

Recopilación de normas nacionales de interés aeronáutico

1984-2005

Prólogo

En 1980, el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial publicaba el Tomo I del Digesto Aeronáutico de la República Oriental del Uruguay, edición que fuera actualizada en 1985 y complementada con el Tomo II de dicha obra, que refería a las Normas Aeronáuticas y Espaciales Internacionales, vigentes por ese entonces en la República.

En ocasión de cumplirse el 30 ° Aniversario de su creación, el Centro se abocó a la publicación de la Recopilación de Normas Nacionales de Interés Aeronáutico , que abarca el período 1984-2005, y reedita normas anteriores, que al día de hoy siguen siendo de consulta permanente.

Esta ordenación sistemática de normas facilita la tarea de todos aquellos que , de una manera u otra, están vinculados al quehacer aeronáutico.

La presente edición cuenta con dos Índices, uno temático y otro alfabético, que agiliza la búsqueda por parte del usuario.

A la transcripción de las normas, se ha agregado una relación de la normativa vinculada al régimen de gestión integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco-Gral. Cesáreo L. Berisso, así como una enumeración de los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos cuyos textos se encuentran publicados en la página web de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Al igual que en 1980, esta obra es fruto de la paciente y dedicada tarea de un equipo conformado por la Esc. Alicia Presto Lausarot y la Dra. Marta Gaggero Montaner, al que se sumó en el último año, la Esc. Verenna Bortolotto Ibarra.

Reciba el CIDA-E nuestro reconocimiento por tan encomiable obra.

Brig. Gral. (Av.) D. José L. Vilardo
Director Nacional de Aviación Civil
e Infraestructura Aeronáutica

Montevideo, diciembre de 2005.

Sumario

| | Pág. |
|--|------|
| Normas publicadas entre 1984 y 2005 | 9 |
| Otras normas de interés aeronáutico | 309 |
| Anexo I. Aeropuerto Internacional de Carrasco Régimen de Gestión Integral. Relación de normas | 353 |
| Anexo II. Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAUs) | 357 |
| Índice cronológico | 365 |
| Índice temático | 373 |

Aeródromos y Aeropuertos Zonas de protección dentro del territorio nacional

Decreto 457/984

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Montevideo, 23 de octubre de 1984.

Visto: la necesidad de reglamentar las disposiciones de los artículos 72 y 73 de la Ley 14.305, del 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) referidas a las Zonas de Protección de los aeródromos y aeropuertos dentro del territorio nacional.

Considerando: I) Que es prioritario para la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas y la preservación del medio ambiente en la Infraestructura Aeronáutica Nacional la inmediata reglamentación y determinación de las Zonas de Protección relativas a la limitación de obstáculos y uso del suelo;

II) Que sin perjuicio que de conformidad con lo previsto en los artículos que se reglamentan, la determinación de las Zonas de Protección de los aeródromos y aeropuertos está a cargo del Poder Ejecutivo, resulta conveniente establecer el órgano que tendrá el cometido de ejecutar las medidas correspondientes a cada caso concreto;

III) Que la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica es el órgano competente para entender en todos los asuntos relacionados con la construcción, administración y operación de la Infraestructura Aeronáutica Nacional, Servicios de Protección de Vuelo y Servicios de Tierra Conexos, con excepción de los comprendidos

dentro de la jurisdicción de la Armada Nacional, por lo que en la especie corresponde que le sean asignados los cometidos de referencia.

Atento: a lo dispuesto en el artículo 168, numeral cuarto, de la Constitución de la República y a lo informado por la Contraloría e Informática Jurídicas del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. El fraccionamiento de tierras, las modificaciones o ampliaciones de centros poblados y en general todas las propiedades vecinas a los aeródromos y aeropuertos, comprendidos en las zonas de protección cuyos planos se aprueben por el Poder Ejecutivo estarán sujetos a restricciones especiales en lo referente a edificaciones, instalaciones, cultivos y áreas vegetales o naturales de cualquier clase cuando puedan afectar la seguridad, la regularidad y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de las Normas y Métodos Recomendados Internacionales-Aeródromos- Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Art. 2°. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica por intermedio de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica es el organismo encargado de determinar y aplicar, de oficio o petición de parte, las antedichas restricciones especiales de acuerdo a la ley, las reglamentaciones, las normas y métodos recomendados internacionales que fueran aplicables y dentro de las Zonas de Protección, cuyos planos determine con los asesoramientos que se solicite y una vez que éstos sean aprobados por el Poder Ejecutivo y en coordinación con las respectivas Intendencias Municipales.

Las resoluciones correspondientes deberán recaer en expediente administrativo y en todo caso ser precedidas por un Estudio Aeronáutico que establezca la afectación concreta de la seguridad, regularidad o eficiencia de las operaciones aeronáuticas del o los aeródromos y aeropuertos. Los recursos administrativos que se interpongan en su contra no tendrán efecto suspensivo, debiéndose proceder al cumplimiento en los plazos que administrativamente fije la autoridad aeronáutica.

Conjuntamente con la notificación del Organismo podrá realizar intimación administrativa en la forma establecida en el artículo 73 del Código Aeronáutico.

En caso de riesgo inminente, la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica por sí o con la asistencia que solicite, podrá proceder, bajo su responsabilidad, a la restricción especial que juzgue pertinente, cumpliendo a posteriori con lo dispuesto por el artículo 76 del Código Aeronáutico.

Las limitaciones parciales que no impliquen eliminación total de derechos podrán ser resueltas y ejecutadas directamente por dicha autoridad aeronáutica, que será la competente a estos efectos.

El procedimiento a seguir será el establecido en los incisos precedentes. En todo caso el Organismo Aeronáutico conferirá la vista a la respectiva Intendencia Municipal y solicitará la colaboración que entienda corresponder.

Art. 3°. Cuando el Poder Ejecutivo determine Zonas de Protección en el territorio nacional y sus respectivos planos, la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica

podrá disponer que sin perjuicio de las correspondientes publicaciones, se efectúen notificaciones u otras formas de publicidad para el mejor conocimiento de cada zona.

En cada oportunidad se deberá comunicar preceptivamente el respectivo decreto a la Intendencia Municipal correspondiente, a efectos de facilitar el contralor del efectivo cumplimiento de las limitaciones aprobadas.

Art. 4°. Salvo caso de riesgo inminente la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica resolverá siempre las restricciones especiales, intimaciones y balizamientos, previo estudio aeronáutico de sus reparticiones técnicas y los asesoramientos, que solicite conforme a los artículos 73, 74, 75 y 76 del Código Aeronáutico, Normas y Métodos Recomendados Internacionales –Aeródromos– Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en la ciudad de Chicago (Estados Unidos de Norteamérica) el 7 de diciembre de 1944 y las disposiciones del presente decreto.

Art. 5°. Comuníquese, publíquese y pásese al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. –

ALVAREZ.
JUSTO M. ALONSO.
GENERAL JULIO CÉSAR RAPELA.
D. TOURREILLES

Aeropuerto Internacional de Carrasco
Zonas de Protección (*)

Decreto 458/984 ()**

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Montevideo, 23 de octubre de 1984.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea solicitando la determinación de las Zonas de Protección correspondientes al Aeropuerto Internacional de Carrasco y la aprobación de los correspondientes planos.

Resultando: que el artículo 72 de la ley 14.305, del 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) prevé que el Poder Ejecutivo establecerá las Zonas de Protección de los aeródromos y aeropuertos.

Considerando: que la determinación de las Zonas de Protección correspondientes al Aeropuerto Internacional de Carrasco y sus respectivos planos, son de urgente aprobación, dado que establecen las zonas afectadas por restricciones especiales desde la habilitación de dicho Aeropuerto.

Atento: a lo establecido en el artículo 72 de la ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) y a lo informado por la Contraloría e Informática Jurídicas del Ministerio de Defensa Nacional,

El Presidente de la República

Decreta:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco a los efectos de levantamiento de Obstáculos y uso del Suelo, las determinadas en los planos elaborados por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, individualizados como Anexo I «Reglamentación de Obstáculos» y Anexo II «Reglamentación del uso del Suelo», que se aprueban.

Art. 2°. Determinánanse las siguientes nomenclaturas y características técnicas a los efectos de la aplicación del presente decreto en las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco:

1) Se considera Punto de Referencia del Aeropuerto Internacional de Carrasco (A.I.C.) a aquel que se encuentra ubicado sobre el eje de la pista 06-24, a doscientos sesenta y tres metros (263 mts.) del umbral de la cabecera 24 y a dos mil cuatrocientos treinta y siete metros (2.437 mts.) del umbral de la cabecera 06.

2) Superficie Horizontal Interna del Aeropuerto Internacional de Carrasco es aquella comprendida dentro de la circunferencia que tiene como centro el punto de referencia ya definido con radio de siete mil cien metros (7.100 mts.) a setenta y cinco metros (75 mts.) sobre el nivel del mar.

3) Superficie Cónica del Aeropuerto Internacional de Carrasco es aquella que tiene como límite interno la Superficie Horizontal Interna a setenta y cinco metros (75 mts.) de altura y como límite externo una circunferencia con centro en el punto de referencia proyectado, un radio de nueve mil cien metros (9.100 mts.) a una altura de ciento setenta y cinco metros (175 mts.) sobre el nivel del mar.

La restricción en altura a partir de los siete mil cien metros (7.100 mts.) y hasta los nueve mil cien metros (9.100 mts.) se verá disminuida en un metro (1 mt.) por cada veinte metros (20 mts.) medidos en proyección horizontal.

4) Superficie Horizontal Externa es aquella que va desde el límite exterior definido por la Superficie Cónica y una circunferencia con centro en el punto de referencia proyectado y un radio de quince mil metros (15.000 mts.) trazada a ciento setenta y cinco metros (175 mts.) de altura sobre el nivel del mar.

5) Se determinan dos Superficies de Aproximación con las siguientes características generales: tiene su inciso a sesenta metros (60 mts.) del umbral de la pista. El ancho inicial desde ese punto es de ciento cincuenta metros (150 mts.) repartidos a ambos lados del eje y la costa de esta línea horizontal es la que corresponde a la del umbral respectivo.

