) sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar en el mismo;
  - b) hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte; y
  - c) prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, correo y carga o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la otra Parte, entre ambos territorios y entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la otra Parte que designa la empresa aérea.

Cada empresa aérea, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:

- a. Efectuar vuelos en cualquier dirección o 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.
- d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos.
- e. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves o cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas, el tráfico de pasajeros, carga y correo o el tráfico exclusivo de carga, desde una aeronave a otra distinta o a varias aeronaves distintas de aquellas utilizadas sobre la misma ruta antes de dicha escala, sea que estas aeronaves sean propias u operadas bajo una de las modalidades establecidas en el artículo VII.
- 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.

### Artículo III

#### **Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte, a través de la vía diplomática, a una o más empresas aéreas con el propósito de que opere los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo, así como el derecho de sustituir a una empresa previamente designada, por otra.
2. Al recibir esa designación, la otra Parte concederá sin demora a la empresa aérea designada la debida autorización para operar, sujeta a las disposiciones del párrafo 3 de este Artículo y a las disposiciones legales aplicables en esa otra Parte.



3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes podrá solicitar a la empresa aérea designada por la otra Parte, que le demuestre que está calificada para cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes, reglamentos y regulaciones, que normal y razonablemente sean aplicados por esas Autoridades a la explotación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con la Convención.

#### **Artículo IV**

##### **Negativa de Otorgamiento, Revocación, Suspensión y Limitación de los derechos**

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar, las autorizaciones mencionadas en el Artículo III (Designación y Autorización), del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente, en caso de que:

- a) no esté establecida en el territorio de la Parte que la designa; o
- b) el control reglamentario no sea ejercido y mantenido por la Parte que la designa; o
- c) la Parte que la designa no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo X (Seguridad Operacional) y el Artículo XVI (Seguridad de la Aviación); o
- d) la línea aérea designada no satisfaga otras 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; o
- e) la línea aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del presente Acuerdo.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente Artículo sea esencial para impedir nuevas infracciones a las leyes y reglamentos, o a las disposiciones de este Acuerdo, ese derecho



será ejercido solamente después de la realización de consulta con la otra Parte. Dicha consulta deberá celebrarse antes de expirar el plazo de 30 (treinta) días a partir de la fecha de la solicitud por una Parte, salvo entendimiento diverso entre las Partes.

#### **Artículo V**

#### **Flexibilidad Operacional**

Cada empresa aérea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas, o intercambiadas, a través de un contrato celebrado entre empresas aéreas de ambas Partes o de terceros países, en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada Parte y del Artículo 83 bis de la Convención, cuando sea aplicable. Este contrato deberá ser presentado a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes para su respectiva aprobación.

#### **Artículo VI**

#### **Código Designador Único**

Cada Parte aceptará el código designador que use la empresa aérea designada para identificar sus vuelos.

#### **Artículo VII**

#### **Acuerdos de Cooperación y Colaboración**

Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comerciales, celebrados por las aerolíneas designadas de ambas Partes, entre ellas con aerolíneas de terceros países y/o a terceros países y/o con empresas aéreas de un tercer país a cualquier destino, tales como código compartido, bloqueo de



espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos se sometan a los procedimientos de aprobación de cada Parte y se cumplan los siguientes criterios:

- a) Las empresas que participen en los acuerdos de cooperación y colaboración establecidos en el párrafo anterior deberán ser titulares de los derechos de tráfico para explotar la ruta o tramo de rutas en los que se compartan códigos.
- b) Que los usuarios de los servicios se encuentren oportuna y debidamente informados, de cuál es la empresa aérea; y,
- c) Autorización previa por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Los acuerdos antes mencionados podrán celebrarse previa autorización, para el caso de El Salvador, de la Autoridad de Aviación Civil, y para el caso de Uruguay, de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA).

Las Autoridades Aeronáuticas, decidirán en un plazo máximo de noventa días las solicitudes sometidas a su consideración, una vez cumplidos los requisitos exigibles en cada caso. Igualmente, los contratos de arrendamiento se someterán a los requisitos establecidos para esta operación.

No obstante, nada de lo dispuesto en este Convenio deberá interpretarse como una autorización para la adopción, ni supone la promoción, de acuerdos entre empresas, decisiones por asociaciones de empresas o prácticas concertadas que prevengan, distorsionen o restrinjan la competencia.



**Artículo VIII**  
**Leyes y Reglamentos**

La legislación nacional que regule en el territorio de cada Parte la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, de los pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, así como los trámites relativos a migración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicará también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte.

**Artículo IX**  
**Certificados y Licencias**

Los Certificados de Aeronavegabilidad, los Certificados de Matrícula, Certificados o títulos de Aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una de las Partes y no caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores al mínimo establecido en la Convención.

**Artículo X**  
**Seguridad Operacional**

1. Cada Parte podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, las tripulaciones de vuelo, las aeronaves y su explotación. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.



2. Si después de realizadas tales consultas una de las Partes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas áreas normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas establecidas en la Convención, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que considere necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte deberá tomar medidas correctivas adecuadas y, de no hacerlo dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la notificación, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo IV (Negativa de Otorgamiento, Revocación, Suspensión y Limitación de los derechos) de este Convenio.

3. De conformidad con el Artículo 16 de la Convención, toda aeronave explotada por o en nombre de la empresa aérea designada por una Parte, que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de inspección por los representantes autorizados de esa otra Parte, siempre que ello no cause demoras innecesarias a las operaciones de las aeronaves. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el propósito de esta inspección será verificar la validez de la documentación de la aeronave, las licencias de su tripulación, equipo de la aeronave, y que la condición de la misma esté de conformidad con las normas establecidas en la Convención.

4. Cuando se considere necesario adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una empresa aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación otorgada a una empresa aérea de la otra Parte.

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



**Artículo XI**  
**Derechos Aeroportuarios**

Cada una de las Partes podrá imponer o permitir que se imponga a la empresa aérea designada por la otra Parte, tasas y derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos y otros servicios. Sin embargo, cada una de las Partes conviene en que dichos cobros no serán mayores a los aplicados por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus empresas aéreas nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales.

**Artículo XII**  
**Impuestos y Derechos Aduaneros**

En materia de impuestos y derechos aduaneros se estará a lo dispuesto en la legislación de cada una de las Partes.

**Artículo XIII**  
**Principios que Rigen la Operación de los Servicios**

Basados en los principios de una reciprocidad real y efectiva y de una sana competencia, habrá una oportunidad justa e igual para que la empresa aérea designada por cada Parte opere los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo a este Convenio.

**Artículo XIV**  
**Tarifas**

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



La intervención de las Partes se limitará a: impedir prácticas o tarifas discriminatorias; proteger a los consumidores respecto a tarifas que se originen en prácticas anticompetitivas; proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto, y requerir su registro ante las autoridades aeronáuticas.

#### Artículo XV

#### **Cargos al Usuario**

1. Cada Parte deberá hacer su mejor esfuerzo para garantizar que los cargos impuestos al usuario o permitidos de ser aplicados por los organismos competentes a las aerolíneas designadas de la otra Parte, por el uso de aeropuertos y otras instalaciones aeronáuticas, sean justos y razonables. Estos cargos deberán ser basados sobre principios de economía y no deberán ser más altos que aquellos que pagan las otras aerolíneas por dichos servicios.
2. Ninguna de las Partes dará preferencia, con respecto a los cargos al usuario, a sus nacionales o a cualquier otra empresa aérea comprometida en servicios aéreos internacionales similares y no deberá imponer o permitir la imposición, sobre la empresa aérea designada de la otra Parte, de cargos al usuario mayores que aquellos impuestos a sus propias empresas aéreas designadas en operaciones de servicios aéreos internacionales similares, usando aeronaves similares, instalaciones y servicios asociados.
3. Cada Parte promoverá que se lleven a cabo consultas entre las autoridades de cobro competentes y las empresas aéreas designadas, que usen los servicios e instalaciones. Deberá darse noticia razonable a dichos usuarios, cuando esto sea posible, sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos a los usuarios, suministrando información y



cifras de soporte relevantes para permitirles que expresen sus puntos de vista con anterioridad a que los cargos sean revisados.

### **Artículo XVI**

#### **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 de este Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre 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; 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 Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, firmada en Palermo el 14 de diciembre de 2000, o de cualquier otra Convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sea ratificada por ambas Partes.

2. Las Partes se prestarán 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 tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.



3. Las Partes actuarán en sus relaciones de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación, establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, exigirán que los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte podrá exigir a la empresa aérea designada por la otra Parte que observe las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte relacionada con la adopción de medidas especiales de seguridad, razonables, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

#### Artículo XVII

#### Transferencia de Utilidades

La empresa aérea designada por cada Parte tendrá derecho a transferir sin restricciones, sujeto a la disponibilidad de divisas y a la observancia de la legislación aplicable, los



ingresos recibidos, en relación con su actividad como transportista aéreo en el territorio de la otra Parte, a sus respectivos establecimientos principales o donde lo considere conveniente, en cualquier divisa de libre uso y conforme al tipo de cambio vigente en el mercado en la fecha de la transferencia.

#### **Artículo XVIII**

##### **Actividades Comerciales y Representaciones de la Empresa Aérea Designada**

1. En lo particular, cada Parte concederá a la empresa aérea designada por la otra Parte el derecho de comercializar el transporte aéreo en su territorio de manera directa y, a criterio de la empresa aérea, a través de sus agentes. Cada empresa aérea tendrá el derecho de comercializar el transporte conforme a lo previsto en este Convenio y cualquier persona será libre de adquirirlo en la moneda de dicho país, o en monedas de libre convertibilidad de otros países, sujeto a las leyes y reglamentos de cada Parte.
2. La empresa aérea designada por una de las Partes podrá solicitar la internación y permanencia en el territorio de la otra Parte, al personal ejecutivo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas, exclusivamente de nivel gerencial, que sea necesario para la operación de los servicios acordados, de conformidad con la legislación nacional de la Parte en materia migratoria, de empleo y demás aplicable.

#### **Artículo XIX**

##### **Estadísticas**

La Autoridad Aeronáutica de cada Parte, dispondrá que su empresa aérea designada facilite a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, si le fueren solicitados, todos los datos estadísticos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por la empresa aérea mencionada en los servicios convenidos.

22



### Artículo XX

#### **Aplicación a Vuelos Chárter/Vuelos No Regulares**

1. Las disposiciones establecidas en los artículos VIII "Leyes y Reglamentos", IX "Certificados y Licencias", X "Seguridad Operacional", XI "Derechos Aeroportuarios", XII "Impuestos y Derechos Aduaneros", XV "Cargos al Usuario", XVI "Seguridad de la Aviación", XVII "Transferencia de Utilidades", XIX "Estadísticas" y XXV "Consultas y Modificaciones", se aplicarán también a los vuelos chárter y otros vuelos no regulares operados por transportistas aéreos de una Parte hacia o desde el territorio de la otra Parte, al igual que los transportistas aéreos que operen dichos vuelos.
2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo no afectarán las leyes, reglamentos y regulaciones nacionales que gobiernen la autorización de vuelos chárter y de vuelos no regulares, o la conducta de los transportistas aéreos u otras partes involucradas en la organización de dichas operaciones.

### Artículo XXI

#### **Seguridad de Documentos de Viaje**

1. Cada Parte acuerda adoptar medidas que garanticen la seguridad de sus documentos de viaje.
2. Cada Parte acuerda mejorar los procedimientos para garantizar que los controles de emisión, verificación y uso de los pasaportes emitidos, sean de tal calidad que no puedan ser fácilmente mal utilizados y que no puedan ser ilícitamente alterados, copiados o emitidos.



3. Cada Parte, además acuerda intercambiar información operacional relacionada con documentos de viaje falsificados y a cooperar con la otra, para fortalecer la resistencia al fraude de documentos, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos falsificados, el uso de documentos válidos por impostores, el mal uso de documentos de viaje por legítimos titulares en seguimiento a la comisión de una ofensa, el uso de documentos de viaje que hayan expirados o hayan sido revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos fraudulentamente.

#### **Artículo XXII**

##### **Sistema Informático de Reserva**

Cada Parte aplicará el Código de Conducta de la OACI para la regulación y operación del Sistema Informático de Reserva dentro de su territorio.

#### **Artículo XXIII**

##### **Flexibilización del Procedimiento de Itinerarios para los Servicios Cargueros**

Considerando que los vuelos exclusivos de carga requieren flexibilidad en el desarrollo de su operación, las Partes autorizarán a las empresas designadas sus vuelos de carga sin exigir un registro de itinerario con designación específica de los puntos de operación, permitiendo un itinerario con diferentes puntos de salida, intermedios y de llegada, pudiendo omitir o alterar puntos de operación.

#### **Artículo XXIV**

##### **Convención Multilateral**

Si entra en vigor una Convención general y multilateral de transporte aéreo ratificado por ambas Partes, este Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de esa Convención.

24



**Artículo XXV**  
**Consultas y Modificaciones**

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se consultarán con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones de este Convenio.
2. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación o modificación de este Convenio o su correcto cumplimiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, se realizarán dentro de un período de treinta (30) días a partir de la fecha en la que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las Partes.
3. Si las Partes acordaran modificar este Convenio, las modificaciones se deberán formalizar a través de un canje de notas diplomáticas y entrarán en vigor mediante un canje de notas adicionales en las que ambas Partes se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.
4. Si las modificaciones se relacionan solamente con el Cuadro de Rutas o con las tarifas, las consultas se harán entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes. Cuando estas Autoridades acuerden un Cuadro de Rutas o Tarifas nuevas o revisadas, las modificaciones convenidas entrarán en vigor después de que sean aprobadas por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.

25



### **Artículo XXVI**

#### **Registro**

Este Convenio y toda modificación al mismo, se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

### **Artículo XXVII**

#### **Solución de Controversias**

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un Tribunal de Arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes y el tercero de común acuerdo por las dos, quien fungirá como Presidente del Tribunal, bajo la condición de que no será nacional de ninguna de las Partes.
2. Cada una de las Partes designará un árbitro dentro del término de treinta (30) días de haber acordado el arbitraje, estos nombrarán, de común acuerdo, en un plazo de quince (15) días, contados a partir del siguiente día de haber aceptado el nombramiento, al tercer árbitro.
3. Si dentro del plazo señalado no se llega a un acuerdo respecto del tercer árbitro, a petición de cualquiera de las Partes éste será designado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), conforme a los procedimientos de este Organismo.
4. Una vez integrado el Tribunal de Arbitraje, éste emitirá su resolución dentro de un plazo no mayor de cuarenta y cinco (45) días.

26



5. Las Partes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo.

6. Cada Parte correrá con los gastos de su propio árbitro. Los gastos del Presidente del Tribunal y cualquier otro gasto incurrido por la OACI, en caso que a través de dicha Organización se efectúe el nombramiento del referido presidente, serán compartidos equitativamente por las Partes.

#### **Artículo XXVIII**

##### **Protección del 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 de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

#### **Artículo XXIX**

##### **Disposiciones Finales**

1. Este Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última comunicación a través de la cual ambas Partes se hayan notificado, mediante canje de Notas Diplomáticas, el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación nacional para tal efecto.

2. Este Convenio tendrá vigencia indefinida, a menos que cualquiera de las Partes manifieste su decisión de denunciarlo, mediante notificación por escrito, dirigida a la otra Parte a través de la vía diplomática, con seis (6) meses de antelación. Esta notificación

27



deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Firmado en Nueva York a los...24... días del mes de septiembre de dos mil veinticuatro, en dos ejemplares originales en idioma castellano, siendo ambos textos igualmente auténticos.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end.

POR LA  
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

A handwritten signature in black ink, featuring a large circular loop followed by a horizontal line and a vertical stroke.

POR LA  
REPÚBLICA DE EL SALVADOR

28



**ANEXO**  
**CUADRO DE RUTAS**

La empresa aérea designada por el Gobierno de la República de El Salvador tendrá el derecho de operar servicios de transporte aéreo regular en la siguiente ruta:

Puntos en territorio de El Salvador – Puntos intermedios – punto o puntos en el territorio de la República Oriental del Uruguay – Puntos más allá.

La empresa aérea designada por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay tendrá el derecho de operar servicios de transporte aéreo regular en la siguiente ruta:

Puntos en territorio de la República Oriental del Uruguay – Puntos intermedios – puntos en la República de El Salvador – Puntos más allá.

**NOTAS**

1. La empresa aérea designada está autorizada para ejercer derechos de tráfico de Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta, Séptima y Octava (3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª y 8ª) Libertades del Aire, en la ruta autorizada.
2. La empresa aérea designada podrá omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de las Partes.
3. Las aerolíneas designadas están autorizadas para ejercer los servicios de transporte aéreo de cabotaje en el territorio de la otra Parte, para el transporte regular de pasajeros, carga y /o correo.
4. Los itinerarios de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con tres (3) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación.

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO CON  
LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR  
Aprobación  
Informe  
Anexo I

COMISIÓN DE ASUNTOS  
INTERNACIONALES

---

I N F O R M E

---

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales ha considerado y aprobado el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo, mediante el cual se aprueba el “Convenio sobre transporte aéreo entre la República Oriental del Uruguay y la República de El Salvador”, suscrito en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, el 24 de setiembre de 2024.

1. Objeto y Marco Jurídico del Convenio

El presente Convenio tiene como propósito establecer las bases jurídicas y operativas para el desarrollo de servicios aéreos internacionales regulares y no regulares entre los territorios de la República de El Salvador y la República Oriental del Uruguay.

El acuerdo se enmarca en los principios de la Convención sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (más adelante Convenio de Chicago o Convenio), así como en las normas y políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (más adelante OACI) del cual Uruguay resultó electo como miembro del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional para el período 2025-2028.

El texto incluye un Cuadro de Rutas Anexo, el cual forma parte integrante del Convenio, y define los trayectos y libertades del aire otorgadas a las empresas designadas por cada Estado con derecho a operar servicios de transporte aéreo.

2. Definiciones y Alcance

El Artículo I establece las definiciones esenciales para la interpretación del instrumento. Se precisan conceptos como “autoridades aeronáuticas”, “servicio aéreo internacional”, “empresa aérea designada”, “tarifa”, “frecuencia”, “servicio mixto” y “cargos al usuario”.