Desde esta recta a la superficie continúa con una divergencia a cada lado del eje del quince por ciento (15%) con una pendiente del dos por ciento (2%) en una longitud de tres mil metros (3.000 mts.)

Luego continúa con igual divergencia, con una pendiente del dos y medio por ciento (2,5%) en una longitud de tres mil seiscientos metros (3.600 mts.). Desde allí continúa la Superficie horizontal hasta cubrir una longitud total de superficie de

quince mil metros (15.000 mts.). Una de las Superficies de Aproximación, tiene umbral de pista a doscientos sesenta y tres metros (263 mts.) desde el punto de referencia según dirección de pista 06-24 y sentido hacia la cabecera 24 y la otra Superficie de Aproximación a tres mil sesenta metros (3.060 mts.) desde el punto de referencia en la dirección girada cincuenta y nueve grados sexagesimales (59°) desde el umbral de cabecera 24 en sentido levógiro y con centro en el punto de referencia.

6) Superficie de Ascenso en el despegue. Es aquella que comienza a los sesenta metros (60 mts.) del umbral de pista, con una longitud de borde interior de ciento ochenta metros (180 mts.) repartidos a ambos lados del eje de pista.

Continúa la superficie desde este segmento de recta con una pendiente del dos por ciento (2%) y una divergencia del doce y medio por ciento (12,5%) de ambos extremos, hasta tener una anchura de mil ochocientos metros (1.800 mts.) continuando desde allí con la misma pendiente, con anchura constante, hasta llegar a una longitud total de quince mil metros (15.000 mts.). Se definen dos superficies, una ubicada a dos mil cuatrocientos treinta y siete metros (2.437 mts.) desde el punto de referencia, con dirección de pista 06-24 y sentido hacia cabecera 06 y la otra superficie limitadora, ubicada a doscientos cuarenta y dos metros (242 mts.) medidos desde el punto de referencia con dirección girada cincuenta y nueve grados sexagesimales (59°) desde el umbral 06 en sentido levógiro con centro el punto de referencia.

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco definidas en el artículo 1°. del presente decreto y plano Anexo I «Reglamentación de Obstáculos» como Superficie Horizontal interna, Superficie Cónica, Superficie Horizontal Externa, Superficie de Aproximación (ambas) y Superficie de Ascenso en el Despegue (ambas) no podrán levantarse obstáculos por encima de las superficies limitadoras definidas salvo que del respectivo estudio aeronáutico surja que el objeto o accidente material en cuestión no tenga características técnicas de obstáculos.

Art. 4°. Toda afectación de la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ocasionada directa o indirectamente por los cultivos, vegetaciones, explotaciones, vertederos y enterramientos de residuos de cualquier naturaleza, ubicados dentro de las Zonas de Protección determinadas en el Plano Anexo II «Reglamentación del uso del Suelo», que se aprueba, podrán ser objeto de restricciones especiales ya sea prohibiéndolas, suprimiéndolas o limitándolas. La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica procederá en este sentido en la forma y procedimientos establecidos en este decreto, conforme a las técnicas más recibidas y a las Normas y Métodos Recomendados Internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional que fueran aplicables.

Art. 5°. Las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco gráficamente determinadas en el Plano Anexo II, consiste en tres circunferencias concéntricas en el punto de referencia definido en el artículo 1°. de este decreto. Dentro de las Zonas comprendidas en dichas circunferencias el Organismo Aeronáutico podrá imponer gradualmente las restricciones especiales a que se refiere el numeral anterior, en la forma y procedimientos prescriptos por este decreto.

La Zona A queda definida por toda área interior a la circunferencia a cuatro mil quinientos metros (4.500 mts.) de radio.

La Zona B es la comprendida dentro de la circunferencia de seis mil quinientos metros (6.500 mts.) de radio excluida la Zona A.

La Zona C se define como aquella área situada dentro de la circunferencia de ocho mil metros (8.000 mts.) de radio excluidas las Zonas A y B.

Art. 6°. Derógase el apartado 1°. «Aeropuerto Nacional de Carrasco...» del artículo 1°. del decreto 4253 de 25 de enero de 1945 en la redacción dada por el decreto 6002 de 17 de enero de 1946.

Art. 7°. Apruébanse los planos: Anexo I «Reglamentación de Obstáculos» y Anexo II «Reglamentación del Uso del Suelo».

Art. 8°. Comuníquese, publíquese con los planos aprobados y cumplido pásese al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos.

ALVAREZ.
JUSTO M. ALONSO.
GRAL. JULIO CÉSAR RAPELA.
FRANCISCO D. TOURREILLES

**Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Aduanero
“Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo”**

Decreto 65/987

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Economía y Finanzas.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Ministerio de Salud Pública.

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Montevideo, 3 de febrero de 1987.

Visto: el decreto 491/964, (24.610) de 10 de diciembre de 1964 ampliado por el 815/971 (25.045) de 7 de diciembre de 1971.

Resultando: I) Que el referido decreto declaró el aeródromo de la Base Aeronaval No. 2 “Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo”, parcial y transitoriamente, Aeródromo Público Aduanero a efectos de permitir únicamente que operen en él las empresas de transporte aéreo público regular autorizadas a efectuarlo;

II) Que en los últimos años se han ampliado la aeroestación y sus instalaciones y dotado al aeródromo de servicios de protección al vuelo;

III) Que con la entrada en vigencia del Código Aeronáutico, decreto-ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, se estableció una nueva categoría de Aeropuertos, los Aeropuertos Internacionales, preceptuando el artículo 68:

“Los Aeropuertos destinados a las operaciones aeronáuticas de carácter internacional deberán ser declarados tales por el Poder Ejecutivo y funcionar de acuerdo con las normas internacionales en la materia y la reglamentación que se dicte”.

Considerando: I) Que las modernas aeronaves de la Aviación General empleadas fundamentalmente para el turismo en la Zona, verían facilitada su operación por las mejores características del Aeropuerto de la Base Aeronaval No. 2 “Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo” respecto a las del Departamental de Maldonado “Punta del Este” por lo que procede habilitar aquél para tales operaciones;

II) Que no obstante, la falta de áreas de estacionamiento adecuadas impiden habilitar sin limitaciones la operación y estacionamiento de la Aviación General en el mencionado Aeropuerto en cuya virtud procede establecer ciertas restricciones específicas, hasta tanto se habiliten las obras de ampliación en proceso;

III) Lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y los Comandos Generales de la Fuerza Aérea y de la Armada, y que la extensión de la habilitación para operar en el referido aeródromo es concordante con el interés nacional al tenor del artículo 7 del Código Aeronáutico y el interés público determinado por el artículo 1º. del decreto-ley 14.335 de 23 de diciembre de 1974.

Atento: a lo establecido por los artículos 65, 66, 68 y concordantes del Código Aeronáutico (Decreto ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974) y el decreto 808/973 de 26 de setiembre de 1973,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Declárase Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Aduanero “Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo” a que refiere el decreto 491/964 de 10 de diciembre de 1971 y su ampliatorio 815/971 de 7 de diciembre de 1971.

Art. 2º. Limitase transitoriamente a una hora la permanencia en tierra de las aeronaves privadas que no pertenezcan a los explotadores de Servicio de Transporte Aéreo Público regular, actualmente autorizados a operar tales servicios en el Aeropuerto a que refiere el artículo 1º hasta tanto queden habilitadas las obras de ampliación de la plataforma de estacionamiento en proceso.

Art. 3º. Comuníquese, publíquese y pásese al Comando General de la Fuerza Aérea para que disponga las inserciones pertinentes en la publicación de Información Aeronáutica (AIP Uruguay) y demás efectos.

SANGUINETTI.
JUAN VICENTE CHIARINO.
ANTONIO MARCHESANO.
LUIS MOSCA.
JORGE SANGUINETTI.
RAÚL UGARTE ARTOLA.
PEDRO BONINO GARMENDIA.

Vuelos Charter
Dirección General de Aviación Civil

Resolución No. 143/989

Montevideo, 29 de diciembre de 1989

Visto: la resolución del Poder Ejecutivo por la que se aprobaron las pautas políticas para la autorización de vuelos de transporte aéreo de pasajeros en la modalidad de charter;

Resultando: que la adopción de las pautas respondió a la conveniencia de que las empresas de transporte aéreo, agencias de viajes y entidades vinculadas al turismo conocieran los amplios criterios en la materia de la autoridad aeronáutica nacional;

Atento: a lo dispuesto por el señor Ministro de Defensa Nacional;

El Director General de Aviación Civil

RESUELVE:

1. – Por intermedio de la Dirección Transporte Aéreo Comercial, dése amplia difusión nacional e internacional a las pautas aprobadas por el Poder Ejecutivo:

“1º. – El vuelo charter de transporte de pasajeros, es aquel que se realiza mediante la contratación total o parcial de la capacidad de la aeronave sin la participación de los pasajeros en dicho contrato, quedando éstos al margen de la relación contractual entre el fletante y la empresa fletadora.

El vuelo puede ser receptivo o emisor.

2º. – Los vuelos charter receptivos para el ingreso de turistas gozarán de tratamientos preferentes desde que se encuentran enmarcados en el interés público a que refiere el Decreto-Ley No. 14.335 de 23 de diciembre de 1974.

3º. – Esta política de decidido fomento no sólo procura favorecer el ingreso turístico al país, sino también inscribirla en esa área en un plano de cooperación regional.

Dicha cooperación tiene especial énfasis en la utilización de los servicios de transporte y turísticos de la región.

4º. – Las solicitudes para que se autoricen vuelos charter receptivos no devengarán tributos y deberán ser cursados ante la Dirección General de Aviación Civil, a través de una Agencia de Viaje con domicilio en el país, pudiendo hacerse incluso por vía telegráfica, télex, telefax o similares.

La Dirección General de Aviación Civil los autorizará directamente teniendo en cuenta que el permiso no implique competencia desleal con los servicios de transporte aéreo internacional regular.

5º. – Dichas solicitudes deberán presentarse con una anticipación no menor de 5 (cinco) días hábiles, al día previsto para el vuelo.

6º. – Las solicitudes deberán contener la siguiente información:

a) constancia oficial de que el país de origen del Charter autorizó el o los vuelos de que se trate.

b) constancia que justifique tener contratados y vigentes los seguros obligatorios que en materia de transporte aéreo comercial preceptúa el Código Aeronáutico

(Decreto-Ley No. 14.305 del 29 de noviembre de 1974) o convenios internacionales aplicables, o garantías sustitutivas si la Ley de la nacionalidad de la aeronave o la Ley del domicilio del explotador así lo autoriza, en su caso.

c) nacionalidad, matrícula y tipo de la o las aeronaves a utilizar.

d) individualización del peticionante, del propietario y del explotador de la o de las aeronaves a utilizar.

e) características del o de los vuelos: fletado no regular o fletado por bloqueo en vuelo regular.

f) cantidad de pasajeros previstos. (Al arribo deberá presentar una lista de pasajeros con especificación de lugar de residencia de los mismos, a la Dirección General de Aviación Civil).

g) puntos de partida y destino de la aeronave y sus escalas, fecha y hora estimada de arribo y salida de la misma.

7°. – Los pasajeros llegados a la República Oriental del Uruguay en vuelos charter, deben egresar de la misma por igual modalidad, salvo autorización expresa de la Autoridad Aeronáutica. (*)

8°. – La empresa transportadora que realice vuelos Charter, no podrá comercializar la capacidad ociosa en el Uruguay».

2°. – Pase a sus efectos a la Dirección Transporte Aéreo Comercial, a conocimiento de la Asesoría Letrada. Hecho vuelva.

EL DIRECTOR GENERAL
DE AVIACIÓN CIVIL
CNEL. (AV.) VÍCTOR M. BALBI

**Paracaidismo
Reglamentación**

Decreto 174/990

Ministerio de Defensa Nacional.

Montevideo, 17 de abril de 1990.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea para que sea aprobada una nueva Reglamentación sobre la actividad del Paracaidismo.

Considerando: D) Que la actual Reglamentación en la materia fue aprobada por decreto 17.199/950 de fecha 29 de diciembre de 1950;

II) Que se hace necesario actualizar la referida normativa recogiendo la experiencia nacional así como las nuevas orientaciones regulatorias de la especialidad;

III) Que en mérito a ésto, la Dirección General de Aviación Civil, con intervención de sus dependencias especializadas, y habiendo sido consultada la Federación Uruguaya de Paracaidismo, proyectó la reglamentación correspondiente.

Atento: a lo establecido por el numeral 4 del artículo 168 de la Constitución de la República y el informe favorable del Comando General de la Fuerza Aérea, con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase la reglamentación sobre la actividad de Paracaidismo, la que quedará redactada de la siguiente manera:

Reglamentación sobre la actividad del paracaidismo

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1°. Las actividades privadas de paracaidismo sobre el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, están bajo la dirección y control de la Dirección General de Aviación Civil, la que expedirá todas las autorizaciones y certificaciones que se refieran a dicha actividad.

Art. 2°. Todo lanzamiento, salvo los de emergencia, deberá ser autorizado por la Dirección General de Aviación Civil, y llevado a cabo por persona que posea licencia válida, otorgada por la Dirección General de Aviación Civil, salvo los casos en que a título de excepción, dicha Dirección otorgue permiso especial.

Art. 3°. Antes de practicar paracaidismo, los aspirantes deberán obtener una licencia de alumno-Paracaidista (Capítulo II).

Art. 4°. Está prohibido hacer cualquier alteración a las licencias o permisos so pena de nulidad del documento y sin perjuicio de la aplicación de las normas penales que correspondieran y/o de las sanciones legales a que hubiere lugar.

Art. 5°. En caso de destrucción o extravío, a solicitud del interesado la Dirección General de Aviación Civil otorgará duplicados de los documentos.

Art. 6°. Para mantener la vigencia permanente de este Reglamento que regula la actividad del Paracaidismo del País, serán aplicados los principios, normas y medidas que rijan la actividad a nivel internacional, siempre que no contravengan disposiciones nacionales en contrario y específicamente de acuerdo al CÓDIGO DEPORTIVO F.A.I.

Capítulo II

Las licencias de alumnos paracaidistas

Artículo 7°. La Dirección General de Aviación Civil, otorgará licencia de alumno Paracaidista a los solicitantes mayores de 16 años que se ajusten a lo establecido en el Capítulo IV.

Art. 8°. La Licencia Alumno Paracaidista y sus renovaciones tendrán una duración máxima de un (1) año desde la fecha del examen médico.

Art. 9°. La Licencia de Alumno Paracaidista, autoriza a su titular a realizar prácticas de saltos en paracaídas, bajo la vigilancia y control de un Instructor Paracaidista. Los primeros cinco (5) saltos deberá realizarlos acompañado por el Instructor de Paracaidismo. Éste dará instrucciones del caso al alumno y al Piloto respecto de técnicas de salidas, medidas de seguridad y abandono del avión por el alumno, así como posición de la máquina respecto al campo para el piloto. Deberá saltar con el alumno.

Art. 10. Los cinco (5) primeros lanzamientos serán efectuados con un paracaídas principal convencional aprobado para escuela, de apertura automática accionada por cable o cinta extractora y cuya velocidad de descenso no sea superior a los 6,5 metros por segundo. El viento en tierra no deberá exceder los 15 quilómetros por hora debiendo el instructor mantener contacto visual o de voz con el alumno.

Art. 11. Los lanzamientos de Alumnos Paracaidistas deberán ser realizados desde alturas no inferiores a ochocientos cincuenta (850) metros (2800 pies sobre el nivel del terreno).

Art. 12. Los campos elegidos para el aterrizaje de Alumnos Paracaidistas deberán contar con una extensión libre de obstáculos de trescientos (300) metros de radio desde el centro del blanco. Para el caso serán considerados obstáculos: cables aéreos, vías férreas, carreteras, cursos de agua, edificaciones y todo elemento natural o artificial cuya cercanía a la zona de aterrizaje pueda constituir un peligro para el Alumno Paracaidista.

Art. 13. Para evaluar la progresión del alumno Paracaidista, el mismo deberá realizar, habiendo cumplido con lo determinado en el artículo 9° y contando con la autorización del Instructor responsable de su instrucción cinco (5) saltos con apertura automática y manija falsa o simulada. El instructor sopesará las condiciones de estabilidad y control del cuerpo en el aire, visará la posibilidad de confirmar las aptitudes de los alumnos en los lanzamientos repitiendo las performances anteriores, cuando el espaciamiento de la actividad así lo aconseje.

Art. 14. El control de esos saltos sólo podrá ser efectuado por el Instructor en vuelo con el alumno aún sea desde el avión.

Art. 15. Cumplida la Instrucción indicada en los artículos 9°. y 13 y autorizado por el Instructor responsable el Alumno Paracaidista podrá efectuar saltos de apertura manual o comandada.

Art. 16. El Alumno Paracaidista para poder dar comienzo a su preparación en la actividad deberá contar con la Instrucción y el entrenamiento de un Instructor de Paracaidismo, quien será responsable de la actividad, hasta que esté el alumno calificado. La Instrucción ofrecida por diferentes Instructores, podrá tener el carácter de acumulable en la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 17. Cuando se produzcan incidentes o accidentes, el Instructor es pasible de responsabilidad y podrá estar sujeto a sanciones, según determine la Dirección General de Aviación Civil de acuerdo con el resultado de la Investigación. Determinada la responsabilidad, esta Oficina podrá recomendar sanciones, las que podrán llegar a la Suspensión temporaria de la Calificación de Instructor o acorde con la gravedad, hasta el retiro de la misma en forma definitiva, sin perjuicio de las acciones legales que puedan corresponder.

Art. 18. Es responsabilidad del Instructor la actividad del Alumno que deba ser regulada por él, tanto en el orden teórico como en el práctico.

Art. 19. Los saltos deberán ser autorizados en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil, y efectuados sin que el interesado perciba remuneración directa o indirecta y sin público congregado.

Capítulo III

Licencias de Paracaidista, sus Privilegios y Condiciones de Ejercicio

Artículo 20. La Dirección General de Aviación Civil otorgará licencias de paracaidista de cuatro (4) categorías:

Licencia “A”, de paracaidista aficionado.

Licencia “B”, “C” y “D”, de paracaidista profesional.

Las licencias tendrán una validez máxima de un (1) año.

Art. 21. Se entiende por Paracaidista Calificado a todo paracaidista que ha obtenido una licencia en las Categorías A, B, C o D.

Art. 22. La licencia de paracaidista Categoría “A” autoriza a efectuar lanzamientos en paracaídas sin remuneración directa ni indirecta, con fines de entrenamiento, exhibición, demostración o prueba, desde altura no inferior a setecientos sesenta (760) metros.

Art. 23. Las Licencias “B”, “C” y “D”, autorizan a realizar lanzamientos de exhibición (demostración): prueba que puede ser remunerada. También podrá saltar a menor altura de la indicada en el artículo 22 con autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 24. Cuando un paracaidista deje transcurrir un lapso entre su último salto y el momento de su reencuentro con la actividad, según se establece en la escala que sigue, deberá realizar obligatoriamente los saltos que aquella determine acorde con su calificación y previo a reiniciar su actividad habitual:

| Licencia | Tiempo Transcurrido | Tiempo de Lanzamiento |
|----------|---------------------|-------------------------------------|
| Alumnos | Más de 20 días | 1 salto automático |
| “A” | De 30 a 60 días | 1 salto de no más de 10” de retardo |

| | | |
|-----------|----------------------------|--|
| "B" | Más de 60 días retardo | 1 salto comandado sin retardo |
| | De 60 a 120 días | 1 salto de no más de 10" de retardo |
| "C" y "D" | Más de 120 días retardo | 1 salto comandado sin retardo |
| | De 60 a 120 días | 1 salto de no más de 15" de retardo |
| | Más de 120 días | 1 salto comandado de no más de 5" de retardo. |

Capítulo IV

Requisitos para la Obtención de la Licencia de Paracaidista

Artículo 25. Las edades mínimas para la obtención de las licencias serán:

- a) Licencia "A", 16 años.
- b) Licencias "B", "C" y "D", 18 años.
- c) Licencia de Plegador, 18 años.