Los conceptos que no se definen, se remiten directamente al Convenio de la Aviación Civil, marco normativo de la OACI y a las legislaciones nacionales de ambas

- 2 -

Partes, garantizando uniformidad terminológica y seguridad jurídica en la aplicación del Convenio.

### 3. Otorgamiento de Derechos y Rutas Aéreas

Conforme al Artículo II, cada Parte concede a la otra, derechos de tráfico aéreo internacional, incluyendo:

- Derecho de sobrevuelo y escala técnica sin fines comerciales.
- Prestación de servicios regulares y no regulares, tanto de pasajeros como de carga y correo o exclusividad de carga.
- Posibilidad de operar rutas directas o combinadas hacia terceros países, con libertad para omitir puntos intermedios o transferir tráfico entre aeronaves.

El Anexo de Rutas habilita a ambas Partes a ejercer desde la Tercera hasta la Octava Libertad del Aire, lo que otorga un régimen de máxima apertura operacional. También se permite el cabotaje recíproco, sujeto a autorización previa, y se establece la obligación de comunicar itinerarios de vuelo a las autoridades aeronáuticas.

### 4. Designación, Autorización y Control de las Empresas Aéreas

El Artículo III reconoce el derecho de cada Parte de designar una o más empresas aéreas para operar las rutas convenidas. La designación se formaliza por vía diplomática, y la contraparte debe otorgar la autorización correspondiente sin demora indebida, condicionada al cumplimiento de la legislación nacional y reglamentos y regulaciones que normal y racionalmente sean aplicables.

El Artículo IV prevé las causales de negativa, suspensión o revocación de la autorización, entre ellas:

- Falta de establecimiento en el territorio de la Parte que la designa.
- Incumplimiento de normas de seguridad operacional o de aviación.
- Pérdida del control reglamentario por parte del Estado designante.
- Inobservancia de la legislación aplicable o de las condiciones del Convenio.

- 3 -

Antes de aplicar sanciones, debe realizarse un procedimiento de consultas bilaterales en un plazo de 30 días, salvo situaciones de urgencia que justifiquen medidas inmediatas.

#### 5. Operación, Flexibilidad y Cooperación Comercial

Los Artículos V a VII introducen disposiciones sobre la flexibilidad operacional y la cooperación entre aerolíneas.

Las empresas designadas podrán utilizar aeronaves propias o arrendadas, fletadas o intercambiadas de empresas aéreas de ambas partes o de terceras partes conforme al Artículo 83 bis del Convenio de Chicago, previa aprobación de las autoridades competentes de ambos países.

Asimismo, se permite la celebración de acuerdos comerciales de cooperación y colaboración (código compartido, arrendamiento, fletamento, bloqueo de espacio, entre otros) con empresas de ambas Partes o de terceros países. Dichos acuerdos requieren autorización administrativa previa de la autoridad aeronáutica con plazo de 90 días, sujeta a control de competencia y transparencia informativa para los usuarios.

#### 6. Aplicación de Leyes Nacionales y Reconocimiento de Certificados

De acuerdo con el Artículo VIII, las aeronaves, pasajeros, tripulaciones y cargas que operen entre ambas Partes estarán sujetos a las leyes nacionales en materia de migración, aduanas, sanidad y seguridad del territorio de cada parte.

El Artículo IX establece el reconocimiento recíproco de certificados, títulos y licencias aeronáuticas, siempre que los requisitos de emisión sean equivalentes o superiores a los estándares mínimos de la Convención.

#### 7. Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación

Los Artículos X y XVI conforman el eje de las obligaciones en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

Cada Parte puede solicitar consultas para verificar el cumplimiento de las normas de seguridad, realizar inspecciones siempre que no causen demoras innecesarias y suspender operaciones como medida urgente para garantizar la seguridad. Se prevé un proceso con plazos de 30 y 15 días, garantizando un debido proceso.

- 4 -

En cuanto a seguridad de la aviación, se incorporan los compromisos derivados de los Convenios firmados en Tokio (1963), La Haya (1970), Montreal (1971 y 1988) y Palermo (2000), reforzando la cooperación contra actos de represión ilícita, secuestros y sabotaje, así como delincuencia organizada transnacional.

Las Partes deben actuar acorde a las Normas y Métodos de la OACI en materia de seguridad, control de pasajeros, carga y tripulaciones y podrá exigir su cumplimiento a las empresas aéreas.

#### 8. Aspectos Económicos y Regulatorios

El Convenio incorpora un conjunto de disposiciones económicas que buscan garantizar la equidad, competencia leal y transparencia tarifaria:

- Artículo XI: Impone tasas aeroportuarias justas y razonables, equivalentes a las aplicadas a aerolíneas internacionales.
- Artículo XII: Somete los impuestos y derechos aduaneros a la legislación de cada Parte.
- Artículo XIII: Asegura oportunidades equitativas para las aerolíneas designadas bajo el principio de reciprocidad real y efectiva.
- Artículo XIV: Las tarifas se fijarán según criterios de mercado, limitando la intervención estatal a casos de discriminación, prácticas anticompetitivas o subsidios.
- Artículo XV: Regula los cargos al usuario (tasas por uso de aeropuertos e instalaciones), que deberán ser razonables, transparentes y sujetos a consulta previa con los operadores, además de no preferenciales para los nacionales. Los mismos deben estar basados sobre principios de economía y no deberán ser más altos que aquellos que pagan las otras aerolíneas por dichos servicios.

#### 9. Régimen Financiero, Comercial y Administrativo

Los Artículos XVII y XVIII reconocen a las empresas designadas el derecho a transferir libremente sus utilidades en moneda de libre convertibilidad, conforme a la disponibilidad de divisas y a las leyes locales.

También se les concede el derecho a establecer oficinas y personal operativo y comercial en el territorio de la otra Parte, bajo la legislación migratoria y laboral correspondiente.

- 5 -

El Artículo XIX impone la obligación de intercambio estadístico sobre volumen del tráfico, pasajeros y carga, a solicitud de las Autoridades Aeronáuticas.

#### 10. Disposiciones sobre Vuelos No Regulares y Documentos de Viaje

El Artículo XX extiende la aplicación de diversas disposiciones del Convenio (seguridad, aduanas, tasas, estadísticas, etc.) a los vuelos chárter o no regulares.

El Artículo XXI establece medidas de seguridad documental, promoviendo la integridad y protección de pasaportes y documentos de viaje, así como el intercambio de información sobre fraudes y falsificaciones.

#### 11. Sistemas de Reserva e Itinerarios de Carga

El Artículo XXII dispone la aplicación del Código de Conducta de la OACI para los sistemas informáticos de reserva, garantizando neutralidad y transparencia en la oferta de servicios.

El Artículo XXIII introduce una regla de flexibilización operativa para vuelos cargueros, eximiéndolos de registrar itinerarios fijos y permitiendo variaciones según necesidades comerciales.

#### 12. Consultas, Modificaciones y Solución de Controversias

Los Artículos XXIV a XXVII regulan los mecanismos institucionales de ajuste y solución de conflictos:

- Las consultas de cada país, para conocer puesta en práctica, interpretación o modificaciones, cuyo procedimiento involucra que las autoridades aeronáuticas deben realizarlo dentro de los 30 días, que se efectuó la solicitud en el país.

- Las modificaciones al Convenio se formalizan por canje de notas diplomáticas.

- Las discrepancias no resueltas se someten a arbitraje internacional, mediante un tribunal tripartito conforme a los procedimientos de la OACI.

- Las controversias serán sometidas a un tribunal de Arbitraje compuesto por tres personas uno representando a cada país y un tercero elegido de común acuerdo, asimismo se establece el procedimiento con plazos y decisiones obligatorias y definitivas dictadas por el tribunal.

- 6 -

Asimismo, el Convenio y sus enmiendas deben ser registrados ante la OACI (Artículo XXVI).

#### 13. Protección Ambiental y Desarrollo Sostenible

El Artículo XXVIII reafirma el compromiso de ambas Partes con la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible de la aviación, ajustándose a las políticas, normas y prácticas recomendadas (SARPs) referidas a temas ambientales de la OACI.

#### 14. Entrada en Vigor, Vigencia y Denuncia

Según el Artículo XXIX, el Convenio entra en vigor 30 días después del canje de notas diplomáticas que confirmen el cumplimiento de los requisitos exigidos por la legislación de cada país.

La duración es indefinida, pudiendo cualquiera de las Partes denunciarlo mediante notificación escrita con una antelación mínima de seis meses.

#### 15. Conclusión

El Convenio sobre Servicios Aéreos entre la República de El Salvador y la República Oriental del Uruguay establece un marco jurídico integral, moderno y flexible para la prestación de servicios aéreos internacionales. Promueve la conectividad, la competencia leal, la seguridad operacional y la cooperación bilateral, conforme a los principios del Derecho Aeronáutico Internacional.

Por último destacar que este Convenio, refleja los estándares contemporáneos de la OACI en materia de liberalización del transporte aéreo, seguridad, protección ambiental y transparencia económica, asegurando a ambas Partes una base sólida para el desarrollo sostenible de sus relaciones aéreas.

Por lo anteriormente expuesto, aconsejamos al Cuerpo la aprobación de este Convenio sin modificaciones, dado que es consistente con la práctica bilateral aeronáutica de Uruguay.

Sala de la Comisión, 4 de marzo de 2026

SILVANA PÉREZ BONAVITA  
MIEMBRO INFORMANTE  
VÍCTOR MARTÍN ALDAYA

- 7 -

CECILIA BADÍN  
MARNE OSORIO LIMA  
ADRIANA PEÑA  
JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ  
CARLOS VARELA NESTIER

≠

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS CON  
LA REPÚBLICA DEL ECUADOR  
A p r o b a c i ó n

PODER EJECUTIVO

---

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA  
MINISTERIO DE TURISMO  
MINISTERIO DE AMBIENTE

Montevideo, 27 de mayo de 2025

Señora 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 sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República del Ecuador”, suscrito en Quito, República del Ecuador, el 29 de mayo de 2024.

FUNDAMENTOS

Desde la Convención de París de 1919 existe el principio según el cual cada Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se erige sobre su territorio. Este principio fue ratificado años más tarde por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, el cual dejó a la libre autonomía de los Estados concederse mutuamente, ciertos derechos de tipo económico en materia de transporte de pasajeros, carga y correo, surgidos del desarrollo del transporte aéreo internacional.

El presente Acuerdo, que es suscrito entre dos Estados Partes del Convenio de Chicago antes mencionado, sigue los lineamientos de dicho Convenio, teniendo la finalidad de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios.

Ambos Estados consideran que una mejor conectividad aérea redundará en mejores oportunidades y posibilidades de crecimiento económico - comercial, por lo que procuran promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, deseando facilitar la expansión de oportunidades de dichos servicios aéreos internacionales.

- 2 -

Reconocen que estos servicios, si son eficientes y competitivos, hacen posible que se ofrezca al público, de pasaje y carga, precios y servicios competitivos en mercados abiertos y benefician también al comercio, al bienestar de los consumidores y al crecimiento económico.

Asimismo, resulta importante la aprobación de un Acuerdo de esta naturaleza, por una parte, para facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional y por otra parte, para asegurar el más alto grado de seguridad operacional en estos servicios, mostrando la preocupación por los actos y amenazas contra la seguridad de las aeronaves, personas y bienes que ponen en peligro, que afectan negativamente los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad operacional de la aviación civil.

Es un Acuerdo que está acorde con la política llevada adelante por la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, respecto a favorecer la liberalización de los Acuerdos de Servicios Aéreos como herramienta para incrementar las posibilidades de conectividad del país con el mundo.

## TEXTO

El Acuerdo sobre Servicios de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República del Ecuador consta de un preámbulo, 27 artículos y un anexo.

El Artículo 1 establece las definiciones de los términos empleados en el presente Acuerdo, entre otros, líneas aéreas designadas, territorio y servicio aéreo.

El Artículo 2 refiere al otorgamiento de derechos que cada Parte concede a la otra para que las líneas aéreas designadas establezcan y operen servicios de transporte aéreo internacional regulares, en las rutas detalladas en la lista anexa al Acuerdo.

El Artículo 3 regula la designación y autorización por cada Parte de las líneas aéreas que desee, para que realicen los servicios de transporte aéreo acordados, así como la autorización y permisos de las operaciones por parte de las Autoridades Aeronáuticas.

El Artículo 4 refiere a la posibilidad de las partes en revocar, suspender o limitar la autorización para operar, con previa consulta a la otra Parte, cuando la línea aérea no cumpla la normativa de la Parte que concede los derechos; cuando la línea aérea no esté constituida ni tenga su oficina principal en el territorio de la Parte que la designa; cuando la línea aérea no esté bajo el control reglamentario efectivo del Estado designante, y

- 3 -

cuando la línea aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del Acuerdo y su anexo.

En el Artículo 5 se establece lo relativo a las instalaciones y los cargos aeroportuarios a los usuarios por concepto de uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra Parte.

El Artículo 6 refiere a exoneraciones de los derechos aduaneros y otros cargos sobre las aeronaves, equipo, combustible, piezas de repuesto, provisiones de a bordo y otros efectos, en los servicios que realice una Parte al ingresar al territorio de la otra Parte.

El Artículo 7 establece que en materia impositiva se estará a lo que determine la legislación de cada país, así como el o los convenios celebrados por ambos Estados para evitar la doble imposición.

El Artículo 8 dispone el derecho a transferir el exceso de los ingresos sobre los gastos obtenidos por las aerolíneas producto de sus servicios aéreos.

El Artículo 9 sobre oportunidades comerciales regula la representación de las líneas aéreas de cualquiera de las Partes y sus ventas, previendo la apertura de oficinas comerciales en el territorio de la otra Parte, así como el envío de personal especializado para la prestación de los servicios, dando cumplimiento a la legislación local.

El Artículo 10 refiere a las leyes, normas y reglamentaciones vigentes en una de las Partes, sobre migración, despacho, ingreso, aduanas y cuarentena, las que serán aplicables a pasajeros, tripulación, carga y correo de las aeronaves de la otra Parte mientras se encuentren en el territorio de aquella.

El Artículo 11 se denomina disposiciones de capacidad, y habilita a que la línea aérea designada determine la capacidad y frecuencia de los servicios que ofrece, basándose en consideraciones de mercado.

El Artículo 12 refiere a la aprobación de los horarios de vuelo por parte de las Autoridades Aeronáuticas.

El Artículo 13 prevé que las Partes harán un regular intercambio de información para la correcta aplicación del Acuerdo.

El Artículo 14 versa sobre las tarifas que cobrarán las líneas aéreas designadas de las Partes por los servicios acordados, disponiendo que las mismas serán establecidas basándose en consideraciones comerciales de mercado.

- 4 -

El Artículo 15 refiere a la seguridad operacional. Al respecto, se realizarán consultas de las Partes sobre las normas estándar de seguridad operacional aplicadas en aspectos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de las líneas aéreas designadas.

En el Artículo 16 con relación a la Seguridad en la Aviación, las Partes reconocen su obligación mutua de proteger la seguridad en la aviación civil contra actos de interferencia ilícitos. A esos efectos, las Partes se prestarán toda la asistencia necesaria para evitar actos ilícitos de apoderamiento de aeronaves civiles y demás actos ilícitos que atenten contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

El Artículo 17 regula el reconocimiento de certificados, licencias y habilitaciones disponiéndose que cada Parte reconocerá como válidos, los títulos de aptitud, las licencias y habilitaciones concedidas o revalidadas por la otra Parte y vigentes, siempre que los requisitos para dichos certificados o licencias sean al menos equivalentes a los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Artículo 18 establece los procedimientos a seguirse por la Parte en cuyo territorio sucede un accidente o aterrizaje forzoso de una aeronave de la otra Parte, previendo la comunicación inmediata, y la adopción de medidas necesarias para la investigación, en la cual podrán participar como observadores representantes de ésta.

El Artículo 19 dispone lo atinente a la aplicabilidad de leyes y reglamentos de cada Parte, respecto, entre otras, a la entrada, permanencia y partida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga.

El Artículo 20 refiere a la protección ambiental, estableciéndose la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación.

El Artículo 21 prevé que por razones militares o de seguridad pública, puedan restringirse o prohibirse uniformemente los vuelos de las líneas aéreas designadas de la otra parte en zonas del territorio.

En los Artículos 22 a 27 se consignan las cláusulas de estilo en este tipo de Acuerdos: Consultas y modificaciones, Solución de Controversias, compatibilidad con Convenios Multilaterales, terminación, Registro en la OACI y Entrada en Vigor.

- 5 -

El Anexo del Acuerdo detalla el plan de rutas de pasajeros y carga en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las aerolíneas designadas.

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

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

YAMANDÚ ORSI  
MARIO LUBETKIN  
MARTÍN VALLCORBA  
SANDRA LAZO  
LUCÍA ETCHEVERRY  
FERNANDA CARDONA  
PABLO MENONI  
EDGARDO ORTUÑO

---

- 6 -



## PROYECTO DE LEY

---

Artículo único.- Apruébase el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República del Ecuador”, suscrito en la ciudad de Quito, República del Ecuador el 29 de mayo de 2024.

Montevideo, 27 de mayo de 2025

MARIO LUBETKIN  
MARTÍN VALLCORBA  
SANDRA LAZO  
LUCÍA ETCHEVERRY  
FERNANDA CARDONA  
PABLO MENONI  
EDGARDO ORTUÑO

---

- 7 -



PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA CÁMARA DE SENADORES

---

Artículo único.- Apruébase el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República del Ecuador”, suscrito en la ciudad de Quito, República del Ecuador, el 29 de mayo de 2024.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 12 de agosto de 2025.

BLANCA RODRÍGUEZ  
PRESIDENTA

Dr. Mag. JOSÉ PEDRO MONTERO  
SECRETARIO

---



## **ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS**

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

**Y**

**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

### **PREÁMBULO**

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República del Ecuador,

Deseosos de fomentar y fortalecer las relaciones de carácter económico y cultural existentes entre sus dos pueblos;

Conscientes de que el establecimiento de servicios aéreos es un instrumento eficaz y necesario a tales fines;

Animados del mejor espíritu de cooperación y en el marco de las normas y los principios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y de los demás instrumentos plurilaterales y multilaterales que ambas Partes han ratificado o a los que han adherido;

Han acordado lo siguiente:

### **ARTICULO 1 DEFINICIONES**

1. Para la aplicación del presente Acuerdo y su Anexo:

- a) "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, su Anexo y las modificaciones realizadas al Acuerdo y al Anexo.
- b) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República del Ecuador el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil, y en el caso de la República Oriental del Uruguay la Junta Nacional de Aeronáutica Civil y la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, o en ambos casos cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas actualmente por dichas autoridades.
- c) "Código compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas por ambas Partes 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 para el transporte de pasajeros, carga y correo, utilizando cada línea aérea su propio código.
- d) "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluidos todos los anexos adoptados conforme al artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los anexos o del Convenio conforme a los artículos 90 y 94 del mismo aprobados por ambas Partes.
- e) "Cuadro de rutas" significa el cuadro de rutas anexo, o bien modificado de conformidad con el artículo 22 del presente Acuerdo.
- f) "Líneas aéreas designadas" significa las empresas de transporte aéreo que cada una de las Partes haya designado, de conformidad con el artículo 3 del presente Acuerdo, para la explotación de los servicios aéreos.
- g) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional.
- h) "Servicio aéreo", "Servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen el significado que les asigna respectivamente el artículo 96 del Convenio;
- i) "Servicios acordados" significa los servicios aéreos descritos en el artículo 2 del presente Acuerdo.
- j) "Tarifa" significa los precios que han de abonarse por concepto del transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican dichos precios, incluidos los previstos para agencias y otros servicios auxiliares, pero excluidas la remuneración y las condiciones para el transporte de correo;
- k) "Tasas de usuario" significa las tasas cobradas a las líneas aéreas por el uso de dispositivos de seguridad aeroportuaria, de navegación aérea u otras instalaciones.



l) "Territorio" tiene el significado asignado en el artículo 2 del Convenio.

## ARTICULO 2 OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Las Partes se conceden mutuamente los derechos detallados en el presente Acuerdo, a los efectos de permitir a sus líneas aéreas designadas prestar servicios aéreos internacionales regulares y no regulares en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas (en adelante los "Servicios Acordados" y "Rutas Especificadas", respectivamente).
2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán, mientras operen un servicio acordado en una ruta especificada, de los siguientes beneficios:
  - a) de sobrevolar el territorio de la otra Parte;
  - b) de hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
  - c) de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga o exclusivos de carga, entre ambos territorios y entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer País, directamente o a través de su propio territorio, sin limitaciones en cuanto a frecuencias y material de vuelo, el que podrá ser propio, arrendado o fletado.
3. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte, sobre bases no discriminatorias.
4. Cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:
  - a) Efectuar vuelos en cualquier dirección.
  - 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.
  - 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.
  - g) Explotar servicios en régimen de Código compartido.
5. Nada en este Acuerdo deberá considerarse que confiere a las líneas aéreas designadas de cada Parte el derecho de cabotaje.

### **ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo 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 y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con el Artículo 2 del presente Acuerdo.
2. Al recibir dicha designación y la solicitud de autorización de explotación de la línea aérea designada, en la forma y en el modo prescrito, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:
  - a) la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado que la designe y tenga su domicilio principal en dicho Estado;
  - b) el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada sea ejercido y mantenido por la Parte que designa la línea aérea;
  - c) la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el artículo 15 (Seguridad Operacional) y en el artículo 16 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo; y
  - d) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

### **ARTICULO 4 REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS**

1. Cada Parte se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en los siguientes casos:
  - a) cuando esta línea o líneas aéreas no cumplan las leyes y reglamentos de la Parte que concede los derechos;



- b) cuando la línea aérea o líneas aéreas no estén constituidas o no tengan su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte;
  - c) cuando la línea aérea o líneas aéreas no estén bajo el control reglamentario efectivo del Estado designante; y
  - d) cuando la línea o líneas aéreas dejen de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del presente Acuerdo y su Anexo.
2. A menos que la revocación o suspensión inmediatas sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente luego de la celebración de una Reunión de Consulta con arreglo al Artículo 22 del presente Acuerdo.

#### **ARTICULO 5 USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y ESTABLECIMIENTO DE TASAS AL USUARIO**

1. La línea o líneas aéreas designadas por cada Parte tendrá derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra Parte.
2. Al utilizar dichas instalaciones y servicios prestados por una Parte la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte no deberán pagar tasas más altas que las que pagan las demás líneas aéreas nacionales que operan en servicios internacionales.
3. Cada Parte 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 6 EXONERACIÓN DE TASAS E IMPUESTOS ADUANEROS**

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas por las Partes, su equipo habitual, combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, provisiones de a bordo, incluso alimentos y bebidas, estarán exentos de todos los derechos de aduana, de inspección y otros derechos o impuestos, al entrar en el territorio de la otra Parte, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves hasta la continuación del vuelo.
2. Aun cuando podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero,

estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción del pago de servicios prestados:

- a) las Provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las autoridades de las mismas, para su consumo a bordo de las aeronaves destinadas a los servicios convenidos de la otra Parte.
  - b) las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte.
  - c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte y destinados a los servicios convenidos, incluso cuando estos se consuman durante el vuelo sobre territorio de la otra parte; y
  - d) los impresos y material de publicidad de la línea o líneas aéreas, sin valor comercial; y,
3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

#### **ARTÍCULO 7 IMPUESTOS**

Los impuestos que perciban las líneas aéreas designadas por la prestación de servicios de transporte aéreo estarán sujetos a la legislación de cada país, con observancia a las disposiciones establecidas en el convenio celebrado entre ambos Estados para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal.

#### **ARTÍCULO 8 TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES**

Cada Parte asegurará a la otra Parte la transferencia de los excedentes de los ingresos sobre gastos realizados en su territorio, en cuanto al transporte de pasajeros, correo y carga efectuado por las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Los efectos tributarios relativos a la transferencia de fondos hacia el exterior y conversión de divisas, se regularán de conformidad con las disposiciones de la legislación de cada



Parte, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones de los convenios para evitar la doble imposición, que entre ellas hubieren suscrito.

### ARTICULO 9 OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte 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 ("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.
4. Cada línea aérea designada por cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.

En caso de designación de un agente general o agente general de ventas, el agente será nombrado de conformidad con las leyes y reglamentaciones aplicables pertinentes de cada Parte.

5. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes 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; 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.

6. 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 10 REGLAMENTACIONES PARA EL INGRESO Y DESPACHO**

- 1) Las leyes, normas y reglamentaciones vigentes en una de las Partes relacionadas con el ingreso o partida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, carga y correo transportados por avión (tales como las reglamentaciones relacionadas con el ingreso, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena) serán aplicables a los pasajeros, tripulaciones, carga y correo de las aeronaves de una aerolínea designada por la otra Parte mientras se encuentren en el territorio de la primera Parte.
- 2) Las leyes, normas y reglamentaciones vigentes en una de las Partes relacionadas con la admisión, permanencia o salida de su territorio de aeronaves que realizan servicios de navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de ambas Partes, sin distinción de nacionalidad y tales aeronaves cumplirán dichas disposiciones tanto a su ingreso, partida o estadía en el territorio de dicha Parte.
- 3) Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito a través del territorio de una Parte estarán sujetos a un control simplificado de aduana o inmigración. El equipaje, la carga y el correo estarán exonerados de los impuestos aduaneros, tasas de inspección y demás tasas e impuestos nacionales si se encuentran en tránsito directo.

#### **ARTICULO 11 DISPOSICIONES DE CAPACIDAD**

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

#### **ARTICULO 12 APROBACIÓN DE PROGRAMACIONES DE VUELO**

Las aerolíneas designadas comunicarán a las Autoridades Aeronáuticas de las Partes en fecha no posterior a los treinta días anteriores a la iniciación de los servicios convenidos en las rutas determinadas de conformidad con el Artículo 2



del presente Acuerdo, el tipo de servicios, los tipos de aeronaves a ser utilizadas y la programación de vuelos. Esto se aplicará asimismo a futuros cambios, así como previo a cada programación de verano y de invierno.

### **ARTICULO 13 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN**

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes harán un regular intercambio de información con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación correcta de las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo.
2. Las Autoridades Aeronáuticas de la Parte en cuya jurisdicción la o las líneas aéreas de la otra Parte o su personal hayan cometido infracción contra los reglamentos de navegación aérea, la pondrá en conocimiento de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte.
3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes deberá suministrar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra, si les fuere solicitado, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios y de que disponga la otra Parte. Tales informes podrán incluir todos los datos necesarios para determinar la cantidad de tráfico transportado por la línea o líneas aéreas designadas en los servicios convenidos y el origen y destino de tal tráfico.

### **ARTÍCULO 14 TARIFAS**

1. Las Partes permitirán que cada una de las líneas aéreas designadas establezcan las tarifas por servicios del transporte aéreo en función de consideraciones comerciales del mercado correspondiente. La intervención de las Partes se limitará a:
  - a) La prevención de tarifas predatorias o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
  - b) La protección de los consumidores frente a tarifas irrazonablemente altas o restrictivas, debido al abuso de una posición dominante;
  - c) No permitir que sus líneas aéreas designadas, ya sea con otra u otras líneas aéreas o por separado, abusen de su poder de mercado de tal manera que la consecuencia sea, pueda ser, o tenga la intención de ser, la exclusión de un competidor de una ruta.
2. Las Partes podrán exigir que se notifiquen y registren a sus respectivas autoridades aeronáuticas las tarifas a cobrar por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en los

vuelos de entrada y de salida de su territorio.

3. Ninguna Parte emprenderá acción unilateral alguna para evitar que entre en vigor o que continúe vigente una tarifa.

Si cualquiera de las Partes cree que la citada tarifa no es consecuente con las consideraciones del párrafo 1 de este artículo, pedirá que se celebren consultas y notificará lo antes posible a la otra Parte Contratante la razón de su descontento. Estas consultas deberán celebrarse dentro de los treinta (30) días posteriores al recibo de la solicitud y las Partes colaborarán para obtener la información necesaria para lograr una solución razonada del problema. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a un precio sobre el cual se ha presentado una notificación de descontento, cada Parte se esforzará lo posible para llevar a la práctica el acuerdo en cuestión. Si no se logra un acuerdo mutuo, el precio entrará en vigor o seguirá vigente.

4. En todo caso para el tema de tarifas se estará al principio conocido como del país de origen del tráfico.

#### **ARTICULO 15 SEGURIDAD OPERACIONAL**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 (treinta) días de presentada dicha solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, que tratan de las normas de seguridad operacional, que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a la otra 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 del 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 una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra 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, 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 son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.



4. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho será notificado al Secretario General de la OACI. También será notificada a este último la solución satisfactoria de dicha situación.
5. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización operativa de una línea aérea de la otra Parte inmediatamente en el caso que la primera de las mencionadas concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una serie de inspección, denegación de acceso para la inspección de rampa, consulta u otra forma, que se debe tomar medidas inmediatas para la seguridad de una operación de la línea aérea.
6. Toda acción de una Parte tomada de conformidad con los párrafos anteriores del presente artículo será interrumpida una vez que el fundamento por el cual se procedió a tomar esa medida dejare de existir.
7. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o validados, por una Parte, y que sigan vigentes, se reconocerán como válidos por la otra Parte a los efectos de operar servicios previstos en el presente Acuerdo, en el entendido de que los requisitos bajo los cuales tales certificados o licencias fueron expedidos o validados son iguales o superiores a los estándares mínimos fijados o que pueden ser fijados conforme al Convenio. Cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, a los efectos de los vuelos sobre su territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales o validados por la otra Parte o por cualquier otro Estado.
8. Si los privilegios o condición de las licencias o certificados mencionados en el párrafo 7 del presente artículo, expedidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea o líneas aéreas designadas o respecto de una aeronave que opere los servicios convenidos en las rutas determinadas permitieran una diferencia con los estándares establecidos por el Convenio, y dicha diferencia ha sido presentada ante la Organización Internacional de Aviación Civil, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte podrán solicitar consultas de acuerdo con el artículo 22 del presente Acuerdo con las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte con el fin de comprobar que la práctica en cuestión es aceptable para ellos. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio se podrá aplicar el artículo 4 del presente Acuerdo.

## **ARTICULO 16 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes 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 validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en

particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio o 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, 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 esos Convenios.

2. Las Partes Contratantes 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 tripulación, aeropuerto e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronave de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o 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.
4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación que se mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y los efectos personales, el equipaje, la carga y suministro de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuerto o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.



### **ARTICULO 17 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS, LICENCIAS Y HABILITACIONES**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte y aún vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos bajo los cuales se hayan expedido tales certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.
2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y de los certificados mencionados en el numeral anterior, expedidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, muestren diferencias en los estándares mínimos establecidos en virtud del convenio y que dichas diferencias hayan sido notificadas a la OACI, la otra Parte puede pedir que se realicen consultas entre las Autoridades Aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.
3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, en lo que respecta a los vuelos o el aterrizaje sobre su propio territorio, las licencias otorgadas a sus nacionales por la contraparte.

### **ARTICULO 18 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

1. En caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las Partes en el territorio de la otra Parte, ésta dará los pasos necesarios para socorrer inmediatamente a los pasajeros, a los miembros de la tripulación y a la aeronave y adoptará las medidas para asegurar la integridad de la aeronave, así como la integridad del equipaje, de la carga y del correo que estén en dicha aeronave.
2. La Parte en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, comunicará inmediatamente el hecho a la otra Parte y tomará las medidas necesarias para la investigación de las circunstancias y causas del mismo y por solicitud, dará permiso correspondiente a los representantes de esta otra Parte para que participen como observadores durante la investigación.
3. La Parte que realice la investigación del accidente proporcionará a la otra Parte información sobre sus resultados y un informe final.

### **ARTICULO 19 APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS**

1. Las leyes y regulaciones de una Parte que rigen la entrada y salida de su Territorio de

aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de dicho Territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte.

2. Las leyes y regulaciones de una Parte relativos a la entrada, estadía y salida de su Territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, valores, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte mientras estén dentro de dicho Territorio.
3. Respecto a la aplicación de la normativa de cada país, ninguna Parte concederá preferencia a sus propias líneas aéreas ni a ninguna otra respecto a las líneas aéreas de la otra Parte que se utilicen para un transporte aéreo internacional similar.

#### **ARTICULO 20 PROTECCIÓN DEL AMBIENTE**

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

#### **ARTICULO 21 ZONAS PROHIBIDAS**

1. Cada Parte podrá, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones sean aplicadas igualmente a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la primera Parte o a las líneas aéreas de terceros Estados que exploten servicios aéreos similares.
2. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no interferir innecesariamente con la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de una Parte y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a la otra Parte.



## **ARTICULO 22 CONSULTAS Y MODIFICACIONES AL ACUERDO Y AL ANEXO**

1. Si cualquiera de las Partes considera deseable modificar el presente Acuerdo o su Anexo, podrá solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, en relación con las modificaciones propuestas. Las consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a contar de la fecha de recibo de la solicitud.
2. El presente Acuerdo podrá ser modificado o enmendado por el consentimiento escrito de ambas Partes en cualquier momento. Las modificaciones y enmiendas entrarán en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.
3. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo se acordarán directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes y entrarán en vigencia definitiva cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía Diplomática.

## **ARTICULO 23 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

1. En caso de surgir alguna divergencia con respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, las Partes tratarán de solucionarla mediante negociaciones directas conforme al régimen de Consultas previsto en el párrafo 1 del artículo 22.
2. En caso de continuar la controversia sobre interpretación o aplicación del presente Acuerdo será resuelto en forma amistosa a través de negociaciones directas entre las Partes, por vía diplomática.

## **ARTICULO 24 CUMPLIMIENTO DE LOS CONVENIOS MULTILATERALES**

En caso que un convenio de transporte aéreo multilateral general aceptado por las Partes entre en vigor, sus disposiciones prevalecerán. Cualquier discusión resultante con el fin de determinar la medida en que el presente Acuerdo sea terminado, sustituido, modificado o complementado por las disposiciones de convenio multilateral, se llevará a cabo de conformidad con el párrafo 1 del artículo 22 del presente Acuerdo.

## **ARTICULO 25 TERMINACIÓN**

Cada Parte podrá notificar a la otra por escrito a través de la vía diplomática su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Una copia de la notificación será cursada simultáneamente al Secretario General de la Organización Internacional de Aviación Civil.

23

Si dicha notificación es cursada, el presente Acuerdo terminará doce meses después de la fecha en que la otra Parte recibe la notificación de terminación, a menos que las partes convengan que la notificación de referencia se retira antes del vencimiento de dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo de la notificación se considerará que la notificación fue recibida catorce días después de la fecha en que el Secretario General de la Organización Internacional de Aviación Civil recibe su copia.

#### **ARTÍCULO 26 ENTRADA EN VIGOR**

El presente Acuerdo entrará en vigor una vez que las Partes hayan dado cumplimiento a los requisitos legales internos. Las Partes se notificarán recíprocamente el cumplimiento de tales requisitos.

El Acuerdo entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la fecha de recepción de la última notificación.

#### **ARTÍCULO 27 REGISTRO**

El presente Acuerdo y cualquier enmienda será registrado ante la Organización Aviación Civil Internacional.

Hecho en Quito, en dos ejemplares del mismo tenor, a los veinte y nueve días del mes de mayo del año dos mil veinte y cuatro.

**Por el Gobierno de la República  
Oriental del Uruguay**

**Ricardo Baluga  
Embajador de la República  
Oriental del Uruguay**

**Por el Gobierno de la  
República del Ecuador**

**Gabriela Sommerfeld  
Ministra de Relaciones  
Exteriores y Movilidad  
Humana**



## ANEXO

## Cuadro de Rutas pasajeros y Carga

<b>Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas por la República Oriental de Uruguay</b>				
<b>Puntos Anteriores</b>	<b>Puntos de Origen</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos de Destino</b>	<b>Puntos más allá</b>
Cualquier Punto	Cualquier Punto en Uruguay	Cualquier Punto	Cualquier Punto en Ecuador	Cualquier punto

<b>Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas por la República del Ecuador</b>				
<b>Puntos Anteriores</b>	<b>Puntos de Origen</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos de Destino</b>	<b>Puntos más allá</b>
Cualquier Punto	Cualquier Punto en Ecuador	Cualquier Punto	Cualquier Punto en Uruguay	Cualquier punto

## NOTAS:

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes podrán, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:
  - a. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas, sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico permitido en virtud del presente instrumento, con la condición de que el transporte es parte de un servicio que incluye un punto en el territorio de la Parte que designa la línea aérea.
  - b. Cambiar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
  - c. Servir en las rutas a puntos intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y en cualquier orden, sin derechos de

cabotaje.