Art. 26. La Dirección General de Aviación Civil cursará las solicitudes de licencia acompañadas de los siguientes documentos:

- Cédula de Identidad vigente.
- Credencial Cívica (mayores de 18 años).
- Pasaporte (extranjero sin residencia permanente en el País).
- Certificado de Habilitación Policial.
- Certificado de Examen Médico APTO.
- Dos (2) fotografías tipo carné de frente y descubierta.

Los aspirantes menores de edad, deberán aportar autorización de quienes ejerzan la Patria Potestad.

Deberá adjuntarse un formulario de Datos de postulante, donde conste:

- Nombre y apellidos.
- Lugar y Fecha de Nacimiento.
- Nacionalidad y ciudadanía.
- Estado Civil.
- Profesión.

- Domicilio.
- Institución en que realizó la instrucción.
- Nombre del Instructor.
- Nómina de los saltos realizados y sus resultados.

Art. 27. Para la primera obtención de una licencia de Paracaidista Calificado además de los requisitos establecidos en este Capítulo, deberán tener la experiencia mínima de saltos detallados en los artículos siguientes.

Art. 28. (Licencia "A"): Los Alumnos Paracaidistas podrán pedir esta Licencia, si cuentan con la experiencia necesaria en saltos comandados o de apertura manual siempre que hayan realizado treinta (30) lanzamientos satisfactorios, mínimo 10 saltos comandados, con toma de tierra dentro de la zona del terreno elegida para el aterrizaje y calificado por el Instructor responsable y haber aprobado examen práctico en plegador. Su titular podrá intervenir únicamente en Eventos de Precisión de Aterrizaje.

Art. 29. (Licencia "B"): Cumplir los requisitos para la Licencia Clase "A"; poseer licencia del plegador; totalizar cincuenta (50) saltos de apertura manual; demostrar habilidad para mantener el control y dirección del vuelo en caída en por lo menos veinte (20) saltos con un retardo de treinta (30) segundos y haber aterrizado a no más de cinco (5) metros del blanco en diez (10) saltos. Su titular podrá tomar parte en competencias nacionales, intentos de record y eventos de estilo, y trabajo relativo de velamen y actuar como Jefe de Saltos.

Art. 30. (Licencia "C"): Cumplir con los requisitos para la Licencia "B", totalizar cien (100) saltos de apertura manual entre los que se incluirán treinta (30) saltos de treinta (30) segundos de retardo y quince (15) de cuarenta y cinco (45) segundos de retardo; mostrar habilidad en caída libre para realizar media serie de estilo o en su defecto entrar en una formación de tres (3) como tercer integrante produciendo luego el escape adecuado antes de la apertura y no haber aterrizado a más de cinco (5) metros del blanco en veinticinco (25) saltos. Su titular podrá tomar parte en competencias internacionales y está habilitado para obtener la calificación del Instructor.

Art. 31. (Licencia "D"): Cumplir con los requisitos para la Licencia "C"; totalizar ciento cincuenta (150) saltos de apertura manual entre los que se incluirán cuarenta y cinco (45) saltos de treinta (30) segundos de retardo y veinticinco (25) saltos de cuarenta y cinco (45) segundos; demostrar habilidad en caída libre para realizar una serie de Estilo o en su defecto entrar en una formación de cuatro (4) como cuarto integrante, produciendo luego el escape adecuado antes de la apertura y haber aterrizado a no más de cinco (5) metros del blanco en cuarenta (40) saltos.

Su titular está calificado para Supervisor o Inspector.

Art. 32. Cumplidas las disposiciones precedentes, los aspirantes a licencia deberán aprobar los siguientes exámenes teóricos y prácticos:

a) Licencia "A": Principio de funcionamiento de los diferentes tipos de paracaídas; control y manejo de los paracaídas durante el salto; situaciones de emergencia antes y durante el salto y reglamentaciones de la actividad de paracaidismo;

b) Licencia “B”: El examen será realizado en una prueba teórica y una práctica, según los temas que siguen:

TEÓRICO: Medidas de control en los saltos de características especiales (por ejemplo: sobre agua, nocturnos, crepusculares, saltos de altura); tipo y funcionamiento de los aparatos de apertura automática; precauciones a observar en los saltos de grupo; fuerza y elementos que accionan sobre el paracaidista durante las caídas libres y recomendaciones médicas especiales y estudio del comportamiento del cuerpo humano en el desarrollo de la actividad.

PRÁCTICO: El aspirante a obtener la Licencia “B” deberá aprobar examen de plegado, en el que demostrará capacidad de verificar el estado y posterior plegado de los Paracaídas Principales de diseño similar a los usados por el mismo en su experiencia anterior, que deberá demostrar por la presentación de su Libro de Saltos. Ningún aspirante a obtener la Licencia “B” podrá acceder a ella si no ha demostrado en los exámenes que es autosuficiente y capaz de regular su propia actividad.

Art. 33. (Licencias “C” y “D”): Los aspirantes deberán acreditar por escrito el reconocimiento de su experiencia (Artículos 30 y 31).

Capítulo V

Calificación de Instructor de Paracaidismo

Artículo 34. Los aspirantes a Instructor, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Ser mayores de 21 años.
- Poseer la licencia “C”.
- Aprobar una prueba física consistente en el “Test de Cooper”.
- Aprobar un examen teórico consistente en:

Planificación de la enseñanza.

Metodología de la Instrucción.

Técnicas de aprendizaje.

Empleo de las Ayudas de Instrucción.

Técnicas de comprobación de conocimiento.

Métodos de calificación.

Filosofía de vuelo.

Primeros auxilios.

Higiene.

Supervivencia (Generalidades).

- Aprobar un examen práctico consistente en:

1. Dirigir una clase de campo práctica sobre la aplicación de las medidas de seguridad antes y durante los vuelos de paracaidistas.

2. Dirigir una clase práctica sobre las diferentes técnicas de ocupación y abandono de las máquinas lanzadoras.

- Habiendo aprobado las pruebas anteriores, el aspirante a Instructor podrá ser autorizado a impartir instrucción a dos (2) alumnos paracaidistas y a controlar sus saltos según se determina en el artículo 9º y bajo la supervisión de un Instructor habilitado en el campo.

Art. 35. Ningún Instructor de paracaidismo podrá impartir instrucción práctica de paracaidismo y lanzamiento a persona que no sea titular de una licencia de paracaidismo o de alumno-paracaidista ni en contradicción con lo que establecen las disposiciones en vigencia.

Art. 36. Durante la realización de los saltos que se mencionan en el artículo 34 para examen de calificación de instructores, la responsabilidad de los alumnos será del Instructor que supervise el examen del aspirante a Instructor.

Los saltos de los alumnos deberán ser de resultado satisfactorio.

Art. 37. Luego de aprobadas todas las pruebas de calificación del aspirante a instructor, se registrará en la licencia del titular, la calificación de INSTRUCTOR, la cual autoriza a impartir instrucción de paracaidismo a alumnos paracaidistas.

Art. 38. Las entidades Públicas o Privadas dedicadas al Deporte del paracaidismo comunicarán su nómina fehacientemente a la Dirección General de Aviación Civil de los aspirantes a Instructor. Las mismas no podrán tener en sus cuadros más de tres (3) Instructores activos simultáneamente.

Capítulo VI

Supervisores e Inspectores

Artículo 39. Los Supervisores, deberán poseer Licencia "D" siendo reconocidos por la Dirección General de Aviación Civil. Las entidades podrán tener en sus cuadros un (1) SUPERVISOR activo.

Art. 40. Los INSPECTORES serán nombrados por la Dirección General de Aviación Civil, deberán poseer Licencia "D", no pertenecer a ninguna Institución, ni intervenir en competencias nacionales o internacionales.

Art. 41. Los Inspectores tendrán a su cargo los exámenes, inspecciones y habilitaciones para que un paracaidista obtenga una licencia, certificación o habilitación.

Capítulo VII

Renovación y Reválida de Licencias

Artículo 42. La renovación de las licencias de paracaidistas estará condicionada a que el titular apruebe el examen médico pertinente.

Art. 43. Saltos mínimos requeridos para la renovación de las licencias de Paracaidista: LICENCIA "A", doce (12) anuales; LICENCIA "B", treinta (30) anuales; LICENCIA "C", treinta y cinco (35) anuales; LICENCIA "D", cuarenta (40) anuales.

Para la CALIFICACIÓN DE INSTRUCTOR es necesario formar un (1) alumno paracaidista por año.

Art. 44. La Dirección General de Aviación Civil podrá revalidar licencias o brevets de paracaidista nacionales o extranjeros, siempre que se presenten documentos o certificados de los mismos, legalizados en caso de ser extranjeros y en todos los casos, a entera satisfacción de la misma.

Art. 45. Estas reválidas se harán equiparando los conocimientos y experiencias exigidas en los países o lugares de expedición de los respectivos documentos con lo establecido en la presente reglamentación.

Art. 46. En todos los casos de reválidas, los aspirantes deberán aprobar una prueba de suficiencia teórica, oral y escrita, sobre las reglamentaciones nacionales.

Capítulo VIII

Libro de Saltos

Artículo 47. Los titulares de una Licencia de Paracaidismo deberán llevar un "LIBRO DE SALTOS" otorgado y rubricado por la Dirección General de Aviación Civil, en cada renovación de Licencia en el que serán registrados los saltos realizados por su titular y en el que deberán constar como mínimo los siguientes datos:

- Número de saltos.
- Fechas de realización.
- Lugar del salto.
- Tipo y matrícula del avión empleado.
- Tipo y número del paracaídas usado en el salto.
- Número del paracaídas de emergencia.
- Altura del salto.
- Tiempo de retardo en segundos.
- Distancia al blanco.
- Observaciones al salto.
- Nombre y firma de quien controló el salto.

Art. 48. La presentación del “LIBRO DE SALTOS” ante la Dirección General de Aviación Civil es obligatoria para la obtención de Licencias de Paracaidista Calificado.