- d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos.
- e. Transferir el tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.
- f. Servir a puntos anteriores hasta cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos. Cualquier cambio tiene que ser informado al usuario.

## 2. Servicios Exclusivos de Carga

- a) Las líneas aéreas designadas podrán omitir cualquier punto o puntos en cualquiera o todos sus vuelos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista.
- b) Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico de hasta séptima libertad del aire sobre el cuadro de rutas acordado.
- c) Las operaciones a dos o más puntos en los territorios de las Partes podrán operarse en forma separada o en combinación sin derechos de cabotaje entre puntos del mismo país; y,
- d) Las Autoridades Aeronáuticas podrán considerar, con base en reciprocidad y según las necesidades del servicio, el otorgamiento de derechos de tráfico adicionales.

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS CON  
LA REPÚBLICA DEL ECUADOR  
Aprobación  
Informe  
Anexo I

COMISIÓN DE ASUNTOS  
INTERNACIONALES

---

I N F O R M E

---

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales ha considerado y aprobado el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo, mediante el cual se aprueba el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos con la República del Ecuador”, suscrito en la ciudad de Quito, República de Ecuador, el 29 de mayo de 2024.

1. Introducción y objeto del informe

El presente informe tiene por finalidad proporcionar un análisis técnico-jurídico exhaustivo del Acuerdo, examinando el contenido del mismo artículo por artículo.

2. Fundamentación normativa y marco jurídico internacional

El presente Acuerdo se enmarca en los principios de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944), lo que asegura su compatibilidad con los estándares internacionales definidos por la OACI, así como también se encuadra en las obligaciones asumidas por cada estado en materia de tratados plurilaterales y multilaterales lo que confiere solidez jurídico-institucional al instrumento.

Destacar que este acuerdo mantiene una estructura similar, a la de otros acuerdos bilaterales firmados por Uruguay, tales como los acuerdos con Panamá (Ley N° 17.090 de 13/05/1999) con Paraguay (aprobado por la Ley N° 19.533 de 15/09/2017) y con Qatar (aprobado por la Ley N° 20.065 de 18/08/2022).

3. Análisis técnico-jurídico artículo por artículo:

Definiciones (Art. 1)

El Artículo 1 establece el significado de términos aplicables en el Acuerdo, alineado con la práctica de la OACI, y acorde al Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944 (lit.d; lit. g; lit.h y lit. l).

- 2 -

Son especialmente relevantes:

- Autoridades Aeronáuticas a nivel interno (lit.b), o sea el Acuerdo se ajusta a las competencias de la Autoridades Aeronáuticas en el caso de la República del Ecuador, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Consejo Nacional de Aviación Civil y a la Dirección General de Aviación Civil, y en el caso de la República Oriental del Uruguay, Junta Nacional de Aeronáutica Civil y la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, o en ambos casos cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas actualmente por dichas.

- Definición de “código compartido” (lit. c): habilita acuerdos comerciales modernos que permiten a aerolíneas de ambas Partes o de terceros países, que puedan operar conjuntamente una ruta específica, sea para transporte de pasajeros, carga y correo.

- Definición de “líneas aéreas designadas” (lit. f): reafirma el principio de libertad de designación, central en los acuerdos de “cielos abiertos”.

Estas definiciones aseguran que el instrumento sea operativo y compatible con la legislación aeronáutica de cada Parte.

Otorgamiento de derechos (Art. 2)

Este artículo constituye el punto central del acuerdo, donde se establecen, las libertades del aire permitidas entre ambas Partes.

Los derechos concedidos incluyen:

- Sobrevolar el territorio de la otra Parte – Art. 2.2.a.
- Escalas técnicas no comerciales – Art. 2.2.b.
- Servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros o carga o exclusivos de carga entre ambos territorios y entre el territorio de la otra parte y cualquier tercer país – Art. 2.2.c.
- Derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra parte- Art.2.3.

El Art. 2.4 otorga flexibilidad operativa adicional, al efectuar vuelos en cualquier dirección, posibilidad de omitir escalas en cualquier punto o puntos, combinar diferente número de vuelos, transferir el tráfico desde cualquier aeronave o cualquier otra de sus

- 3 -

aeronaves, y explotar servicios en régimen de código compartido. Esta estructura se corresponde con los acuerdos de “open skies” y favorece la competitividad de aerolíneas.

Se mantiene, la prohibición del cabotaje (Art. 2.5), preservando la soberanía nacional sobre servicios internos.

#### Designación y Autorización (Art. 3)

El Artículo 3 garantiza:

1. Designación ilimitada de aerolíneas (Art. 3.1), criterio moderno compatible con mercados liberalizados.

2. Seguridad jurídica mediante condiciones claras de autorización:

- Domicilio y constitución en el Estado designante (Art. 3.2.a).
- Control regulatorio efectivo (Art. 3.2.b).
- Cumplimiento de seguridad operacional y seguridad de la aviación (Art. 3.2.c).
- Cumplimiento de leyes internas del país que recibe la designación (Art. 3.2.d).

#### Revocación, suspensión y limitación (Art. 4)

El Art. 4 habilita a que cada Parte, pueda revocar permisos de explotación o suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas bajo las siguientes situaciones:

A - no cumplir con las leyes o reglamentos de la parte que concede los derechos.

B- no esté constituida la línea aérea o no tenga su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte

C- no estén bajo el control reglamentario efectivo del Estado Designante.

D- dejen de explotar los servicios convenidos.

Esto protege la soberanía regulatoria y la seguridad aérea.

#### Uso de instalaciones y tasas aeroportuarias (Art. 5)

Se asegura trato no discriminatorio para aerolíneas designadas por cada parte, respecto al uso de instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra Parte,

- 4 -

conforme al Art. 15 del Convenio de Chicago. Así como tampoco deberán abonar una tasa más alta de las que pagan las demás líneas áreas nacionales, que operen en servicios internacionales.

#### Exoneración de tasas e impuestos aduaneros (Art. 6)

Consagra las exenciones de derecho de aduana, de inspección y otros derechos o impuestos, al ingresar al territorio de la otra parte, y se incluye para las:

- aeronaves,
- repuestos,
- provisiones,
- combustibles y lubricantes destinados al abastecimiento de la aeronave.
- Impresos y material de publicidad de la línea o líneas aéreas, sin valor comercial.

Siempre que el equipo y las provisiones queden a bordo de la aeronave.

Es consistente con la práctica internacional.

De todos modos, mantiene controles aduaneros cuando el equipo, los materiales y provisiones a bordo, se desembarcan en el Territorio de la otra Parte (Art. 6.3).

#### Impuestos y Doble Imposición (Art. 7)

Los impuestos que reciban las líneas aéreas, estarán sujetas a la legislación de cada país, con observancia a este convenio para evitar la doble imposición. Esto evita interpretaciones conflictivas.

#### Transferencia de excedentes (Art. 8)

Asegura la libre transferencia de ganancias al exterior, un punto crucial para atraer operadores extranjeros.

Respeto las regulaciones tributarias de ambas partes, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones de este convenio para evitar la doble imposición.

#### Oportunidades comerciales (Art. 9)

Se permite en el territorio de la otra Parte:

- 5 -

- establecimiento de oficinas;
- envío de personal propio;
- libre contratación de servicios de tierra ;
- venta directa o a través de agentes;

• utilizar código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta con líneas aéreas de cualquiera de las partes o de un tercer país siempre que este país autorice o permita acuerdos equivalentes.

Es una cláusula de alto grado de liberalización y muy favorable para las aerolíneas, que pueden integrarse a redes regionales.

#### Reglamentaciones de ingreso y despacho (Art. 10)

Asegura respeto a las leyes, normas y reglamentaciones vigentes de cada Parte con respecto a:

- inmigración,
- aduanas,
- cuarentena,
- despacho,
- admisión, permanencia o salida de aeronaves

Incluye simplificación para pasajeros y carga en tránsito.

#### Capacidad y frecuencias (Art. 11)

Esta disposición habilita que cada aerolínea determine libremente, frecuencia y capacidad del servicio de transporte aéreo, según criterios comerciales. Esto clasifica el acuerdo como de amplia liberalización.

#### Programación de vuelos (Art. 12)

Obliga a que las Aerolíneas designadas comuniquen a las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, y con una antelación de 30 días, la iniciación de los servicios.

- 6 -

Uruguay ya aplica este procedimiento mediante DINACIA, por lo que la compatibilidad operativa es completa, acorde al Reglamento Aeronáutico Uruguayo.

#### Intercambio de información (Art. 13)

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, harán un intercambio de información, lo que facilita cooperación en materia estadística, infracciones y seguridad.

#### Tarifas (Art. 14)

El acuerdo otorga libertad tarifaria a cada una de las líneas aéreas designadas, con intervención estatal solo para prevenir:

- precios predatorios, o prácticas irrazonablemente discriminatorias,
- tarifas irrazonablemente altas o restrictivas,
- abusos de poder de mercado, con la intención de excluir a un competidor de la ruta.

Se prevé un procedimiento, por el cual cualquiera de las Partes, puede celebrar consultas o notificará a la otra parte, si considera que hay un descontento con la tarifa.

#### Seguridad Operacional (Art. 15)

Cada parte puede:

- solicitar la realización de consultas sobre normas de seguridad operacional aplicada por la otra parte y se prevé un proceso de 30 días para hacer las consultas, con posibilidad de exigir medidas correctivas (Art. 15.1 y Art.15.2)
- realizar inspecciones por los representantes autorizados por la otra Parte (Art. 15.3),
- notificar incumplimientos a la OACI (Art. 15.4),
- suspender o modificar la autorización operativa de una línea aérea (Art. 15.5).

Asimismo, se reconocen como válidos por ambas partes, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o validados por cualquier parte.

- 7 -

### Seguridad de la aviación (Art. 16)

Las Partes Contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, e incorpora las obligaciones internacionales relacionadas en diversos convenios al cual hace referencia materia de infracciones o actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves.

Incluye:

- cooperación para prevenir apoderamientos ilícitos (Art. 16.2),
- obligación de cumplir los programas de seguridad de la OACI (Art. 16.3),
- medidas adecuadas para proteger la aeronave, inspeccionar pasajeros, tripulación, equipaje, carga y suministros antes y después del embarque y medidas especiales frente a amenazas (Art. 16.4),
- asistencia ante incidentes (Art. 16.5).

### Reconocimiento de certificados y licencias (Art. 17)

Obliga a reconocer certificados y licencias, de la contraparte siempre que cumplan estándares del Convenio de Aviación Civil Internacional.

Sin embargo, como es práctica estándar, cada país puede negarse a reconocer licencias de sus propios nacionales emitidas o validadas por la otra Parte.

Este mecanismo preserva la soberanía regulatoria.

### Investigación de accidentes (Art. 18)

Se alinea con el Anexo 13 de la OACI.

Establece tres obligaciones:

- asistencia inmediata a los pasajeros, tripulación, y aeronave e integridad del equipaje, carga y correo, en caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las partes en territorio de la otra;
- de producirse dicho accidente, se dará cuenta a la otra parte, y tomará las medidas necesaria para la investigación de las circunstancias y causas y permiso a que representante de la otra parte actúen como observadores;

- 8 -

- envío de informe final por la parte que realiza la investigación a la otra parte.

Uruguay cumple con estas obligaciones a través de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil que depende del Ministerio de Defensa.

#### Aplicación de leyes y reglamentos (Art. 19)

Las leyes o regulaciones de una Parte, que rigen:

- la entrada y salida de aeronaves,
- la entrada, estadía y salida de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo se aplicarán, mientras estén dentro de su territorio.

Esto determina la soberanía y asimismo detalla que no habrá preferencia entre la línea aérea con respecto a la línea aérea de la otra parte. Elimina riesgos de trato preferencial.

#### Protección del ambiente (Art. 20)

Ambas Partes se comprometen a cumplir normas y métodos recomendados en los Anexos del Convenio y de las políticas y orientaciones vigentes de la OACI.

Podemos hacer mención a

- reducción de ruido,
- reducir la emisiones de gases de efecto invernadero,
- operaciones sostenibles.

#### Zonas prohibidas (Art. 21)

Permite restricciones de sobrevuelo, por zonas prohibidas por razones militares o de seguridad pública.

Se exige que las restricciones sean razonables y no discriminatorias, o sea restringido a todas las líneas aéreas, de cada parte o de terceros y el deber de comunicar las zonas.

#### Consultas y modificaciones al Acuerdo y al Anexo (Art. 22)

Detalla la posibilidad de modificar el acuerdo y su anexo, pero para ello debe

- 9 -

solicitarse la consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes, con plazo de 60 días luego de la solicitud.

#### Solución de controversias (Art. 23)

Establecen mecanismos de solución de divergencias, acorde al mecanismo de consulta detallado en el artículo anterior.

#### Cumplimiento de los convenios multilaterales (Art. 24)

Los Convenios de Transporte Aéreo Multilateral General aceptado por las partes, entrarán en vigor y sus disposiciones prevalecerán, cualquier discusión se llevará a cabo por el procedimiento del artículo 22.

#### Terminación (Art.25)

Cada parte podrá notificar a la otra por escrito, y por vía diplomática su decisión de denunciar el presente Acuerdo, una copia se enviará al Secretario General de la Organización Internacional de Aviación Civil, y el presente acuerdo terminará 12 meses después de la fecha en que la otra parte recibe la notificación de terminación.

#### Entrada en vigor (Art. 26)

Luego de que cada Parte, haya dado cumplimiento a los procedimientos legales internos, notificará a la otra parte, y entrará en vigor el presente Acuerdo, el primer día del mes siguiente a la fecha de recepción de la última notificación.

#### Registro (Art. 27)

El presente Acuerdo y cualquier enmienda será registrada ante la Organización Aviación Civil Internacional.

#### En el ANEXO

Detalla un cuadro de ruta de pasajeros y carga, relacionando las rutas a ser operadas por las líneas aéreas de cada Parte con amplia flexibilidad.

El Acuerdo presenta:

- coherencia jurídica completa con el ordenamiento nacional e internacional;
- cláusulas modernas de liberalización y seguridad;

- 10 -

- beneficios concretos para transportistas y usuarios;
- protege la soberanía regulatoria y la seguridad aérea.

Por lo anteriormente expuesto, aconsejamos al Cuerpo la aprobación del Acuerdo sin modificaciones, dado que es consistente con la práctica bilateral aeronáutica de Uruguay.

Sala de la Comisión, 4 de marzo de 2026

SILVANA PÉREZ BONAVITA  
MIEMBRO INFORMANTE  
VÍCTOR MARTÍN ALDAYA  
CECILIA BADÍN  
MARNE OSORIO LIMA  
ADRIANA PEÑA  
JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ  
CARLOS VARELA NESTIER

≠

PROTOCOLO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS SUJETAS A REGÍMENES ESPECIALES  
(COMPLEMENTARIO AL ACUERDO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS CONDENADAS  
ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR, LA REPÚBLICA DE BOLIVIA Y LA  
REPÚBLICA DE CHILE)

A p r o b a c i ó n

PODER EJECUTIVO

—

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DEL INTERIOR

Montevideo, 27 de agosto de 2021

Señora Presidenta 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 Protocolo sobre Traslado de Personas sujetas a regímenes especiales (complementario al Acuerdo sobre traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile), firmado en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, a los 20 días del mes de junio de 2005.

INTRODUCCIÓN

El Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR con la República de Bolivia y la República de Chile, fue firmado el 16 de diciembre de 2004 y se encuentra vigente entre los Estados Partes del MERCOSUR y Bolivia desde el 1º de mayo de 2018.

Uruguay aprobó el Acuerdo por Ley N° 18.883, de 20 de enero de 2012, habiendo sido ratificado el 16 de febrero de 2016. Por su parte, Bolivia lo hizo el 15 de febrero de 2018.

A su vez, existe un Protocolo complementario a dicho Acuerdo, referido al Traslado de Personas sujetas a Regímenes Especiales, firmado el 20 de junio de 2005, el cual no se encuentra en vigor debido a que no ha sido aprobado por todos los Estados Partes del MERCOSUR.

El objeto del presente Protocolo se basa en la necesidad de adoptar disposiciones complementarias al “Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile”, con el fin de contemplar el traslado de menores, de mayores inimputables y de quienes hubieren

- 2 -

obtenido el beneficio de la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento, personas todas ellas que requieren de un régimen especial.

Se señala asimismo, que el establecimiento de una modalidad del traslado de personas sujetas a regímenes especiales coadyuvará a la administración de la justicia y fortalecerá la cooperación internacional en materia penal.

#### TEXTO

El presente Protocolo consta de 10 artículos.

El Artículo 1, establece el ámbito material y especial de aplicación del Protocolo.

El Artículo 2 establece las definiciones de las expresiones: “Menores de edad”, “Mayores inimputables”, “Personas sujetas a la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento”, “Régimen especial”, “Medidas de Seguridad”, “Reglas de conducta” y “Residente legal y permanente”.

El Artículo 3 establece los requisitos para el traslado de las personas sujetas a regímenes especiales.

El Artículo 4, establece el Derecho aplicable a las medidas respecto, de personas sujetas a regímenes especiales.

El Artículo 5, refiere al cumplimiento de las reglas de conducta.

El Artículo 6, establece que el procedimiento para el traslado de las personas sujetas al régimen especial será el establecido en el artículo 5 y siguientes del “Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile”.

El Artículo 7, refiere a la adaptación de las normas del Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas.

Los Artículos 8, 9 y 10, establecen -respectivamente- la vigencia, los mecanismos de solución de controversias y el depósito del Protocolo.

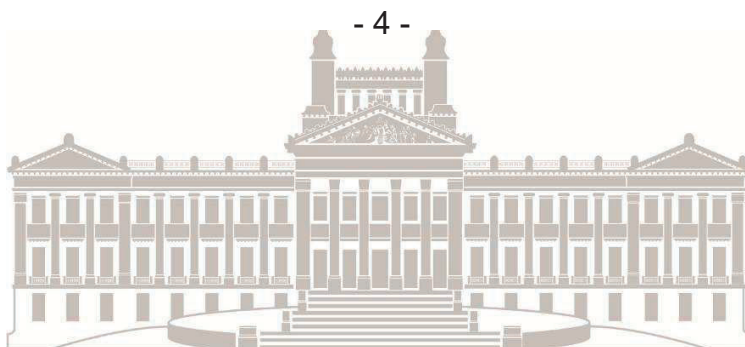
En atención a lo expuesto y destacando la conveniencia de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

- 3 -

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

LUIS LACALLE POU  
FRANCISCO BUSTILLO  
LUIS ALBERTO HEBER

---



## PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

---

Artículo único.- Apruébase el Protocolo sobre Traslado de Personas sujetas a regímenes especiales (complementario al Acuerdo sobre traslado de Personas condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile), firmado en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, a los 20 días del mes de junio de 2005.

Montevideo, 27 de agosto de 2021

FRANCISCO BUSTILLO  
LUIS ALBERTO HEBER

---

- 5 -



PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA CÁMARA DE SENADORES

---

Artículo único.- Apruébase el Protocolo sobre Traslado de Personas sujetas a regímenes especiales (complementario al Acuerdo sobre traslado de Personas condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile), firmado en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, a los 20 días del mes de junio de 2005.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 3 de diciembre de 2025.

SEBASTIÁN SABINI  
PRIMER VICEPRESIDENTE

Dr. Mag. JOSÉ PEDRO MONTERO  
SECRETARIO

---



**PROTOCOLO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS SUJETAS A  
REGÍMENES ESPECIALES  
(COMPLEMENTARIO AL ACUERDO SOBRE TRASLADO DE  
PERSONAS CONDENADAS ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL  
MERCOSUR Y LA  
REPÚBLICA DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA DE CHILE)**

La República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, en calidad de Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile, en calidad de Estados Asociados del MERCOSUR, son Partes del presente Protocolo;

**CONSIDERANDO** el Acuerdo de Complementación Económica N° 36 firmado entre el MERCOSUR y la República de Bolivia, el Acuerdo de Complementación Económica N° 35, suscripto entre el MERCOSUR y la República de Chile y las Decisiones del Consejo del Mercado Común N° 12/97 "Participación de Chile en Reuniones del MERCOSUR" N° 38/03 "Participación de Bolivia en Reuniones del MERCOSUR";

**CONSCIENTES** de que es necesario adoptar disposiciones complementarias al "Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR, y la República de Bolivia y la República de Chile" a fin de contemplar el traslado de menores, de mayores inimputables y de quienes hubieren obtenido el beneficio de la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento;

**ADVERTIDOS** de que las mencionadas personas requieren de un régimen especial;

**REAFIRMANDO** que la cooperación internacional es un pilar de la integración;

**CONVENCIDOS** de que el establecimiento de una modalidad del traslado de personas sujetas a regímenes especiales coadyuvará a la administración de la justicia y fortalecerá la cooperación internacional en materia penal, y;

**CUMPLIENDO** con lo dispuesto por la Convención Universal de los Derechos del Niño;





ACUERDAN:

## ARTÍCULO 1

### ÁMBITO MATERIAL Y ESPECIAL DE APLICACIÓN

El presente Protocolo sobre Traslado de Personas Sujetas a Regímenes Especiales se aplicará:

- 1) a los menores de edad, a los mayores inimputables y a las personas que hubieren obtenido el beneficio de la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento, que sean nacionales o residentes legales y permanentes en una Parte;
- 2) hayan sido condenados o sometidos a un régimen especial o a determinadas reglas de conducta - según los casos - por una sentencia o resolución judicial dictada en otra Parte, y;
- 3) opten, por sí o por intermedio de sus representantes legales, por cumplir la sentencia o resolución judicial en otra Parte que aquella que la dictó.

En todos aquellos supuestos en los que el presente Protocolo no dispone una solución especial se aplicará el "Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile".

## ARTÍCULO 2

### DEFINICIONES

Para los efectos del presente Protocolo se entenderá por:

- 1) "Menores de edad": las personas sujetas a traslado que sean consideradas tales por la legislación penal o el ordenamiento legal específico de la Parte que dicte la sentencia o resolución judicial.
- 2) "Mayores inimputables": las personas que por sentencia o resolución judicial hayan sido declaradas como tales, conforme al derecho aplicable.





- 3) "Personas sujetas a la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento": las personas en cuyo beneficio se hubiere decretado judicialmente, en relación a un delito de acción pública, la paralización temporal y condicional del ejercicio de la pretensión punitiva de la Parte que dicte la sentencia o resolución judicial.
- 4) "Régimen especial": el que deba aplicarse a las personas sujetas a traslado de conformidad a lo dispuesto en la sentencia o resolución judicial.
- 5) "Medidas de Seguridad": las medidas curativas o correctivas dispuestas por la sentencia o resolución judicial.
- 6) "Reglas de conducta": las dispuestas en la resolución judicial de la Parte que la dictó para ser cumplidas por quien ha obtenido el beneficio de suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento.
- 7) "Residente legal y permanente": el reconocido como tal por la Parte receptora.

### ARTÍCULO 3

#### REQUISITOS PARA EL TRASLADO

El traslado de personas sujetas a regímenes especiales deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- 1) Que la parte de la condena o medida de seguridad que aún falte por cumplir al momento de efectuarse la solicitud, se ajuste a lo dispuesto en el artículo 3, numeral 6 del "Acuerdo de Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile".
- 2) Que se haya dado el consentimiento expreso de la persona legalmente facultada para otorgarlo según las normas del Derecho Internacional Privado, conforme a las condiciones del artículo 3, numeral 2 del "Acuerdo de Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile".





3) Para el caso de personas sujetas al beneficio de la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento se exigirá, si el derecho interno de la Parte en que se dictó la resolución judicial lo dispone, uno o más de los siguientes requisitos:

- a) que se hubiere reparado el daño,
- b) que se haya firmado un acuerdo con la víctima en ese sentido o demostrado su voluntad de reparación, y
- c) que admita los hechos que se le imputan.

#### ARTÍCULO 4

#### DERECHO APLICABLE A LAS MEDIDAS RESPECTO DE PERSONAS SUJETAS A REGÍMENES ESPECIALES

Las autoridades competentes de las Partes podrán acordar, en caso de traslado, la forma de ejecución y otras medidas a que deberán estar sujetas las personas señaladas en el artículo 1 del presente Protocolo.

En caso de que no se hubiere acordado lo mencionado en el párrafo anterior, el cumplimiento de las medidas se regirá por el Derecho de la Parte receptora.

#### ARTÍCULO 5

#### CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE CONDUCTA

1) Con relación a las personas sujetas al beneficio de la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento, la Parte receptora deberá informar a la Parte que dictó la resolución judicial, al vencimiento del plazo señalado en la misma, si se han cumplido las reglas de conducta a fin de que se dicte el sobreseimiento definitivo de la causa.





2) Si la persona trasladada no hubiere cumplido las reglas de conducta impuestas por la Parte que dictó la resolución judicial, la Parte receptora pondrá en conocimiento de aquella Parte dicha circunstancia. La Parte que dictó la resolución judicial adoptará, de conformidad con su legislación interna, las providencias necesarias para su regreso y aplicará las medidas procesales pertinentes.

3) Los gastos de traslado se ajustarán a lo dispuesto por el artículo 8 numeral 3 del "Acuerdo de Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile".

La Parte que impuso las reglas de conducta podrá reclamar de la persona a la que se le otorgó el beneficio, el pago de los gastos que ocasionó su regreso, conforme a los procedimientos de su legislación interna.

## ARTÍCULO 6

### PROCEDIMIENTO PARA EL TRASLADO

1) El procedimiento para el traslado de las personas sujetas a régimen especial será el establecido en el artículo 5 y siguientes del "Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile".

2) La Parte que no apruebe el traslado de un menor o de un mayor inimputable deberá comunicar su decisión fundamentada a la Parte solicitante.

3) Ninguna disposición de este Protocolo se podrá interpretar en el sentido de limitar las facultades que las Partes puedan tener para conceder o aceptar el traslado de personas sujetas a regímenes especiales.

## ARTÍCULO 7

### ADAPTACIÓN DE LAS NORMAS DEL ACUERDO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS CONDENADAS

La aplicación del "Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile"





prevista en el artículo 1, último párrafo, del presente Protocolo, se adaptará a las condiciones de las personas trasladadas y a la naturaleza del régimen que se les imponga por sentencia o resolución judicial.

## ARTÍCULO 8

### VIGENCIA

El presente Protocolo entrará en vigor treinta (30) días después del depósito del instrumento de ratificación por el cuarto Estado Parte del MERCOSUR. En la misma fecha entrará en vigor para los Estados Asociados que lo hubieran ratificado anteriormente.

Para los Estados Asociados que no lo hubieran ratificado con anterioridad a esa fecha, el Protocolo entrará en vigencia el mismo día en que se deposite el respectivo instrumento de ratificación.

Los derechos y obligaciones derivados del Protocolo, solamente se aplican a las Partes que lo hayan ratificado.

## ARTÍCULO 9

### SOLUCION DE CONTROVERSIAS

Las controversias que surjan sobre la interpretación, aplicación, o el incumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo entre los Estados Partes del MERCOSUR se resolverán por el sistema de solución de controversias vigente en el MERCOSUR.

Las controversias que surjan sobre la interpretación, aplicación, o el incumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo entre uno o más Estados Partes del MERCOSUR y uno o más Estados Asociados se resolverán de acuerdo con los Principios del Derecho Internacional.

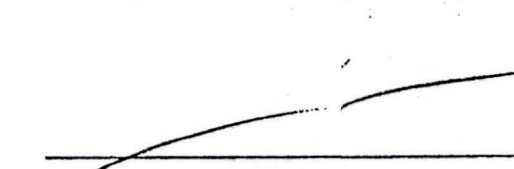




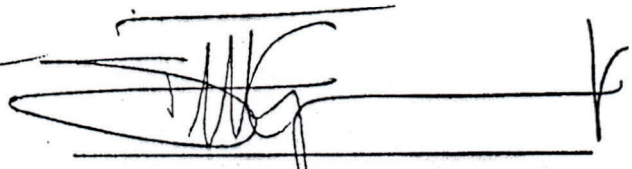
ARTICULO 10  
DEPÓSITO

La República del Paraguay será Depositaria del presente Protocolo y los respectivos instrumentos de ratificación, debiendo notificar a las Partes las fechas de los depósitos de esos instrumentos y de la entrada en vigor del Protocolo, así como enviarles copia debidamente autenticada del mismo.


HECHO en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, a los 20 días del mes de junio de 2005, en un original, en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

  
\_\_\_\_\_  
RAFAEL BIELSA

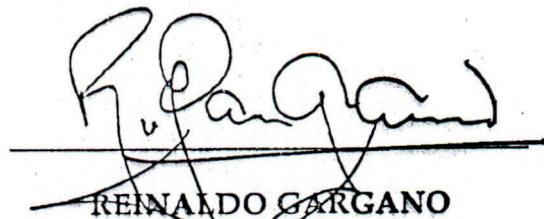
Por la República Argentina

  
\_\_\_\_\_  
CELSO LUIZ NUNES AMORIM

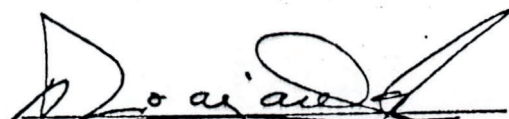
Por la República Federativa del Brasil

  
\_\_\_\_\_  
LEILA RACHID

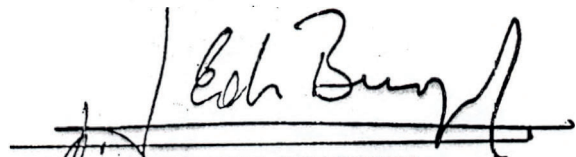
Por la República del Paraguay

  
\_\_\_\_\_  
REINALDO GARGANO

Por la República Oriental del Uruguay

  
\_\_\_\_\_  
ARMANDO LOAIZA MARIACA

Por la República de Bolivia

  
\_\_\_\_\_  
IGNACIO WALKER

Por la República de Chile

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL  
QUE OBRA EN LA DIRECCION DE  
TRATADOS DEL MINISTERIO DE  
RELACIONES EXTERIORES



PROTOCOLO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS SUJETAS A REGÍMENES  
ESPECIALES (COMPLEMENTARIO AL ACUERDO SOBRE TRASLADO DE  
PERSONAS CONDENADAS ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR,  
LA REPÚBLICA DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA DE CHILE)

Aprobación  
Informe  
Anexo I

COMISIÓN DE ASUNTOS  
INTERNACIONALES

---

I N F O R M E

---

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de informar y someter a su consideración, el presente proyecto de ley, por el cual se aprueba el Protocolo sobre Traslado de Personas sujetas a regímenes especiales (complementario al Acuerdo sobre traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile), suscrito en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el 20 de junio de 2005.

Introducción

El Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR con la República de Bolivia y la República de Chile, fue firmado el 16 de diciembre de 2004 y se encuentra vigente entre los Estados Partes del MERCOSUR y Bolivia desde el 1º de mayo de 2018.

Uruguay aprobó el Acuerdo por Ley N° 18.883, de 20 de enero de 2012, habiendo sido ratificado el 16 de febrero de 2016. Por su parte, Bolivia lo hizo el 15 de febrero de 2018.

A su vez, existe un Protocolo complementario a dicho Acuerdo, referido al Traslado de Personas sujetas a Regímenes Especiales, firmado el 20 de junio de 2005, el cual no se encuentra en vigor debido a que no ha sido aprobado por todos los Estados Partes del MERCOSUR.

El objeto del presente Protocolo se basa en la necesidad de adoptar disposiciones complementarias al “Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile”, con el fin de contemplar el traslado de menores, de mayores inimputables y de quienes hubieren obtenido el beneficio de la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento, personas todas ellas que requieren de un régimen especial.

- 2 -

Se señala asimismo, que el establecimiento de una modalidad del traslado de personas sujetas a regímenes especiales coadyuvará a la administración de la justicia y fortalecerá la cooperación internacional en materia penal.

#### Contenido del tratado

El Protocolo se estructura en un texto de diez artículos, cuyos principales aspectos de su contenido describiremos a continuación.

El Artículo 1, establece el ámbito material y especial de aplicación del Protocolo.

El Artículo 2 establece las definiciones de las expresiones: “Menores de edad”, “Mayores inimputables”, “Personas sujetas a la suspensión del juicio a prueba o suspensión condicional del procedimiento”, “Régimen especial”, “Medidas de Seguridad”, “Reglas de conducta” y “Residente legal y permanente”.

El Artículo 3 establece los requisitos para el traslado de las personas sujetas a regímenes especiales.

El Artículo 4, establece el Derecho aplicable a las medidas respecto, de personas sujetas a regímenes especiales.

El Artículo 5, refiere al cumplimiento de las reglas de conducta.

El Artículo 6, establece que el procedimiento para el traslado de las personas sujetas al régimen especial será el establecido en el artículo 5 y siguientes del “Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile”.

El Artículo 7, refiere a la adaptación de las normas del Acuerdo sobre Traslado de Personas Condenadas.

Los Artículos 8, 9 y 10, establecen -respectivamente- la vigencia, los mecanismos de solución de controversias y el depósito del Protocolo.

Por todo lo expuesto, vuestra Comisión de Asuntos Internacionales, recomienda a la Cámara la aprobación del referido proyecto de ley.

- 3 -

Sala de la Comisión, 11 de marzo de 2026

JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ  
MIEMBRO INFORMANTE  
CECILIA BADÍN  
ADRIANA PEÑA  
SILVANA PÉREZ BONAVITA  
RAÚL SANDER  
CARLOS VARELA NESTIER

≠

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS CON EL  
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA  
DE COSTA RICA  
A p r o b a c i ó n

PODER EJECUTIVO

---

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA  
MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, 13 de noviembre de 2024

Señora Presidenta 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 de Servicios Aéreos entre la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Costa Rica”, suscrito en San José, República de Costa Rica, el 10 de junio de 2024.

FUNDAMENTOS

Desde la Convención de París de 1919 existe el principio según el cual cada Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se erige sobre su territorio. Este principio fue ratificado años más tarde por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, el cual dejó a la libre autonomía de los Estados concederse mutuamente, ciertos derechos de tipo económico en materia de transporte de pasajeros, carga y correo, surgidos del desarrollo del transporte aéreo internacional.

El presente Acuerdo, que es suscrito entre dos Estados Partes del Convenio de Chicago antes mencionado, sigue los lineamientos de dicho Convenio, teniendo la finalidad de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios.

Ambos Estados desean promover un sistema de aviación civil internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades.

Reconocen que estos servicios, si son eficientes y competitivos, benefician al comercio, al bienestar de los consumidores y al crecimiento económico.

- 2 -

Asimismo, resulta importante la aprobación de un Acuerdo de esta naturaleza, por una parte, para facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional y por otra parte, para asegurar el más alto grado de seguridad operacional en estos servicios, mostrando la preocupación por los actos y amenazas contra la seguridad de las aeronaves, personas y bienes que ponen en peligro, que afectan negativamente los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad operacional de la aviación civil.

Es un Acuerdo que está acorde con la política llevada adelante por la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, respecto a favorecer la liberalización de los Acuerdos de Servicios Aéreos como herramienta para incrementar las posibilidades de conectividad del país con el mundo.

#### TEXTO

El Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Costa Rica consta de un preámbulo, 29 artículos y dos anexos.

El Artículo 1 establece las definiciones de los términos empleados en el presente Acuerdo, entre otros, transporte aéreo, autoridades aeronáuticas, línea aérea designada, código compartido, soberanía y territorio.

El Artículo 2 alude al otorgamiento de derechos que cada Parte concede a la otra para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas detalladas en el cuadro del Anexo I y los derechos que gozarán las líneas aéreas designadas.

El Artículo 3 regula la designación y autorización por cada Parte de las líneas aéreas que desee, para que realicen los servicios de transporte aéreo acordados, así como la autorización y permisos de las operaciones por parte de las Autoridades Aeronáuticas.

El Artículo 4 refiere a la posibilidad de las Partes de no otorgar, revocar o limitar las autorizaciones mencionadas en el artículo previo, respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, pudiendo revocar y suspender o imponer condiciones a las autorizaciones cuando las líneas aéreas no estén constituidas ni tengan su oficina principal en el territorio de la Parte que la designa; cuando el control reglamentario no sea ejercido por la Parte que la designa, cuando la línea aérea no cumpla con las disposiciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y cuando la línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones aplicadas a la explotación de servicios aéreos por la Parte que recibe la designación.