Capítulo IX

Suspensión o Retiro de Licencias

Artículo 49. Previa información sumaria la Dirección General de Aviación Civil podrá retirar o suspender la validez de una licencia al titular que:

- Viole las disposiciones reglamentarias que regulan la actividad de los paracaidistas en vigor.
- No se encuentre en aptitud física, según la autoridad médica oficial.
- Habitualmente abuse de alcohol o drogas tóxicas.
- Se niegue a exhibir su licencia cuando le sea exigida.
- Haga manifestaciones falsas en sus solicitudes de licencia o cometa igual falsedad en cualquier informe a la Dirección General de Aviación Civil.
- Cometa transgresión a las presentes normas.

Capítulo X

Medidas de Seguridad y Equipos

Artículo 50. Como márgenes de seguridad para la práctica de paracaidismo en el territorio nacional, se establecen las siguientes alturas mínimas para la apertura del paracaídas principal:

ALUMNOS PARACAIDISTAS 850 Metros (2800 pies)

PARACAIDISTAS CLASE “A” y “B” 760 Metros (2500 pies)

PARACAIDISTAS CLASE “C” y “D” 610 Metros (2000 pies)

Todas serán medidas sobre el nivel de la zona de aterrizaje.

Art. 51. La indumentaria usada por los paracaidistas incluirá lentes o antiparras, casco protector (rígido o semirígido) y altímetro. Además de esa indumentaria, todo paracaidista que se disponga a realizar saltos deberá usar:

- Un (1) paracaídas principal y
- Un (1) paracaídas auxiliar o de emergencia, como mínimo.

Estos paracaídas deberán ser aprobados por la Dirección General de Aviación Civil, mediante certificado, el que acompañará al paracaídas para ser presentado en el momento del salto a la autoridad que lo requiera.

Art. 52. Los saltos que se efectúen próximos a corrientes de agua o a espejos de agua y que puedan representar peligro para el paracaidista deberán efectuarse con salvavidas que permita adjuntarse al resto del equipo.

Art. 53. Cuando salte sobre playas o próximo a grandes extensiones de agua, deberá también contarse con una lancha con motor en marcha y personal capacitado, ubicados en un lugar cercano al blanco, para el rescate del paracaidista en tiempo oportuno.

Capítulo XI

Paracaídas y su Aprobación

Artículo 54. No es permitido el uso de paracaídas no probados por certificación de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 55. Los paracaídas de reserva y los de salvamento para personal de vuelo, sólo podrán ser plegados y precintados por Titulares de Licencias de Plegador.

Art. 56. Los paracaídas de tipo principal, sólo podrán ser plegados por titulares de licencias de Plegador o por paracaidistas calificados con Licencia "B" o superior.

Art. 57. No podrán usarse para lanzamientos, paracaídas que no hayan sido plegados dentro de los noventa (90) días anteriores a su utilización.

Art. 58. Todo paracaídas para su aprobación, deberá ser presentado por el Titular de una Licencia de Plegador ante la Dirección General de Aviación Civil con nota cursada donde consten:

- Tipo.
- Marca de Fábrica.
- Número de Serie.
- Identificación del Color.
- Datos de su propietario.

Art. 59. Cumplidos estos trámites, se entregará al propietario un Certificado de Aprobación que tendrá vigencia de un (1) año. La Dirección General de Aviación Civil se reservará el derecho de solicitar el mismo para su Inspección.

Art. 60. La Dirección General de Aviación Civil podrá revalidar certificados de paracaídas extranjeros debidamente legalizados y en todos los casos a entera satisfacción de la misma.

Art. 61. Los Certificados de Aprobación caducarán si el paracaídas sufre daño. Para su rehabilitación deberá presentarse un Certificado de Reparador autorizado. Cuando en un paracaídas se comprueben roturas que lo dejen en condiciones de inseguridad, este hecho deberá ser notificado a la Dirección General de Aviación Civil a la mayor brevedad y radiado del servicio hasta su rehabilitación.

Capítulo XII

Licencias de Plegador

Artículo 62. La Dirección General de Aviación Civil podrá otorgar Licencias de Plegador de Paracaídas, a los solicitantes que cumplan con los requisitos del Capítulo IV y sean mayores de dieciocho (18) años.

Art. 63. Los aspirantes a obtener una Licencia de Plegador deberán contar con la aprobación de una Entidad dedicada al Paracaidismo, o un Instructor quien lo presentará ante la Dirección General de Aviación Civil, en nota donde certifique capacidad, aptitud y experiencia del aspirante.

Art. 64. Estas certificaciones podrán ser expedidas por las Autoridades de las Escuelas o Centros de Formación de Paracaidismo de las Fuerzas Armadas, del País, siempre que aquellas dispongan orgánicamente de la Calificación de especialista en “Empaque y Mantenimiento”.

Art. 65. Cumplido estos requisitos el aspirante podrá solicitar una mesa examinadora la que estará integrada por las personas que la Dirección General de Aviación Civil determine pero nunca un número inferior a tres (3) de los cuales uno deberá ser “Plegador” y uno Instructor de Paracaidismo.

Art. 66. Luego los aspirantes deberán aprobar un examen teórico-práctico, sobre Inspección, plegado, Mantenimiento de los Paracaídas que le sean asignados por sorteo en el momento del examen y que sólo podrán ser de los modelos estándar en la actividad. Aprobado se le otorgará Licencia de Plegador.

Art. 67. La Licencia de Plegador de paracaídas autoriza al Titular a plegar, mantener e inspeccionar todo paracaídas aprobado por la Dirección General de Aviación Civil para ser usado en exhibición, entrenamiento o emergencia.

Art. 68. Los titulares de una Licencia de Plegador de paracaídas para su uso, el cual no se halle en perfectas condiciones de empleo, bajo pena de serle retirada la Licencia sin perjuicio de la aplicación de las Penas Legales que correspondan.

Art. 69. Toda vez que un plegador empaque un paracaídas, el cual no será utilizado en forma inmediata, deberá colocarle en forma visible una tarjeta donde figure fecha, estado, nombre y número de Licencia de quien lo plegó.

Art. 70. Todo lanzamiento en paracaídas en entrenamiento, demostración, exhibición o prueba, deberá ser controlado por la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 71. La Dirección General de Aviación Civil dispondrá los medios para que la actividad se realice en forma controlada y segura y sin interferir con otras actividades aéreas.

Art. 72. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 47, las Licencias de paracaidista caducarán automáticamente, si durante su vigencia el titular sufriera accidente, de cualquier índole, que involucre: heridas graves, pérdidas de conocimiento, enfermedades graves, operaciones, que coloque al titular en condiciones físicas inferiores a las exigidas en los exámenes médicos necesarios para obtener una Licencia. Ésta no podrá entrar nuevamente en vigor si el titular no aprueba satisfactoriamente un nuevo examen médico (Artículos 75 y 76).

Art. 73. La Dirección General de Aviación Civil suspenderá preventivamente la Licencia si al producirse una causa de caducidad su titular no la hubiera comunicado de inmediato a la Dirección General de Aviación Civil.

Las rehabilitaciones deberán ser solicitadas por los interesados y el arancel del examen médico si corresponde será abonado sólo si el plazo de la suspensión excediera la vigencia de la Licencia.

Art. 74. Los exámenes médicos deberán ser efectuados exclusivamente por los facultativos designados por la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 75. La Dirección General de Aviación Civil queda facultada para someter a exámenes teóricos, prácticos o médicos, a los titulares de una Licencia de paracaidismo, cuando lo crea conveniente. La no presentación al examen y la no aprobación será motivo de revocación inmediata de la Licencia.

Art. 76. Cuando tengan lugar incidentes o accidentes que pudieran poner en peligro la integridad física o la vida de uno o varios paracaidistas o afecte la propiedad o integridad de terceros, la Dirección General de Aviación Civil podrá determinar la integración de una Comisión Investigadora, la que en su formación además de las personas que aquélla determine, constará de un (1) Instructor de Paracaidismo y un (1) Técnico de Reparación y Mantenimiento de material de vuelo de Paracaidismo Habilitado.

Art. 77. La Dirección General de Aviación Civil podrá dictar normas complementarias a este Reglamento a efectos de brindar mejor seguridad, eficacia, eficiencia y deportividad a esta actividad.

Capítulo XIII

Disposiciones Transitorias

Artículo 78. Aquellos paracaidistas que posean la Calificación de Instructor, Licencia "B", "C" y "D" en el momento de entrar en vigencia este Reglamento, la mantendrán válida hasta su vencimiento, al término de la cual deberán contar con la experiencia y requisitos que para ello se exige en los Capítulos IV y V.

Si vencido este plazo los mismos no cumplieran con las exigencias solicitadas para su Licencia, la misma se perderá, debiendo rendir nuevos exámenes.

Artículo 2º. Derógase el decreto 17.199 de fecha 29 de diciembre de 1950.

Art. 3º. Comuníquese, publíquese y archívese.

LACALLE HERRERA.
MARIANO R. BRITO.

**Se actualizan normas para abastecimiento de bienes y
mercaderías de procedencia extranjera nacionales o
nacionalizadas para aprovisionamiento de naves y aeronaves**

Decreto 200/990

Ministerio de Economía y Finanzas.

Montevideo, 3 de mayo de 1990.

Visto: la necesidad de actualizar y armonizar las normas para abastecimiento de bienes y mercaderías de procedencia extranjera, nacionales o nacionalizadas para aprovisionamiento de naves y aeronaves.

Considerando: que es conveniente delimitar claramente los beneficios que se conceden y sus alcances así como las formas y condiciones en que los aprovisionamientos pueden realizarse, de forma tal de facilitar la fiscalización y control de operaciones.

Atento: a lo expuesto y a lo que establece el artículo V del Acuerdo General de Aranceles y Comercio aprobado el 6 de noviembre de 1953, el artículo 51 del Tratado de Montevideo de 1980 – ALADI de agosto de 1980 y los artículos 134 a 137 del decreto ley 15.691 de 7 de diciembre de 1984,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Las naves y aeronaves de bandera extranjera surtas en los puertos y aeropuertos nacionales podrán realizar sus abastecimientos con mercaderías de procedencia extranjera “en tránsito” almacenadas en los depósitos fiscales, o “Zonas Francas” libres de todo tributo, salvo las tasas por servicios efectivamente prestados, incluyendo la tasa de vigilancia creada por el artículo 239 de la ley 15.809 de 8 de abril de 1986, en la forma y condiciones que se establecen en el presente decreto.

En el caso de abastecimiento de bebidas alcohólicas destiladas, cigarrillos, cigarros y tabacos envasados, de procedencia extranjera, la exoneración del inciso anterior sólo alcanza al pago del Impuesto Aduanero Único a la Importación y al pago de la Tasa de Movilización de Bultos.

Las franquicias del presente artículo se acuerdan a las naves y aeronaves de guerra, oficiales, mercantiles y de pasajeros, a los buques pesqueros y a las embarcaciones destinadas al deporte náutico, siendo necesario para ello que su destino sea puertos y aeropuertos extranjeros, sin escala en puertos o aeropuertos nacionales.

Art. 2º. En el régimen del artículo anterior quedan comprendidas:

a) Las naves y aeronaves de bandera nacional siempre que su destino sea para puertos o aeropuertos extranjeros, sin escala en puertos o aeropuertos nacionales. En el caso de las demás naves además, su itinerario debe comprender un período de navegación superior a cinco días;

b) Las naves y aeronaves nacionales de línea que se dediquen en forma regular al transporte de pasajeros entre un puerto o aeropuerto nacional y otro u otros del exterior.

Art. 3º. Podrán realizar los abastecimientos:

a) Las naves surtas en el Puerto, Antepuerto, Bahía y Rada hasta el límite de las aguas jurisdiccionales y otros puertos nacionales. Los aprovisionamientos de bebidas alcohólicas destiladas, cigarrillos, cigarros, tabacos envasados, jabones, perfumes y cosméticos en general, de procedencia extranjera, sólo se podrán realizar en los puertos de Montevideo y Colonia;

b) Las aeronaves surtas en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y en los Aeropuertos de Colonia y Laguna del Sauce, siempre que estén habilitados para operaciones aduaneras.

Art. 4º. Las mercaderías en tránsito autorizadas para aprovisionamiento por el presente decreto son las siguientes:

a) Comestibles, bebidas, cigarrillos, cigarros y tabacos envasados, todo destinado exclusivamente al consumo de la tripulación y pasajeros de las naves y aeronaves;

b) Jabones, perfumes y cosméticos en general con destino exclusivo al consumo de la tripulación y pasajeros de las naves y aeronaves;

c) Productos medicinales, libros y papeles con destino a tripulantes y pasajeros;

d) Combustibles y lubricantes para el necesario uso de las naves y aeronaves;

e) Artículos destinados a la desinfección e higienización de las naves y aeronaves;

f) Materiales destinados al mantenimiento de naves y aeronaves o a su equipamiento, tales como: Artículos navales o aeronáuticos, repuestos, accesorios, aparatos eléctricos, electrónicos y mecánicos, instrumentos de navegación, motores, pinturas y elementos accesorios, cabos, empaquetaduras, lonas, velas, líquidos y grasas refrigerantes, balsas y accesorios de mantenimiento para las mismas, productos químicos para el tratamiento de combustibles, aguas, motores, calderas, etc., ánodos de zinc y otros metales, maderas para el acondicionamiento de la carga y otros usos indispensables, materiales, equipos, prendas y elementos de seguridad destinados a la tripulación previo informe de la Administración Nacional de Puertos y la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica según el caso;

g) Artículos necesarios para el alhajamiento o menaje de la nave o aeronave tales como: manteles, frazadas, sábanas, piezas para el comedor y cocina, etc., siempre que

cada unidad luzca en forma indeleble la marca o denominación de la respectiva empresa;

h) Materiales de publicidad, siempre que en cada unidad luzca en forma indeleble la marca del producto que se promociona.

Art. 5°. El aprovisionamiento de bebidas alcohólicas destiladas y de cigarrillos de procedencia extranjera en tránsito, a naves y aeronaves se autorizará en la siguiente forma:

a) Las naves de más de 150 toneladas de registro bruto podrán abastecerse de una botella de bebida alcohólica destilada y de un cartón de 10 cajillas cada uno de cigarrillos por cada tripulante y pasajero, por cada seis días de viaje, hasta un período máximo de ciento veinte días de viaje. Si el buque retorna antes de cumplido el plazo para el cual fue abastecido, se descontará el excedente en la operación inmediata posterior que se autorice.

En caso de agasajos y reuniones efectuados a bordo de los buques la Dirección Nacional de Aduanas podrá autorizar en forma independiente un aprovisionamiento especial que considere de acuerdo con las personas invitadas. Será responsabilidad del Capitán del buque el aprovisionamiento extra solicitado a tales efectos;

b) Las naves y aeronaves, cualquiera sea su tonelaje que se dediquen, en forma regular al transporte de pasajeros, entre aeropuertos o puertos nacionales y extranjeros podrán abastecerse de una botella de bebida alcohólica destilada y un cartón de cigarrillos por cada cinco pasajeros por día transportados, estimándose quincenalmente el número de pasajeros de acuerdo a la constancia que expedirán las compañías correspondientes y ajustándose en el embarque inmediato siguiente cualquier diferencia respecto a las declaradas. En caso de sustitución de una nave o aeronave o de establecimiento de nuevas líneas, se tomará para estos casos el número de pasajeros transportados en igual período por una nave o aeronave similar, de idéntico itinerario.

c) Las naves, aeronaves de guerra y auxiliares de bandera extranjera, podrán abastecerse de las mercaderías detalladas en el artículo 4° del presente decreto, sin restricción alguna de cantidad y especie.

Tratándose de naves, aeronaves de guerra y auxiliares, de bandera nacional, podrán abastecerse de las mercaderías comprendidas en el artículo 4° del presente decreto en la proporción que autorice el Comando General de la Armada o el Comando General de la Fuerza Aérea, según corresponda y con las limitaciones establecidas en el inciso 1° del artículo 2° y en el literal a) del presente artículo.

En el caso de naves, aeronaves de guerra y auxiliares de bandera extranjera, no será preciso declarar destino, tripulación, ni tonelaje de la nave o aeronave.

En el caso de los literales a) y b) no se concederá aprovisionamiento por cantidades mayores de cuarenta cajones de bebidas alcohólicas destiladas y veinte cajas de cigarrillos.

Art. 6°. El aprovisionamiento de las mercaderías especificadas en los literales b) al g) del artículo 4° del presente decreto, y los cigarrillos, cigarros y tabacos envasados será autorizado por la Dirección Nacional de Aduanas de acuerdo con la tripulación, pasaje, itinerario y duración del viaje de la nave o aeronave.

El aprovisionamiento de las mercaderías especificadas en los literales a) y b) del artículo 4º del presente decreto sólo será autorizado a las embarcaciones destinadas al deporte náutico cuando éstas sean de bandera extranjera, su tonelaje sea superior a las 4 (cuatro) toneladas y tengan una tripulación de por lo menos 2 (dos) personas, siempre que su destino sea puertos de ultramar o fluviales extranjeros de América del Sur.

El cumplimiento de estos mínimos de tonelaje de las embarcaciones y de su tripulación será acreditado por las Unidades de la Prefectura Nacional Naval del puerto de amarre, sin perjuicio de la actuación que le corresponda a la Dirección Nacional de Aduanas.

Con respecto a las bebidas alcohólicas y cigarrillos, las cantidades a que tendrán derecho las citadas embarcaciones, serán de un cajón de las primeras y una caja de los segundos, aprovisionamiento este que solo podrán realizar cada tres meses.*

Las unidades de la Prefectura Nacional Naval de los puertos de amarre, extenderán en cada caso un certificado que acredite el cumplimiento de los extremos exigidos el cual deberá ser exhibido e intervenido por las oficinas competentes de la Dirección Nacional de Aduanas en oportunidad de presentarse el permiso de aprovisionamiento.

La Dirección Nacional de Aduanas a través de sus oficinas competentes, llevará una cuenta corriente de cada embarcación, admitiéndose la comunicación vía fax para la intervención y control correspondientes. **

Art. 7º. Todos los abastecimientos se traducirán a la unidad caja o cajón y cuando resulte del cálculo una fracción, se tomará ésta como caja o cajón entero. Se entiende que cada cajón de bebidas alcohólicas destiladas se toma como conteniendo doce botellas de un litro cada una o su equivalente en otras medidas y, tratándose de cigarrillos cada caja como conteniendo cincuenta cartones de diez cajillas de veinte cigarrillos cada uno o su equivalente en otros envases.

Art. 8º. Las mercaderías en tránsito a que refiere el presente decreto deberán ser almacenadas en depósitos fiscales o "Zonas francas".

Art. 9º. Para el cumplimiento de la operación de abastecimiento de mercadería en tránsito para consumo a bordo será necesario tramitar ante la Dirección Nacional de Aduanas el correspondiente "Permiso de Abastecimiento para consumo a bordo". El plazo de validez de dichos Permisos será de cinco días hábiles a contar desde la fecha de su numeración inclusive, debiendo haberse cumplido la operación totalmente en dicho plazo. No obstante la autoridad aduanera en los casos debidamente justificados podrá prorrogar dicho plazo por cinco días hábiles.

El permiso de reembarque para abastecimiento a bordo, deberá ser presentado por una firma inscrita en el Registro de Proveedores Marítimos e intervenido por la Agencia del buque o la compañía aérea de la aeronave, o en su defecto por sus representantes legales*.

El o los firmantes del Permiso serán responsables de la declaración formulada al solicitar la operación y de la correcta consumación de la misma.

Cualquier infracción comprobada será pasible de las sanciones establecidas por la ley 13.318, de 28 de diciembre de 1964 y demás aplicables.

Cuando se trate de buques o aviones de guerra o auxiliares de bandera extranjera, serán intervenidos por la autoridad diplomática y/o consular correspondiente, o por la máxima autoridad del buque o aeronave. Cuando se trate de buques o aviones de guerra o auxiliares, de guerra, de bandera nacional, serán intervenidos por el Comando General de la Armada o por el Comando General de la Fuerza Aérea a través de la Oficina que corresponda a tal efecto.