- 3 -

El Artículo 5 alude a la aplicación de las leyes y reglamentos de cada Parte respecto a aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte, haciendo referencia entre otras, a la entrada, permanencia y salida de sus territorios de dichas aeronaves, la explotación y navegación de las mismas y a la estadía y salida de pasajeros, miembros de tripulación, carga y correos.

El Artículo 6 hace referencia a la regulación respecto al tránsito directo de pasajeros, equipaje, carga y correo.

El Artículo 7 estipula las disposiciones aplicables al reconocimiento de certificados de aeronavegabilidad y licencias.

El Artículo 8 alude a las normas de seguridad operacional aplicadas por cada una de las Partes y los mecanismos de consultas que deben existir entre ambas al respecto.

El Artículo 9 establece los derechos y obligaciones que tendrán las Partes respecto de la seguridad de la aviación.

El Artículo 10 refiere a los derechos impuestos a los usuarios.

El artículo 11 alude a los derechos arancelarios y las excepciones que gozarán las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes.

El Artículo 12 hace referencia a los impuestos que podrán reclamar las Partes.

El Artículo 13 indica las disposiciones aplicables respecto a la competencia leal entre las líneas aéreas designadas, así como las medidas que deberán ser tomadas por las Partes para eliminar toda forma de discriminación y prácticas anticompetitivas dentro de su jurisdicción.

El Artículo 14 refiere a la capacidad que se le otorgará a cada línea aérea designada para determinar la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo que ofrecerá, explicitando asimismo que ninguna Parte limitará el volumen de tráfico, frecuencias o regularidad del servicio.

El Artículo 15 hace referencia a la fijación de precios (tarifas), estableciendo que los mismos serán fijados por las líneas aéreas basadas en consideraciones comerciales de mercado y estableciendo las ocasiones en las que las Partes podrán intervenir.

En el Artículo 16 se establece que cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, convertir y transferir al extranjero todos los ingresos locales

- 4 -

provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas localmente.

El Artículo 17 refiere a los derechos que otorgará cada Parte a las líneas aéreas designadas de la otra Parte para venta y comercialización de servicios de transporte aéreo.

El Artículo 18 establece los derechos que gozarán las líneas aéreas designadas de suministrarse servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte.

El Artículo 19 alude a las disposiciones de código compartido y a los arreglos de cooperación que las aerolíneas designadas de una Parte podrán concretar con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes o de un tercer país, enumerando las condiciones para este último caso.

El Artículo 20 refiere al Sistema de reserva por computadora (SRC) en concordancia con el código de conducta para la reglamentación y explotación de estos sistemas de la OACI y otras obligaciones aplicables.

El Artículo 21 prevé que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionen mutuamente y a petición, las estadísticas periódicas o información similar sobre el tráfico transportado en los servicios convenidos.

En el Artículo 22 se establece el mecanismo para que la línea aérea designada de cada Parte remita al registro de las autoridades de la otra Parte sus itinerarios de vuelos previstos.

En los Artículos 23 a 29 se consignan las cláusulas de estilo en este tipo de Acuerdos: Solución de Controversias, Consultas y Enmiendas, Operaciones no regulares, Compatibilidad con Acuerdos Multilaterales, Terminación, Registro en la OACI y Entrada en Vigor.

En el Anexo I del Acuerdo se detalla el cuadro de rutas en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las aerolíneas designadas y se establece la flexibilidad operativa, que da a las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes distintas posibilidades para configurar sus vuelos.

El Anexo II refiere a los servicios de carga exclusiva, estableciendo los derechos que tendrán las líneas aéreas designadas que se ocupen del transporte internacional de cargas.

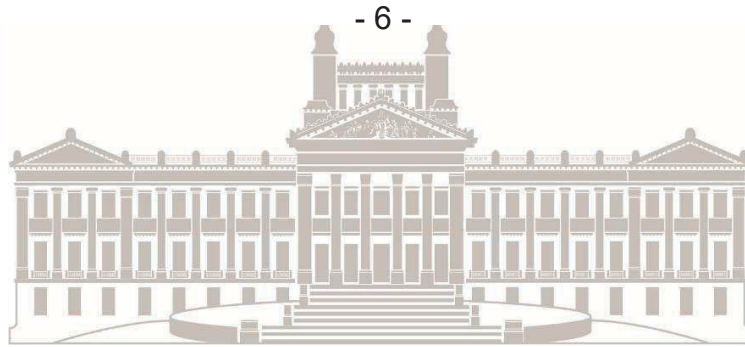
- 5 -

En atención a lo expuesto y destacando la conveniencia de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria. El Poder Ejecutivo reitera a la señora Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

LUIS LACALLE POU  
OMAR PAGANINI  
AZUCENA ARBELECHE  
ARMANDO CASTAINGDEBAT  
JOSÉ LUIS FALERO  
ELISA FACIO  
EDUARDO SANGUINETTI

---

- 6 -



## PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

---

Artículo único.- Apruébase el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Costa Rica”, suscrito en la ciudad de San José, República de Costa Rica el 10 de junio de 2024.

Montevideo, 13 de noviembre de 2024

OMAR PAGANINI  
AZUCENA ARBELECHE  
ARMANDO CASTAINGDEBAT  
JOSÉ LUIS FALERO  
ELISA FACIO  
EDUARDO SANGUINETTI

---

- 7 -



PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA CÁMARA DE SENADORES

---

Artículo único.- Apruébase el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Costa Rica”, suscrito en la ciudad de San José, República de Costa Rica, el 10 de junio de 2024.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 2 de diciembre de 2025.

BLANCA RODRÍGUEZ  
PRESIDENTA

Dr. Mag. JOSÉ PEDRO MONTERO  
SECRETARIO

---



**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE  
LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y  
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

La República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Costa Rica en adelante "las Partes";

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

**DESEANDO** promover un sistema de aviación civil internacional, basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades;

**DESEANDO** facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

**RECONOCIENDO** que los servicios internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

**DESEANDO** hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos; y

**DESEANDO** asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de aviación civil.

**HAN ACORDADO** lo siguiente:

**Artículo 1  
Definiciones**

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen el siguiente significado:

- a. "Transporte Aéreo" designa el transporte público por aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;



- b. "Autoridades Aeronáuticas" designa en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y en el caso de la República Oriental del Uruguay, La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) o en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen actualmente dichas autoridades;
- c. "Acuerdo " designa el presente Acuerdo, sus Anexos y las correspondientes enmiendas;
- d. "Capacidad" es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;
- e. "Convenio" designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado 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 que dichos Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;
- f. "Línea Aérea Designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- g. "Código Compartido" significa el uso del designador de vuelo de un transportista aéreo, para un servicio efectuado por otro transportista aéreo, servicio que suele identificarse como perteneciente y efectuado por este último;
- h. "Servicio multimodal" significa el transporte público por aeronave y por uno o más modos de transporte de superficie, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación a cambio de una remuneración o alquiler. No implica servicios aéreos de cabotaje;
- i. "OACI": la Organización de Aviación Civil Internacional;
- j. "Soberanía" y "Territorio" en relación con un Estado tienen el significado conforme a los Artículos 1 y 2 del Convenio.
- k. "Enmiendas al Anexo", significa todo acto acordado entre Autoridades Aeronáuticas que implique establecer los puntos de rutas en el anexo de este Acuerdo.



## **Artículo 2 Otorgamiento de derechos**

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el cuadro de rutas.
2. Con sujeción a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas para cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:
  - a) El derecho de efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
  - b) El derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y
  - c) Los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
3. Las líneas aéreas de cada Parte, salvo las designaciones en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en el párrafo 2, apartado a) y b) de este artículo.
4. Ningún elemento del párrafo 2 se considerará como que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo a cambio de remuneración y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte.

## **Artículo 3 Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a la otra Parte una o más líneas aéreas para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y para retirar o modificar dicha designación. Las designaciones se efectuarán por escrito y serán transmitidas a la otra Parte.
2. Al recibir tal designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescrito para la autorización de explotación y el permiso técnico, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:

En el caso de las líneas aéreas designadas por la República de Costa Rica:



- a. Que esté incorporada de acuerdo con las leyes aplicables de la República de Costa Rica y su oficina principal establecida en el territorio nacional.
- b. Que el control reglamentario de la línea aérea es ejercido y mantenido por la República de Costa Rica, responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo.
- c. Que la línea aérea cumpla con las disposiciones establecidas mediante el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
- d. Que la línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos que normalmente son aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

En el caso de las líneas aéreas designadas por la República Oriental del Uruguay:

- a. Que esté incorporada de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay y su oficina principal establecida en el territorio nacional.
  - b. Que el control reglamentario de la línea aérea sea ejercido y mantenido por la República Oriental del Uruguay, responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo.
  - c. Que la línea aérea cumpla con las disposiciones establecidas mediante el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
  - d. Que la línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos que normalmente son aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento 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 concebido 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 la otra Parte, y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente, conforme a la legislación de cada Parte, en los siguientes casos:

En el caso de las líneas aéreas designadas por la República de Costa Rica:

- a. Que no esté incorporada de acuerdo con las leyes aplicables de la República de Costa Rica y su oficina principal no esté establecida en el territorio nacional.
- b. Que el control reglamentario de la línea aérea no es ejercido y mantenido por la República de Costa Rica, responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo.
- c. Que la línea aérea no cumpla con las disposiciones establecidas mediante el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
- d. Que la línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos que normalmente son aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

En el caso de las líneas aéreas designadas por la República Oriental del Uruguay:

- a. Que no esté incorporada de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay y su oficina principal no esté establecida en el territorio nacional.
- b. Que el control efectivo de la línea aérea no es ejercido y mantenido por la República Oriental del Uruguay, responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo.
- c. Que la línea aérea no cumpla con las disposiciones establecidas mediante el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y



- d. Que la línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos que normalmente son aplicados a la explotación de 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 mencionados antes o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) o del Artículo 9 (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 24 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo.

#### **Artículo 5 Aplicación de las leyes**

1. Las leyes y los reglamentos que regulen sobre el territorio de cada Parte, la entrada, permanencia y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la entrada, estadía y salida de su territorio de pasajeros, miembro de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, miembro de la tripulación, carga y correos transportados por aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte, mientras estén dentro de dicho territorio.
3. En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y reglamentos afines, ninguna Parte concederá preferencia a su propia línea aérea ni a ninguna otra respecto a la línea aérea designada de la otra Parte que se utilice para un transporte aéreo internacional similar.
4. Las leyes y reglamentos de una Parte relacionados con la provisión de información estadística serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.



### **Artículo 6 Tránsito Directo**

Los pasajeros, 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 aduanas y otros impuestos similares.

### **Artículo 7 Reconocimiento de Certificados y Licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de operador aéreo (AOC) o su equivalente, y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidados dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen en cumplimiento del Convenio.
2. En casos de que los privilegios o condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte puede 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 como válidos, para los fines de volar sobre su territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

### **Artículo 8 Seguridad Operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de presentación de dicha solicitud.



2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene ni aplica de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que cuando menos, sean iguales a las normas mínimas establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se considere necesarias para cumplir las normas mínimas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas adecuadas y, de no hacerlo dentro de un plazo quince (15) días a partir de la notificación o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 4 (Negativa de otorgamiento, renovación y limitación de la autorización) del presente acuerdo.
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 una Parte que preste servicios hacia y desde el territorio de la otra Parte, cuando se encuentre en el territorio de esta última podrá ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra 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 la tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conforme a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del 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 la otra Parte.
5. Toda medida tomada por una Parte 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. Por lo que respecta el párrafo 2 anterior, si se determina que una de las Partes sigue sin cumplir las Normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho deberá notificarse al Secretario General de la OACI. También deberá notificarse a este último la solución satisfactoria a dicha situación.



### **Artículo 9 Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que le impone el derecho internacional, las Partes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. 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, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas 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 tripulación, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea y toda otra amenaza a 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.
4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre la seguridad de la aviación que se menciona en el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. 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 a la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales o seguridad razonable con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, 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 tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que puede convenir las autoridades aeronáuticas) de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la 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 autoevaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realicen de forma expedita.
7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar 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, suspender las autorizaciones de las líneas aéreas designadas por la 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** **Derechos Impuestos a los usuarios**

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos de recaudación competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra



Parte serán justos, razonables, no discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuario, de conformidad con las leyes y regulaciones de cada Parte. En todo caso, los derechos se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que los cargos sean fijados.

2. Los aeropuertos, las aerovías, los servicios de control de tránsito aéreo y de navegación aérea u otras instalaciones y servicios conexos que se provean en el territorio de una Parte, podrán ser usados por las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea que use servicios aéreos internacionales similares, en el momento en que se acuerda el uso de los mismos.

#### **Artículo 11 Derechos arancelarios**

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como su equipo regular, piezas de repuestos, combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebida y tabaco) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduanas, siempre que ese equipo y suministro permanezcan a bordo de la aeronave o dentro del área estéril del aeropuerto, hasta el momento en que sean reexportados.
2. Las exenciones concedidas en el presente Artículo se aplicarán a los productos contemplados en el párrafo 1:
  - a. que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;
  - b. que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte a su llegada al territorio de la otra Parte o al salir del mismo; o
  - c. que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de la otra Parte y que están destinados para ser usados en la explotación de los servicios convencidos;
  - d. que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorgue 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, solo pueden descargarse en el territorio de la 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 tome otra disposición respecto, de conformidad con los reglamentos aduaneros.

### **Artículo 12 Impuestos**

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. En los cargos al usuario que graven las autoridades fiscales competentes de una Parte, serán aplicables sobre una base no discriminatoria y en igualdad de condiciones a las líneas aéreas de la otra Parte.
3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capitales, prevalecerán las disposiciones del mismo.

### **Artículo 13 Competencia Leal**

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes deberán recibir una oportunidad justa y equitativa de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.
2. Cada Parte tomará acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación y prácticas anticompetitivas o predatorias en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.
3. Cada línea aérea designada gozará de un entorno de competencia leal en el marco de las leyes sobre la competencia de las Partes.



#### **Artículo 14 Capacidad**

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional a ofrecer, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, seguridad operacional o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derecho 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. Las Partes podrán exigir a las líneas aéreas de la otra Parte que presente, para información y registro, horario, programa de servicios chárter, o planes de operaciones, cuando sea necesario sobre una base no discriminatoria, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, o las que autoricen explícitamente en un Anexo al presente Acuerdo. En caso de que una de las Parte exija, a título informativo y operativo, la presentación de tales se efectuará con al menos quince (15) días de anticipación a su entrada en operación y se reducirá al mínimo el trabajo administrativo de los requisitos y procedimientos de la presentación que recae en los intermediarios del transporte aéreo y en las líneas aéreas designada por la otra Parte.

#### **Artículo 15 Fijación de precios (tarifas)**

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes 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 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, salvo lo dispuesto en el párrafo 3 y 4 de este Artículo.
  3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio en aplicación de las legislaciones pertinentes.
  4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes 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 las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte podrá solicitar consultas. Estas se celebrarán en un plazo no superior a treinta (30) días desde la recepción de la solicitud y las Partes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, la tarifa continuará en vigor.

#### **Artículo 16** **Conversión de divisas y transferencia de ganancia**

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, convertir y transferir al extranjero, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, conforme a la legislación fiscal vigente, al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.



### **Artículo 17**

#### **Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo**

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes y otros intermediarios, a discreción de la línea aérea), incluyendo derecho de establecer en la red o fuera de la misma.
2. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender servicios de transporte en la moneda de ese territorio o, a su discreción, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona podrá adquirir dichos servicios de transporte en monedas aceptadas por esa línea aérea.

### **Artículo 18**

#### **Servicios de Asistencia en Tierra**

1. Toda línea aérea designada gozará del derecho a suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, o a contratar tales servicios, totalmente o en parte, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para prestarlos. Cuando las leyes, reglamentos o disposiciones contractuales aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte limiten o impidan la libertad para contratar dichos servicios o ejercer la autoasistencia, todas las líneas aéreas designadas serán tratadas sin discriminación en cuanto a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.
2. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 del presente artículo estará supeditado a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

### **Artículo 19**

#### **Disposiciones de Código Compartido y Arreglos de Cooperación**

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos de comercialización en cooperación, tales como empresas conjuntas, reserva de capacidad o arreglos de código compartido con:
  - a. una o varias líneas aéreas de cualquiera de las partes;



- b. una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, con sujeción a las siguientes condiciones:
- i. Las líneas aéreas que formen parte de los acuerdos de código compartido deberán contar con derechos correspondientes para explotar la ruta o sector de ruta de que se trate, de conformidad con la normatividad vigente de cada Parte para este tipo de servicios.
  - ii. Las líneas aéreas deberán cumplir con los requisitos que normalmente aplican a los acuerdos y servicios de código compartido, en particular los relativos a la información y protección de los pasajeros, así como los relacionados con la seguridad de las operaciones aéreas.
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 información.
  3. Las líneas aéreas deben someter todo arreglo de cooperación propuesto a la aprobación de las autoridades aeronáuticas, de ambas Partes al menos treinta (30) días antes de la aplicación propuesta.
  4. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte, decidirán en un plazo máximo de 30 días calendario, las solicitudes sometidas a su consideración, una vez cumplidos los requisitos exigibles según la normativa y legislación de cada país.

#### **Artículo 20** **Sistema de reserva por computadora (SRC)**

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reservas por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

#### **Artículo 21** **Estadística**

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.



### **Artículo 22 Registro de itinerarios**

La línea aérea designada de cada Parte someterá sus itinerarios de vuelos previstos al registro de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos treinta (30) días antes de explotar los servicios convenidos. El mismo procedimiento se aplicará a toda modificación de los itinerarios.

### **Artículo 23 Solución de controversias**

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente acuerdo salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 13 (Competencia Leal), el Artículo 8 (Seguridad Operacional), el Artículo 15 (Fijación de Precios - tarifas), las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consulta y negociaciones.
2. Si las Partes no alcanzaran una solución mediante consultas, se aplicará las disposiciones establecidas para tales efectos por la Carta de Naciones Unidas.

### **Artículo 24 Consulta y Enmiendas**

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente acuerdo, incluyendo su Anexo. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.
2. Cualquier modificación al presente acuerdo, excepto al Anexo, entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se ha cumplido con todos los procedimientos jurídicos internos necesarios para estos efectos.
3. La aplicación de lo establecido en el Anexo de este Acuerdo será acordada directamente por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas de acuerdo con los principios y disposiciones de este Acuerdo.
4. No obstante, lo dispuesto en este Artículo, las enmiendas relacionadas únicamente con el Anexo podrán ser acordadas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y entrarán en vigor, según lo acordado entre ellas, sujeto a las leyes y reglamentos nacionales de las Partes.



### **Artículo 25**

#### **Operaciones no regulares**

1. Las líneas aéreas de cada Parte, tienen el derecho de llevar tráfico internacional no regular de pasajeros (y su equipaje de acompañamiento) y/o carga (incluido, pero no limitado a una combinación de pasajeros / carga).
2. Cada Parte, en condiciones de reciprocidad, deberá responder sin demora las solicitudes de operaciones no regulares o chárter, a las líneas aéreas que están debidamente autorizadas a operar en el territorio de la otra Parte.
3. Las disposiciones relativas a la Aplicación de las Leyes, Reconocimiento de Certificados y Licencias, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Cobros a los Usuarios, Derechos Aduaneros y Control Aduanero, impuestos, Conversión de Divisas y Transferencia de Fondos, Actividades Comerciales, Estadísticas y Consultas, también son aplicables a los vuelos no regulares o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

### **Artículo 26**

#### **Acuerdos multilaterales**

Si ambas Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral que trate cuestiones previstas en el presente Acuerdo, se consultarán para determinar si el presente Acuerdo debería revisarse para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

### **Artículo 27**

#### **Terminación**

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo expirará a la medianoche doce meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo antes de concluir dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de su recepción en la OACI.



**Artículo 28**  
**Registro en la OACI**

Este Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados inmediatamente después de la entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 29**  
**Entrada en vigor**

El presente Acuerdo se aplicará y entrará en vigor treinta (30) días después de que ambas Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática, que han finalizado los respectivos trámites jurídicos para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

**EN FE DE LO CUAL**, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman este Acuerdo.

Firmado en San José, el día 10 de junio de 2024, en dos ejemplares del mismo tenor e igualmente auténticos, en español.

**Por la República Oriental del  
Uruguay**

Omar Paganini  
Ministro de Relaciones Exteriores

**Por la República de Costa Rica**

Arnoldo André Tinoco  
Ministro de Relaciones Exteriores y  
Culto



## ANEXO I

### Cuadro de Rutas

#### Sección 1

**A. Rutas que habrán de explotar, la o las líneas aéreas designadas de la República de Costa Rica, para los servicios de pasajeros, carga y correo y carga exclusiva:**

<b>Puntos en Costa Rica</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Uruguay</b>	<b>Puntos mas allá</b>
Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto

**B. Rutas que habrán de explotar, la o las líneas aéreas designadas de la República Oriental del Uruguay, para los servicios de pasajeros, carga y correo y carga exclusiva:**

<b>Puntos En Uruguay</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Costa Rica</b>	<b>Puntos mas allá</b>
Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto

### **Flexibilidad Operativa**

#### Sección 2

Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes pueden, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:

1. Operar derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertades del aire, en la modalidad de pasajeros, sin límite de frecuencia.
2. Las líneas aéreas designadas podrán explotar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas, combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave, omitir escalas en cualquier punto o puntos, con la



condición de que los servicios empiecen o terminen en un punto de la parte que designa la línea aérea.

3. Prestar servicios a puntos intermedios y a puntos más allá en los territorios de las Partes, en cualquier combinación de rutas y en cualquier orden; con la condición de que los servicios empiecen o terminen en un punto de la parte que designa la línea aérea.
4. Transferir tráfico (incluyendo operaciones de código compartido) desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
5. Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte haya concebido a sus líneas aéreas para la identificación de sus vuelos, siempre y cuando esté claro para el comprador en el punto de venta cuál línea aérea operará cada sector del servicio y con cual línea aérea o líneas aéreas el comprador estará en relación contractual.



## **Anexo II**

### **Servicios de carga exclusiva**

1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:
  - a. Recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;
  - b. Con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;
  - c. Puede utilizar aeronaves arrendadas siempre que dicha explotación cumpla las normas de protección y seguridad de la aviación equivalente que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas, y se ajuste a las leyes internas de cada una de las Partes para la aprobación de este tipo de contratos.
  - d. Puede concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos tales como códigos compartidos.
  - e. Puede determinar sus propias tarifas de carga y podrá exigirse que estas sean presentadas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.
2. Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cada una de la(s) Parte(s), sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipos de aeronaves y origen y destino de la carga, ejerciendo derechos de hasta séptima libertad del aire.

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS  
CON EL GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Aprobación  
Informe  
Anexo I

COMISIÓN DE ASUNTOS  
INTERNACIONALES

---

I N F O R M E

---

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de informar y someter a su consideración, el presente proyecto de ley, por el cual se aprueba el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Costa Rica, suscrito en la ciudad de San José, Costa Rica, el 10 de junio de 2024.

ANTECEDENTES

Desde la Convención de París de 1919, existe el principio según el cual cada Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se erige sobre su territorio. Este principio fue ratificado años más tarde por el Convenio de Chicago de 1944, el cual dejó a la libre autonomía de los Estados concederse mutuamente, o no, ciertos derechos de tipo económico en materia de transporte de pasajeros, carga y correo, surgidos del desarrollo del transporte aéreo internacional.

Es así como, los artículos 5, 6 y 7 del Convenio de Chicago, establecen las reglas entre Estados para la consecución de derechos económicos entre los mismos, y a su vez las restricciones para la explotación de servicios comerciales de transporte aéreo internacional a través del espacio aéreo.

Dichos artículos, en suma, establecen que para que una aerolínea de un Estado determinado vuele desde, hacia, o sobre otro Estado, debe pedir autorización a este otro y debe sujetarse a lo que dicha autorización establezca.

Es éste el fundamento jurídico en virtud del cual hoy en día un Estado negocia un acuerdo de transporte aéreo con otro Estado, como el presente, o varios Estados celebran entre sí un acuerdo de transporte aéreo con el fin de poder prestar un servicio de transporte aéreo internacional y obtener así un beneficio económico surgido de la prestación de dicho servicio.

- 2 -

En este sentido, se convierten en la base legal para el otorgamiento de derechos de carácter económico entre Estados, derivados del ofrecimiento del servicio de transporte aéreo internacional.

Estos acuerdos han ido evolucionando desde ese entonces, hacia una fuerza natural que es la liberalización, tal como la contemplada en el texto que hoy estamos tratando.

## FUNDAMENTOS

El presente Acuerdo, que es suscrito entre dos Estados Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, sigue los lineamientos de dicho Convenio, teniendo la finalidad de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios.

Ambos Estados procuran promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, deseando facilitar la expansión de oportunidades de dichos servicios aéreos internacionales.

Reconocen que estos servicios, si son eficientes y competitivos, hacen posible que se ofrezca al público -de pasaje y carga- precios y servicios competitivos en mercados abiertos y benefician también al comercio, al bienestar de los consumidores y al crecimiento económico.

Asimismo, resulta importante la aprobación de un Acuerdo de esta naturaleza, por una parte, para facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional y por otra parte, para asegurar el más alto grado de seguridad operacional en estos servicios, mostrando la preocupación por los actos y amenazas contra la seguridad de las aeronaves, personas y bienes que ponen en peligro, que afectan negativamente los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad operacional de la aviación civil.

Es un Acuerdo que está acorde con la política llevada adelante por la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, respecto a favorecer la liberalización de los Acuerdos de Servicios Aéreos como herramienta para incrementar las posibilidades de conectividad del país con el mundo.

## CONTENIDO DEL ACUERDO

El Acuerdo se estructura en un texto de veintinueve artículos y dos Anexos, cuyos principales aspectos describiremos a continuación:

- 3 -

El Artículo 1 establece las definiciones de los términos empleados.

El Artículo 2 refiere a la concesión de derechos que cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante para que las líneas aéreas designadas operen servicios de transporte aéreo.

El Artículo 3 regula la designación y autorización por cada Parte Contratante de las líneas aéreas que desee para que realicen servicios de transporte aéreo acordados, así como la autorización y permisos de las operaciones por parte de las autoridades aeronáuticas.

El Artículo 4 refiere a la posibilidad de revocación o suspensión de la autorización para operar, cuando las líneas aéreas no cumplan las leyes o normas de la Parte Contratante que la hubiera concedido o bien cuando no operen conforme a lo establecido en este Acuerdo.

El Artículo 5 alude a la aplicación de las leyes y reglamentos de cada Parte respecto a las aeronaves designada por la otra Parte, refiriéndose a la entrada, permanencia y salida de sus territorios de dichas aeronaves, a la explotación y navegación de las mismas, y a la estadía y salida de pasajeros, miembros de tripulación, carga y correos.

El Artículo 6 refiere a la regulación del tránsito de pasajeros, equipaje, carga y correo.

El Artículo 7 estipula disposiciones aplicables al reconocimiento de certificados de aeronavegabilidad y licencias.

El Artículo 8 alude a las normas de seguridad operacional aplicadas por cada una de las Partes.

El Artículo 9 establece los derechos y obligaciones que tendrá las Partes respecto de la seguridad de la aviación.

El Artículo 10 refiere a los derechos impuestos a los usuarios.

El Artículo 11 alude a los derechos arancelarios y las excepciones que gozarán las aeronaves operadas en servicios internacionales por líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes.

El Artículo 12 refiere a los impuestos que podrán reclamar las Partes.

- 4 -

El Artículo 13 regula la competencia leal entre líneas aéreas, en la prestación de los servicios de transporte aéreo regidos por este Acuerdo.

El Artículo 14 alude a la capacidad que se le otorgará a cada línea aérea designada para determinar la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo que ofrecerá.

El Artículo 15 regula el mecanismo para la aplicación de tarifas, estableciendo que las mismas serán fijadas por las líneas aéreas basadas en consideraciones comerciales de mercado y estableciendo las ocasiones en las que las Partes podrán intervenir.

El Artículo 16 establece que cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, convertir y transferir al extranjero todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de las actividades conexas.

El Artículo 17 refiere a los derechos que otorgará cada Parte a las líneas aéreas designadas de la otra Parte para venta y comercialización de servicios de transporte aéreo.

El Artículo 18 establece los derechos que gozarán las líneas aéreas designadas de suministrarse servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte.

El Artículo 19 alude a las disposiciones de código compartido y a los arreglos de cooperación que las aerolíneas designadas de una Parte podrán concretar con una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes o de un tercer país.

El Artículo 20 refiere al Sistema de reserva por computadora (SRC) en concordancia con el código de conducta para la reglamentación y explotación de estos sistemas de la OACI.

El Artículo 21 prevé que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionen mutuamente y a petición, las estadísticas periódicas o información similar sobre el tráfico transportado en los servicios convenidos.

En el Artículo 22 se establece el mecanismo para que la línea aérea designada de cada Parte remita al registro de las autoridades de la otra Parte sus itinerarios de vuelos previstos.

En los Artículos 23 a 29 se consignan las cláusulas de estilo en este tipo de Acuerdos: Solución de Controversias, Consultas y Enmiendas, Operaciones no regulares,

- 5 -

Compatibilidad con Acuerdos Multilaterales, Terminación, Registro en la OACI y Entrada en Vigor.

En el Anexo I del Acuerdo se detalla el cuadro de rutas en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las aerolíneas designadas y se establece la flexibilidad operativa, que da a las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes distintas posibilidades para configurar sus vuelos.

El Anexo II refiere a los servicios de carga exclusiva, estableciendo los derechos que tendrán las líneas aéreas designadas que se ocupen del transporte internacional de cargas.

Por todo lo expuesto, vuestra Comisión de Asuntos Internacionales, recomienda a la Cámara la aprobación del referido proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 11 de marzo de 2026

JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ  
MIEMBRO INFORMANTE  
VÍCTOR MARTÍN ALDAYA  
SILVANA PÉREZ BONAVITA  
ADRIANA PEÑA  
RAÚL SANDER  
CARLOS VARELA NESTIER

≠

WALTER LAGE  
Pensión graciable

PODER EJECUTIVO

---

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA  
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Montevideo, 11 de abril de 2025

Señora Presidente de la Asamblea General  
Carolina Cosse:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, con el objeto de someter a su consideración el proyecto de ley que se acompaña, por el que se concede una pensión graciable al señor Walter Lage, en consideración a su destacada trayectoria como deportista profesional.

Las pensiones graciabiles a que refiere el numeral 13) del artículo 85 de la Constitución de la República y conforme a lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley N° 16.301, de 9 de setiembre de 1992, constituyen un beneficio personal de carácter económico, que sólo se acordará en las condiciones previstas por el artículo 2° de la citada ley, a quienes carecieren de recursos propios suficientes.

En nuestro ordenamiento jurídico dichas pensiones graciabiles han sido concebidas como una recompensa pecuniaria, acordada a aquellas personas que hayan prestado grandes servicios a la República, o a personas que se hayan destacado en forma relevante en actividades científicas, deportivas, artísticas o culturales, entre otras.

El peticionante acredita cumplir con lo dispuesto en la Ley N° 16.301, de 9 de setiembre de 1992, para acceder al beneficio, respecto de lo dispuesto en el artículo 1° de la misma, según surge acreditado mediante informe del Banco de Previsión Social; respecto de lo dispuesto por el artículo 2° de la precitada ley, la Secretaría Nacional del Deporte informa que el solicitante, se destacó como basquetbolista en el entonces Club Waston -hoy Guruyú Waston- y en el Club Atlético Cerdón, e integró la selección de Uruguay, siendo campeón Sudamericano en el año 1969, lo que constituye un mérito relevante.

La Comisión Permanente para el Tratamiento de las Pensiones Graciabiles, considera que se cumplen todos los requisitos y se dan todas las condiciones a que refieren los artículos 1° y 2° de la Ley N° 16.301, de 9 de setiembre de 1992, que justifican que le sea otorgada la pensión graciable que ha solicitado el señor Walter Lage, en virtud de carecer de recursos propios suficientes y en reconocimiento de su amplia

- 2 -

trayectoria en el ámbito deportivo. Resolviendo el 18 de febrero de 2025, por unanimidad disponer favorablemente la petición enviando dicha solicitud al Poder Ejecutivo para su consideración.

El proyecto de ley, en su artículo primero, incluye el nombre del beneficiario, así como el monto de la pensión. En su artículo segundo establece que la erogación resultante será atendida por Rentas Generales.

Asimismo, a efectos de la tramitación ante el Banco de Previsión Social, se incluye en el texto el número de cédula de identidad del beneficiario.

El Poder Ejecutivo saluda a la señora Presidente de la Asamblea General y por su intermedio, al resto de sus integrantes con la mayor consideración.

YAMANDÚ ORSI  
JOSÉ CARLOS MAHÍA  
MARTÍN VALLCORBA

---

- 3 -



PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

---

Artículo 1°.- Concédese una pensión graciable al señor Walter Lage, titular de la cédula de identidad N° 923.215-7, equivalente a cuatro (4) Bases de Prestaciones y Contribuciones.

Artículo 2°.- Precísase que la erogación resultante será atendida a cargo de Rentas Generales.

Montevideo, 11 de abril de 2025

JOSÉ CARLOS MAHÍA  
MARTÍN VALLCORBA

≠

WALTER LAGE  
Pensión graciable  
Informe  
Anexo I

COMISIÓN DE  
LEGISLACIÓN DEL TRABAJO  
Y SEGURIDAD SOCIAL

---

I N F O R M E

---

Señoras y señores Representantes:

Vuestra Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social ha considerado y aconseja al Cuerpo la aprobación del proyecto que se acompaña, con la iniciativa del Poder Ejecutivo, por el que se concede una pensión graciable al señor Walter Lage.

El Sr. Walter Lage fue un destacado deportista profesional, concretamente basquetbolista, que supo vestir la camiseta del Club Waston, actualmente Guruyú Waston, así como la del Club Cerdón, equipos en los que jugó durante años con notable suceso.

En efecto, sus logros deportivos y su profesionalismo le permitieron alcanzar el mayor galardón para un deportista; ser integrante de la selección uruguaya de básquetbol. Logrando, asimismo, el mayor título continental con la misma, siendo que en el año 1969 se consagró como campeón sudamericano de básquetbol, en una recordada final contra Argentina.

Por lo expuesto, conforme con nuestro ordenamiento jurídico, se trata de una persona que se destacó de forma relevante en una actividad deportiva que goza de gran aceptación y reconocimiento en nuestro país realizando, durante su destacada trayectoria como deportista profesional, una invaluable contribución al deporte y a la sociedad en general. Todo lo cual justifica la aprobación de esta pensión graciable.

Las pensiones graciables a que refiere el numeral 13) del artículo 85 de la Constitución de la República y conforme a lo dispuesto en los artículos 1º y 2º de la Ley Nº 16.301, de 9 de setiembre de 1992, constituyen un beneficio personal de carácter económico, que solo se acordará en las condiciones previstas en el artículo 2º de la citada ley, a quienes carecieren de recursos propios suficientes y a sus

- 2 -

descendientes de primer grado de consanguinidad, siempre que se encuentren en una situación de notoria necesidad económica.

La Comisión Permanente para el Tratamiento de las Pensiones Graciables, considera que se cumplen todos los requisitos y se dan las condicionantes a que refieren los artículos 1º y 2º de la Ley N° 16.301, de 9 de setiembre de 1992, que justifican ostensiblemente que le sea otorgada la pensión graciable que ha solicitado el señor Walter Lage.

El proyecto de ley, en su artículo 1º, incluye el nombre del beneficiario, así como el monto de la pensión. En su artículo 2º establece que la erogación resultante será atendida por Rentas Generales.

Asimismo, a efectos de la tramitación ante el Banco de Previsión Social, se incluye en el texto el número de cédula de identidad del beneficiario.

Es, por los motivos expuestos, que se solicita al Cuerpo la aprobación de la presente iniciativa.