Para el caso de abastecimiento de combustible en tránsito, la Dirección Nacional de Aduanas coordinará lo pertinente según corresponda con la Administración Nacional de Puertos y la Prefectura Nacional Naval.

En el ejemplar utilizado por el destacamento o punto aduanero que actúe en la operación, se deberá exigir al ser entregado el abastecimiento, el correspondiente recibo que sellará y firmará el Capitán del buque o quien lo represente.

Las mercaderías comprendidas en los literales a), b), c), f) y h) del artículo 4º del presente decreto, que bajo este régimen adquieran las Compañías Aéreas de Línea, deberán ser depositadas en jaulas habilitadas a ese efecto en la zona aduanera de los aeropuertos, de donde podrán abastecerse en forma parcial para atender las necesidades de cada aeronave. Dichas jaulas serán consideradas como parte integrante de las aeronaves y los encargados de dichas jaulas estarán autorizados para firmar los recibos de los correspondientes permisos de abastecimiento.

Art. 10. Lo establecido en el literal b) del artículo 5º del presente decreto no regirá en el caso de naves o aeronaves de líneas regulares que efectúen transporte de pasajeros entre puertos o aeropuertos de la República y aquellos de los países limítrofes.

Art. 11. Todas las mercaderías que se destinen específicamente para consumo a bordo, deberán llevar en los envases exteriores la contramarca “En tránsito para consumo a bordo”.

Las bebidas alcohólicas destiladas y cigarrillos deberán, en todos los casos, llegar al país o egresar de la zona franca, en su caso, luciendo impresa la leyenda “Para consumo a bordo”, sobre cada unidad de venta al detalle.

Cuando dichas mercaderías no tengan la mencionada leyenda impresa sobre cada unidad de venta al detalle, no podrán ser destinadas al abastecimiento de naves y aeronaves, conservando su condición de “en tránsito”.

Art. 12. Todas las mercaderías incluidas en el literal a) del artículo 4º del presente decreto que se destinen al abastecimiento de naves y aeronaves deberán llegar al país, embarcadas directamente desde sus países de producción y acompañadas de facturas comerciales emitidas por los propios fabricantes a nombre del consignatario y del correspondiente certificado de origen.

Art. 13. Las mercaderías comprendidas en los literales a), b), e) y h), del artículo 4º del presente decreto, deberán ser almacenadas de inmediato a su embarque, y con la intervención de los respectivos funcionarios aduaneros, en locales o sitios que la nave o aeronave habilitará, dotados de las debidas seguridades.

Luego de realizados los almacenamientos se deberán colocar precintos o lacres en dichos locales o sitios, que deberán permanecer intactos hasta la partida de la nave o aeronave.

Art. 14. Al embarque de provisiones de boca de productos nacionales o nacionalizados tales como comestibles, bebidas, cigarrillos, cigarros, tabacos envasados, etc., y demás artículos detallados en la lista de Provisiones y en los literales b) a g) del artículo 4º le serán de aplicación las limitaciones de los artículos 5º y 6º del presente decreto.

Art. 15. Los buques y aeronaves que arriben a puertos nacionales deberán presentar por separado, y además de la documentación señalada por las disposiciones vigentes, una relación de los cigarros, tabacos envasados, cigarrillos y bebidas alcohólicas destiladas que se encuentren a bordo con destino a consumo, la que será tenida en cuenta especialmente para el otorgamiento de los aprovisionamientos que se soliciten.

Cada nave llevará un planillado de venta el que será entregado en la Dirección Nacional de Aduanas.

Art. 16. Derógase el decreto 847/986, de 17 de diciembre de 1986.

Art. 17. El presente decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en dos diarios de circulación nacional.

Art. 18. Dése cuenta a la Asamblea General.

Art. 19. Comuníquese, publíquese en dos diarios de circulación nacional.

LACALLE HERRERA.
ENRIQUE BRAGA SILVA.

**Se declara Aeropuerto Internacional, al Aeródromo
Público Departamental de Artigas**

Resolución 78/991

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio del Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Montevideo, 19 de febrero de 1991.

Visto: la solicitud planteada por la autoridad aeronáutica en el sentido que se declare el Aeródromo Departamental de Artigas, como Aeropuerto Internacional.

Resultando: que de acuerdo al decreto 387/983 del 7 de octubre de 1983, el Aeródromo Departamental de Artigas se encuentra categorizado a los efectos del pago por servicios aeroportuarios como de segunda categoría.

Considerando: I) Que el Código Aeronáutico, decreto-ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974, define en el artículo 68 la categoría de Aeropuertos Internacionales como: “Los Aeropuertos destinados a las operaciones aeronáuticas de carácter internacional deberán ser declarados tales por el Poder Ejecutivo y funcionar de acuerdo con las normas internacionales en la materia y la Reglamentación que se dicte”;

II) Que en los últimos años se ha dotado a dicho aeródromo de las facilidades necesarias como para poder ser declarado Aeropuerto Internacional a saber: Pista asfaltada de 1.275x30 mts. con estacionamiento para aeronaves de hormigón y bitumen de 80x60 mts.

- Balizamiento completo para operaciones nocturnas.
- Ayudas electrónicas para operación en todo tiempo.
- Enlaces de radio de acuerdo a normas OACI avión tierra y tierra Centro de Control Montevideo, que permiten la operación normal de aviones con plan de vuelo por instrumentos.
- Terminal con facilidades necesarias para Aduanas, Migración y Policía.
- Personal adecuado y entrenado para el cumplimiento de cada una de las funciones específicas.

Atento: a lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, así como por el Comando General de la Fuerza Aérea en el sentido de que la extensión de la habilitación para operar en el referido Aeródromo, es concordante con el interés nacional y a lo establecido por los artículos 7, 65, 66 y 68 del Código Aeronáutico (decreto-ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974).

El Presidente de la República

RESUELVE:

1°. Declárase Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Artigas.

2°. Comuníquese, publíquese y pásese al Comando General de la Fuerza Aérea para que disponga las inserciones pertinentes en el AIP URUGUAY y demás efectos.

LACALLE HERRERA.
MARIANO R. BRITO.
JUAN ANDRÉS RAMÍREZ.
ENRIQUE BRAGA SILVA.
ALFREDO SOLARI.
ÁLVARO RAMOS.

Se establecen aeropuertos internacionales

Resolución 120/991

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Economía y Finanzas.

Ministerio de Salud Pública.

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Montevideo, 19 de marzo de 1991.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea para que se declaren aeropuertos internacionales los aeródromos públicos de Rivera, “El Jagüel” del departamento de Maldonado y “Laguna de los Patos” del departamento de Colonia.

Resultando: que los referidos aeródromos públicos fueron declarados aduaneros por los actos administrativos que se expresan: Rivera: decreto 10.179 de fecha 18 de setiembre de 1947; “El Jagüel”* resolución 21.147 de fecha 6 de marzo de 1958 modificado por el decreto 123/966 de fecha 15 de marzo de 1966; y “Laguna de los Patos” por resolución 28.823 de fecha 1º de agosto de 1961.

Atento: a que los citados aeródromos públicos reúnen las condiciones requeridas por los artículos 66 y 68 del Código Aeronáutico (decreto-ley 14.305 de fecha 29 de noviembre de 1974).

El Presidente de la República

RESUELVE:

1º. Decláranse aeropuertos internacionales los aeródromos públicos siguientes:

- a) Rivera, del mismo Departamento;
- b) “El Jagüel”, del departamento de Maldonado;*
- c) “Laguna de los Patos”, del departamento de Colonia.

2º. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos.

LACALLE HERRERA.
MARIANO R. BRITO.
JUAN ANDRÉS RAMÍREZ.
ENRIQUE BRAGA SILVA.
ALFREDO SOLARI.
ÁLVARO RAMOS.

Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales

de la Fuerza Aérea
Reglamento orgánico

Decreto 369/991

Ministerio de Defensa Nacional.

Montevideo, 16 de julio de 1991.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea, por la cual solicita la aprobación del Reglamento Orgánico del Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales.

Resultando: que con fecha 18 de agosto de 1978 se creó por resolución del Comando General de la Fuerza Aérea el Grupo Fotográfico.

Considerando: I) Que el desarrollo del mencionado grupo, acorde a los avances tecnológicos, conlleva a que el mismo evolucione deviniendo según los requerimientos actuales en el Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales;

II) Que la organización y funciones propuestas para el referido servicio se ajustan a lo previsto por el decreto-ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977.

Atento: a lo precedentemente expuesto,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. El Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales tendrá por misión:

- a) Dirigir, ejecutar, supervisar, desarrollar y coordinar todas las actividades vinculadas con la técnica y el uso de Sensores Remotos Aeroespaciales a fin de apoyar la misión de la Fuerza Aérea;
- b) Brindar apoyo al desarrollo nacional mediante la realización de tareas de teleobservación, teledetección, interpretación y análisis;
- c) Participar de la representación del país en todas las actividades de su especialidad y derivadas de compromisos internacionales.

Art. 2°. Serán funciones del Servicio:

- a) Planificar y ejecutar la captación, procesamiento y utilización de la información proveniente de los Sensores Remotos Aeroespaciales;
- b) Registrar, clasificar, archivar y custodiar todos los materiales de primera generación obtenidos en la captación de Sensores Remotos Aeroespaciales;
- c) Asesorar técnicamente, en el área de su especialidad al Comando General de la Fuerza Aérea;
- d) Asesorar y presupuestar la prestación de servicios en su especialidad a personas o instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras;

e) Concretar con las personas públicas o privadas que lo requieran los contratos necesarios para el cumplimiento de las obras o servicios;

f) Realizar la recaudación de los proventos por prestación de obras y servicios contratados;

g) Administrar los presupuestos que se le asignen;

h) Participar en eventos nacionales o internacionales afines como órgano especializado en el uso de Sensores Remotos Aeroespaciales;

i) Integrar otros órganos como miembro corporativo o asociado en materia de su especialidad;

j) Coordinar y ejercer el control técnico de toda actividad de captación de Sensores Remotos Aeroespaciales de acuerdo a lo establecido en los decretos 21.409 del 4 de julio de 1952 y 23.851 del 20 de mayo de 1955.