Sala de la Comisión, 3 de diciembre de 2025

ESTELA PEREYRA  
MIEMBRO INFORMANTE  
SOLEDAD AGUILAR  
DIEGO BIANCHI  
DANIEL DIVERIO  
FIORELLA GALLIAZZI  
ERNESTO GABRIEL OTERO  
CONSUELO PÉREZ

≠

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 1**

### Sí ( Voto: 68 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aguilera Cuello, Leydis	Aldaya González, Victor Martin
Alvarez Villalba, Jorge Emilio	Amado, Fernando	Antúñez Scalone, Tatiana
Barrera Malrechauffe, Graciela Haydé	Berois, Roxana	Caballero Archimaut, Victoria María
Cairo, Cecilia	Camarán, Susana	Caraballo Zeballos, Diego Nicolás
Da silva Barceló, Francisco Manuel	Diverio Viera, Daniel Israel	Díaz Marrero, Natalia Guadalupe
Fajardo Rieiro, María	Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique
García De Barros, Lilián Yanet	Garlo Alonsoperez, Joaquin	Gianoli, Gabriel
Giometti Piñeiro, Bruno	Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo
Gurméndez Armand Ugon, Gabriel	Inthamoussu, Pablo	Jisdonian, Pedro
Libschitz Suárez, Margarita	Licandro Chiesa, Raúl Mario	Long Zapata, Inés Mercedes
López, Narcio	Mancini Imperial, Fernanda Mariana	Mazzini, Agustín
Merlo Gorosito, Héctor Gustavo	Molins, Martí	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica
Noy López, Diana Marina	Obaldía Miraballes, María Inés	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella
Osorio Lima, Marne	Otero Agüero, Ernesto Gabriel	Pereira Sosa, Mónica Asilde
Perez Alvarez, Luis Marcelo	Perez da Silva, Dardo	Perrone Cabrera, Álvaro
Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico	Pérez Bonavita, Silvana
Retamoza Mena, Julio César	Reutor, Carlos	Reyes, Carlos
Rielli San Martín, José Domingo	Rodriguez Celintano, Patricia Alejandra	Rodríguez Buydid, Gabriela Karina
Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín	Rodríguez Galvalisi, Nelly María	Rydstrom Henderson, Carlos Augusto
Salaberry Toja, Ana Clara	Salle Pereira, Nicolle	Sierra Franco, Julieta Beatriz
Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo	Tinaglini, Gabriel
Turri Denis, María Fernanda	Umpiérrez Diano, Javier	Verri, Walter
Viera Dutruel, Mauricio	de Brum, Horacio	

### No-Votación ( Total: 0 )

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 2**

### Sí ( Voto: 68 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aguilera Cuello, Leydis	Aldaya González, Victor Martin
Alvarez Villalba, Jorge Emilio	Amado, Fernando	Antúnez Scalone, Tatiana
Barrera Malrechauffe, Graciela Haydé	Berois, Roxana	Caballero Archimaut, Victoria María
Cairo, Cecilia	Camarán, Susana	Caraballo Zeballos, Diego Nicolás
Da silva Barceló, Francisco Manuel	Diverio Viera, Daniel Israel	Díaz Marrero, Natalia Guadalupe
Fajardo Rieiro, María	Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique
García De Barros, Lilián Yanet	Garlo Alonsoperez, Joaquin	Gianoli, Gabriel
Giometti Piñeiro, Bruno	Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo
Gurméndez Armand Ugon, Gabriel	Inthamoussu, Pablo	Jisdonian, Pedro
Libschitz Suárez, Margarita	Licandro Chiesa, Raúl Mario	Long Zapata, Inés Mercedes
López, Narcio	Mancini Imperial, Fernanda Mariana	Mazzini, Agustín
Merlo Gorosito, Héctor Gustavo	Molins, Martí	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica
Noy López, Diana Marina	Obaldía Miraballes, María Inés	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella
Osorio Lima, Marne	Otero Agüero, Ernesto Gabriel	Pereira Sosa, Mónica Asilde
Perez Alvarez, Luis Marcelo	Perez da Silva, Dardo	Perrone Cabrera, Álvaro
Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico	Pérez Bonavita, Silvana
Retamoza Mena, Julio César	Reutor, Carlos	Reyes, Carlos
Rielli San Martín, José Domingo	Rodriguez Celintano, Patricia Alejandra	Rodríguez Buydid, Gabriela Karina
Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín	Rodríguez Galvalisi, Nelly María	Rydstrom Henderson, Carlos Augusto
Salaberry Toja, Ana Clara	Salle Pereira, Nicolle	Sierra Franco, Julieta Beatriz
Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo	Tinaglini, Gabriel
Turri Denis, María Fernanda	Umpiérrez Diano, Javier	Verri, Walter
Viera Dutruel, Mauricio	de Brum, Horacio	

### No-Votación ( Total: 0 )

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 3**

### Sí ( Voto: 70 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aguilera Cuello, Leydis	Aldaya González, Víctor Martín
Alvarez Villalba, Jorge Emilio	Amado, Fernando	Antúñez Scalone, Tatiana
Barrera Malrechauffe, Graciela Haydée	Berois, Roxana	Caballero Archimaut, Victoria María
Cairo, Cecilia	Camarán, Susana	Caraballo Zeballos, Diego Nicolás
Cortés, Inés	Da Silva Barceló, Francisco Manuel	Dastugue, Álvaro
Diverio Viera, Daniel Israel	Díaz Marrero, Natalia Guadalupe	Echenique, Graciela
Fajardo Rieiro, María	Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique
García De Barros, Lilián Yanet	Garlo Alonsoperez, Joaquín	Gianoli, Gabriel
Giometti Piñeiro, Bruno	Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo
Gurméndez Armand Ugon, Gabriel	Inthamoussu, Pablo	Libschitz Suárez, Margarita
Licandro Chiesa, Raúl Mario	Long Zapata, Inés Mercedes	López, Narciso
Mancini Imperial, Fernanda Mariana	Mazzini, Agustín	Merlo Gorosito, Héctor Gustavo
Molins, Martí	Méndez, Aníbal	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica
Noy López, Diana Marina	Obaldía Miraballes, María Inés	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella
Osorio Lima, Marne	Otero Agüero, Ernesto Gabriel	Pereira Sosa, Mónica Asilde
Perez Alvarez, Luis Marcelo	Perez da Silva, Dardo	Perrone Cabrera, Álvaro
Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico	Pérez Bonavita, Silvana
Retamoza Mena, Julio César	Reyes, Carlos	Rielli San Martín, José Domingo
Rodríguez Celintano, Patricia Alejandra	Rodríguez Buydid, Gabriela Karina	Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín
Rodríguez Galvalisi, Nelly María	Rydstrom Henderson, Carlos Augusto	Salaberry Toja, Ana Clara
Salle Pereira, Nicolle	Schipani, Felipe	Sierra Franco, Julieta Beatriz
Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo	Tinagliani, Gabriel
Turri Denis, María Fernanda de Brum, Horacio	Verri, Walter	Viera Dutruel, Mauricio

### No-Votación ( Total: 0 )

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 4**

### Sí ( Voto: 70 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aguilera Cuello, Leydis	Aldaya González, Víctor Martín
Alvarez Villalba, Jorge Emilio	Amado, Fernando	Antúñez Scalone, Tatiana
Barrera Malrechauffe, Graciela Haydée	Berois, Roxana	Caballero Archimaut, Victoria María
Cairo, Cecilia	Camarán, Susana	Caraballo Zeballos, Diego Nicolás
Cortés, Inés	Da Silva Barceló, Francisco Manuel	Dastugue, Álvaro
Diverio Viera, Daniel Israel	Díaz Marrero, Natalia Guadalupe	Echenique, Graciela
Fajardo Rieiro, María	Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique
García De Barros, Lilián Yanet	Garlo Alonsoperez, Joaquín	Gianoli, Gabriel
Giometti Piñeiro, Bruno	Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo
Gurméndez Armand Ugon, Gabriel	Inthamoussu, Pablo	Libschitz Suárez, Margarita
Licandro Chiesa, Raúl Mario	Long Zapata, Inés Mercedes	López, Narcio
Mancini Imperial, Fernanda Mariana	Mazzini, Agustín	Merlo Gorosito, Héctor Gustavo
Molins, Martí	Méndez, Aníbal	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica
Noy López, Diana Marina	Obaldía Miraballes, María Inés	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella
Osorio Lima, Marne	Otero Agüero, Ernesto Gabriel	Pereira Sosa, Mónica Asilde
Perez Alvarez, Luis Marcelo	Perez da Silva, Dardo	Perrone Cabrera, Álvaro
Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico	Pérez Bonavita, Silvana
Retamoza Mena, Julio César	Reyes, Carlos	Rielli San Martín, José Domingo
Rodríguez Celintano, Patricia Alejandra	Rodríguez Buydid, Gabriela Karina	Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín
Rodríguez Galvalisi, Nelly María	Rydstrom Henderson, Carlos Augusto	Salaberry Toja, Ana Clara
Salle Pereira, Nicolle	Schipani, Felipe	Sierra Franco, Julieta Beatriz
Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo	Tinagliani, Gabriel
Turri Denis, María Fernanda de Brum, Horacio	Verri, Walter	Viera Dutruel, Mauricio

### No-Votación ( Total: 0 )

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 5**

### Sí ( Voto: 66 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aldaya González, Victor Martin	Alvarez Villalba, Jorge Emilio
Amado, Fernando	Antúñez Scalone, Tatiana	Barrera Malrechauffe, Graciela Haydée
Berois, Roxana	Caballero Archimaut, Victoria María	Cairo, Cecilia
Camarán, Susana	Caraballo Zeballos, Diego Nicolás	Cortés, Inés
Da silva Barceló, Francisco Manuel	Dastugue, Álvaro	Diverio Viera, Daniel Israel
Díaz Marrero, Natalia Guadalupe	Echenique , Graciela	Fajardo Rieiro, María
Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique	García De Barros, Lilián Yanet
Garlo Alonsoperez, Joaquin	Gianoli, Gabriel	Giometti Piñeiro, Bruno
Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo	Gurméndez Armand Ugon, Gabriel
Inthamoussu, Pablo	Libschitz Suárez, Margarita	Licandro Chiesa, Raúl Mario
Long Zapata, Inés Mercedes	López, Narcio	Mancini Imperial, Fernanda Mariana
Mazzini, Agustín	Merlo Gorosito, Héctor Gustavo	Molins, Martí
Méndez, Aníbal	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica	Noy López, Diana Marina
Obaldía Miraballes, María Inés	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella	Otero Agüero, Ernesto Gabriel
Pereira Sosa, Mónica Asilde	Perez Alvarez, Luis Marcelo	Perez da Silva, Dardo
Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico	Pérez Bonavita, Silvana
Retamoza Mena, Julio César	Reyes, Carlos	Rielli San Martín, José Domingo
Rodríguez Celintano, Patricia Alejandra	Rodríguez Buydid, Gabriela Karina	Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín
Rodríguez Galvalisi, Nelly María	Rydstrom Henderson, Carlos Augusto	Salaberry Toja, Ana Clara
Salle Pereira, Nicolle	Schipani, Felipe	Sierra Franco, Julieta Beatriz
Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo	Tinaglini, Gabriel
Turri Denis, María Fernanda	Verri, Walter	de Brum, Horacio

### No-Votación ( Total: 0 )

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 6**

### Sí ( Voto: 66 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aldaya González, Victor Martin	Alvarez Villalba, Jorge Emilio
Amado, Fernando	Antúñez Scalone, Tatiana	Barrera Malrechauffe, Graciela Haydée
Berois, Roxana	Caballero Archimaut, Victoria María	Cairo, Cecilia
Camarán, Susana	Caraballo Zeballos, Diego Nicolás	Cortés, Inés
Da silva Barceló, Francisco Manuel	Dastugue, Álvaro	Diverio Viera, Daniel Israel
Díaz Marrero, Natalia Guadalupe	Echenique , Graciela	Fajardo Rieiro, María
Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique	García De Barros, Lilián Yanet
Garlo Alonsoperez, Joaquin	Gianoli, Gabriel	Giometti Piñeiro, Bruno
Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo	Gurméndez Armand Ugon, Gabriel
Inthamoussu, Pablo	Libschitz Suárez, Margarita	Licandro Chiesa, Raúl Mario
Long Zapata, Inés Mercedes	López, Narcio	Mancini Imperial, Fernanda Mariana
Mazzini, Agustín	Merlo Gorosito, Héctor Gustavo	Molins, Martí
Méndez, Aníbal	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica	Noy López, Diana Marina
Obaldía Miraballes, María Inés	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella	Otero Agüero, Ernesto Gabriel
Pereira Sosa, Mónica Asilde	Perez Alvarez, Luis Marcelo	Perez da Silva, Dardo
Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico	Pérez Bonavita, Silvana
Retamoza Mena, Julio César	Reyes, Carlos	Rielli San Martín, José Domingo
Rodríguez Celintano, Patricia Alejandra	Rodríguez Buydid, Gabriela Karina	Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín
Rodríguez Galvalisi, Nelly María	Rydstrom Henderson, Carlos Augusto	Salaberry Toja, Ana Clara
Salle Pereira, Nicolle	Schipani, Felipe	Sierra Franco, Julieta Beatriz
Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo	Tinaglini, Gabriel
Turri Denis, María Fernanda	Verri, Walter	de Brum, Horacio

### No-Votación ( Total: 0 )

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 7**

### Sí ( Voto: 70 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aguilera Cuello, Leydis	Aldaya González, Victor Martin
Alvarez Villalba, Jorge Emilio	Amado, Fernando	Antúnez Scalone, Tatiana
Auersperg Kosenkov, María Fernanda	Barrera Malrechauffe, Graciela Haydé	Berois, Roxana
Caballero Archimaut, Victoria María	Cairo, Cecilia	Camarán, Susana
Caraballo Zeballos, Diego Nicolás	Cortés, Inés	Curcho Castro, Guillermo Andrés
Da silva Barceló, Francisco Manuel	Dastugue, Álvaro	Diverio Viera, Daniel Israel
Díaz Marrero, Natalia Guadalupe	Echenique , Graciela	Fajardo Rieiro, María
Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique	García De Barros, Lilián Yanet
Garlo Alonsoperez, Joaquin	Gianoli, Gabriel	Giometti Piñeiro, Bruno
Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo	Gurméndez Armand Ugon, Gabriel
Inthamoussu, Pablo	Jisdonian, Pedro	Libschitz Suárez, Margarita
Licandro Chiesa, Raúl Mario	Long Zapata, Inés Mercedes	López, Narcio
Mancini Imperial, Fernanda Mariana	Mazzini, Agustín	Merlo Gorosito, Héctor Gustavo
Molins, Martí	Méndez, Anibal	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica
Noy López, Diana Marina	Obaldía Miraballes, María Inés	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella
Otero Agüero, Ernesto Gabriel	Pereira Sosa, Mónica Asilde	Perez Alvarez, Luis Marcelo
Perez da Silva, Dardo	Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico
Pérez Bonavita, Silvana	Reyes, Carlos	Rielli San Martín, José Domingo
Rodríguez Celintano, Patricia Alejandra	Rodríguez Buydid, Gabriela Karina	Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín
Rodríguez Galvalisi, Nelly María	Rydstrom Henderson, Carlos Augusto	Salaberry Toja, Ana Clara
Salle Pereira, Nicolle	Schipani, Felipe	Sierra Franco, Julieta Beatriz
Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo	Tinaglino, Gabriel
Turri Denis, María Fernanda de Brum, Horacio	Umpiérrez Diano, Javier	Verri, Walter

### No-Votación ( Total: 0 )

## Lista de nombres

### Nombre Propuesta:

**L Legislatura - Segundo período ordinario**  
**11a sesión (ordinaria) - 14 de abril de 2026**  
**VOTACIÓN 8**

### Sí ( Voto: 71 )

Aguilar Perdomo, María Soledad	Aguilera Cuello, Leydis	Aldaya González, Víctor Martín
Alvarez Villalba, Jorge Emilio	Amado, Fernando	Antúnez Scalone, Tatiana
Auersperg Kosenkov, María Fernanda	Barrera Malrechauffe, Graciela Haydée	Berois, Roxana
Caballero Archimaut, Victoria María	Cairo, Cecilia	Camarán, Susana
Caraballo Zeballos, Diego Nicolás	Cortés, Inés	Curcho Castro, Guillermo Andrés
Da Silva Barceló, Francisco Manuel	Dastugue, Álvaro	Diverio Viera, Daniel Israel
Díaz Marrero, Natalia Guadalupe	Echenique, Graciela	Fajardo Rieiro, María
Galliazzi Potter, Fiorella	Gallo Cantera, Luis Enrique	García De Barros, Lilián Yanet
Garlo Alonsoperez, Joaquin	Gianoli, Gabriel	Giometti Piñeiro, Bruno
Grezzi, Andrés	Guerrero, Gustavo	Gurméndez Armand Ugon, Gabriel
Inthamoussu, Pablo	Jisdonian, Pedro	Libschitz Suárez, Margarita
Licandro Chiesa, Raúl Mario	Long Zapata, Inés Mercedes	López, Narcio
Mancini Imperial, Fernanda Mariana	Mazzini, Agustín	Merlo Gorosito, Héctor Gustavo
Molins, Martí	Méndez, Aníbal	Nedov Rodríguez, Sandra Mónica
Noy López, Diana Marina	Olmedo Calistro, Stephanie Fiorella	Otero Agüero, Ernesto Gabriel
Pereira Sosa, Mónica Asilde	Perez Alvarez, Luis Marcelo	Perez da Silva, Dardo
Presa Cáceres, Marcos Adán	Preve Cocco, Federico	Pérez Bonavita, Silvana
Reyes, Carlos	Rielli San Martín, José Domingo	Rodríguez Celintano, Patricia Alejandra
Rodríguez Buydid, Gabriela Karina	Rodríguez Da Costa Leites, Juan Martín	Rodríguez Galvalisi, Nelly María
Rydstrom Henderson, Carlos Augusto	Salaberry Toja, Ana Clara	Salle Lorier, Gustavo Alberto
Salle Pereira, Nicolle	Satdjian, José Luis	Schipani, Felipe
Sierra Franco, Julieta Beatriz	Silva, Rubenson	Sotelo del Giacco, Gerardo
Tinaglini, Gabriel	Turri Denis, María Fernanda	Umpiérrez Diano, Javier
Verri, Walter	de Brum, Horacio	

### No-Votación ( Total: 0 )