Art. 3°. La misión y funciones que los artículos 1°. y 2°. del presente decreto atribuyen al Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales, son sin perjuicio de la misión y funciones asignadas en la materia por las leyes y decretos vigentes al Servicio Geográfico Militar. En todos los casos de concurrencia de competencia deberá realizarse una efectiva coordinación a iniciativa de cualquiera de las partes.

Art. 4°. El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea dispondrá la emisión del Manual de Organización, Funciones y Procedimientos del Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales, el cual desarrollará y profundizará la organización que establece el presente decreto y detallará las normas y procedimientos de funcionamiento de la misión.

Art. 5°. Establécese como fecha de creación del Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales, el 18 de agosto de 1978.

Art. 6°. Los contratos celebrados con la Brigada Aérea I (Grupo Fotográfico) se entenderán celebrados con el Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales a partir de la fecha de vigencia de este decreto, a todos los efectos.

Art. 7°. Sustitúyese el numeral 5° del artículo 7° del decreto 673/990 del 20 de diciembre de 1990, por el siguiente: "Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales".

Art. 8°. Comuníquese, publíquese y archívese.

LACALLE HERRERA.

MARIANO R. BRITO.

Regulación del transporte de personas ajenas a la tripulación de las aeronaves afectadas al servicio de transporte aéreo público de carga

Decreto 535/991

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Montevideo, 1º de octubre de 1991.

Visto: la necesidad de regular el transporte de personas ajenas a la tripulación de las aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo público de carga.

Considerando: que esa necesidad de regulación está determinada por la preservación de la seguridad de vuelo y el establecimiento de condiciones que no distorsionen el mercado.

Atento: a lo preceptuado por el artículo 106 del Código Aeronáutico (decreto-ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974) y a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Las empresas autorizadas a operar servicios de transporte aéreo público de carga no podrán transportar personas ajenas a la tripulación en aeronaves afectadas exclusivamente a esa actividad, salvo autorización expresa para cada caso de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 2º. La autorización podrá ser otorgada para el transporte de:

A) Quien cumpla función específica a bordo en relación con la seguridad del vuelo o el cuidado que requiera la mercadería transportada;

B) Personal del explotador que deba atender negocios de la empresa;

C) Personas cuyo viaje resulte justificado por razones de interés general y funcionarios públicos en misiones del Servicio a bordo de la aeronave.

Art. 3º. En todos los casos la empresa deberá efectuar la correspondiente solicitud debidamente fundada ante la Dirección General de Aviación Civil, estándose a su resolución. Las personas así autorizadas y transportadas deberán figurar en la Declaración General.

Art. 4º. El transportador deberá proporcionarles adecuado asiento provisto de cinturón de seguridad, en el lugar que no interfiera con las funciones de la tripulación de la aeronave y que no esté expuesto a desplazamientos de la carga cualquiera fuera la condición de vuelo u operación en tierra, tenga libre acceso a salidas de emergencia y permita ver claramente el avisador de la condición de vuelo. La aeronave deberá estar provista de equipos de emergencia y supervivencia suficientes para la tripulación y viajeros, y tener contratados los seguros legalmente obligatorios de esos viajeros.

Art. 5º. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos.

LACALLE HERRERA.
MARIANO R. BRITO.
RICARDO GOROSITO.

Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Salto (Nueva Hespérides)

Resolución 944/991

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Economía y Finanzas.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Ministerio de Salud Pública.

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Montevideo, 22 de noviembre de 1991.

Visto: la solicitud planteada por la autoridad aeronáutica en el sentido que se declare el Aeródromo Departamental de Salto (Nueva Hespérides), como Aeropuerto Internacional.

Resultando: que de acuerdo al decreto 387/83 del 7 de octubre de 1983, el Aeródromo Departamental de Salto se encuentra categorizado a los efectos del pago por servicios aeroportuarios como de segunda categoría.

Considerando: I) que el Código Aeronáutico, decreto-ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974, define en el artículo 68 la categoría de Aeropuertos Internacionales como: "Los Aeropuertos destinados a las operaciones aeronáuticas de carácter internacional deberán ser declarados tales por el Poder Ejecutivo y funcionar de acuerdo con las normas internacionales en la materia y la Reglamentación que se dicte".

II) Que en los últimos años se ha dotado a dicho aeródromo de las facilidades necesarias como para poder ser declarado Aeropuerto Internacional a saber:

- Pista de Hormigón de 1600 por 45 metros, con calles de rodaje y estacionamiento para aeronaves de 100 por 100 metros, de hormigón.
- Balizamiento completo para operaciones nocturnas.
- Ayudas electrónicas para operación en todo tiempo.
- Enlace de radio de acuerdo a normas OACI avión tierra y tierra Centro de Control Montevideo, que permiten la operación normal de aviones con plan de vuelo por instrumentos.
- Terminal con facilidades necesarias para Aduanas, Migración y Policía.
- Personal adecuado y entrenado para el cumplimiento de cada una de las funciones específicas.

Atento: a lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, así como por el Comando General de Fuerza Aérea en el sentido que la extensión de la habilitación para operar en el referido Aeródromo, es

concordante con el interés nacional y a lo establecido por los artículos 7, 65, 66 y 68 del Código Aeronáutico (decreto-ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974).

El Presidente de la República

RESUELVE:

1°. Declárase Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Salto (Nueva Hespérides).

2°. Comuníquese, publíquese y pásese al Comando General de la Fuerza Aérea para que disponga las inserciones pertinentes en el AIP URUGUAY y demás efectos.

LACALLE HERRERA.
MARIANO R. BRITO.
JUAN ANDRÉS RAMÍREZ.
ENRIQUE BRAGA SILVA.
CARLOS E. DELPIAZZO.

**Arrendamiento de aeronaves a ser utilizadas por empresas nacionales
Matrícula provisoria**

Decreto 695/991

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 20 de diciembre de 1991.

Visto: el artículo 1° del Convenio relativo al reconocimiento internacional de Derechos sobre aeronaves ratificado por decreto-ley 15.399.

Considerando: I) la necesidad de fomentar el potencial aéreo nacional y el desarrollo de las empresas nacionales de navegación aérea;

II) Que es conveniente facilitar el arrendamiento de aeronaves a utilizarse por empresas nacionales dado el alto costo de las mismas;

III) Lo previsto en los artículos 19 y 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y en los artículos 29, 33, 38, 127 y 129 del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Podrán matricularse provisoriamente en el Uruguay las aeronaves que exploten las empresas nacionales de transporte aéreo público obtenidas mediante

contratos de arrendamientos de más de seis meses. La inscripción y la matrícula caducarán al vencimiento del plazo contractual.

Art. 2º. Comuníquese, etc.

LACALLE HERRERA.
MARIANO R. BRITO.

PLUNA. Asociación con capitales privados

Decreto 722/991

Ministerio del Interior.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Economía y Finanzas.

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio de Educación y Cultura.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Ministerio de Salud Pública.

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Ministerio de Turismo.

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y
Medio Ambiente.

Montevideo, 30 de diciembre de 1991

Visto: lo dispuesto por la Ley 16.211, de 1º de octubre de 1991.

Atento: a lo dictaminado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y a lo preceptuado por el artículo 168, numeral 4 de la Constitución de la República.

El Presidente de la República, actuando en Consejo de Ministros

DECRETA:

SECCIÓN I

De la Competencia de PLUNA

TÍTULO ÚNICO

Cometidos y poderes jurídicos

Artículo 1°. (Cometidos). – Son cometidos de PLUNA:

1º) Explotar, directa o indirectamente, en este último caso con autorización del Poder Ejecutivo, los servicios de transporte aéreo público de pasajeros, equipajes, correo y carga que fueren concedidos o autorizados por el Poder Ejecutivo.

2º) Prestar, directa o indirectamente, en este último caso con autorización del Poder Ejecutivo, servicios terrestres y turísticos afines o complementarios a los servicios referidos en el numeral anterior, que fueren aprobados por el Poder Ejecutivo.

Art. 2°. (Contratación con terceros). – La contratación con terceros de la prestación de los servicios previstos en el artículo 1° del presente decreto, requerirá la autorización del Poder Ejecutivo y se regirá por las normas generales en materia de contrataciones administrativas.

Art. 3°. (Acuerdos entre empresas). – Quedan exceptuados de los requisitos establecidos en el artículo anterior, los acuerdos de pool, acuerdos de bloqueo de espacio (block space), acuerdos tarifarios, acuerdos de agencias, acuerdos de endoso de billetes de pasajes y de transferencia de carga y otros análogos que se relacionen con la operación habitual de una empresa de transporte aéreo.

SECCIÓN II

De la Sociedad de Economía Mixta

TÍTULO I

Asociación de PLUNA con capitales privados

Artículo 4° (Autorización). – Autorízase a PLUNA para asociarse con capitales privados a fin de prestar los servicios de transporte aéreo público de pasajeros, correo y carga y los servicios terrestres y turísticos afines o complementarios a aquellos, a través de la participación en sociedades anónimas por acciones nominativas, cuya dirección y capital integrará.

A tales efectos, PLUNA llamará a licitación pública internacional, que comprenderá una etapa de precalificación y una etapa de selección entre los calificados a fin de proceder a la adjudicación.

TÍTULO II

De la precalificación de los interesados

CAPÍTULO I

Convocatoria

Artículo 5° (Convocatoria). – PLUNA, de conformidad con las normas contenidas en el “T.O.C.A.F.” (Decreto 95/991, de 26/II/1991) y en el presente decreto, convocará a un concurso internacional de preselección de méritos y antecedentes a los interesados

en asociarse con ella para la explotación de los servicios referidos en el artículo 1° del presente decreto.

CAPÍTULO II

Pliego de la precalificación

Artículo 6° (Elaboración y aprobación). – PLUNA, elaborará con el asesoramiento de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y sujeto a la aprobación del Poder Ejecutivo, el correspondiente pliego de condiciones que regulará la precalificación.

Art. 7° (Condiciones). – En dicho pliego, se requerirá de aquellos que aspiren a ser socios de PLUNA y a efectos de admitir su registro en el procedimiento precalificatorio, las siguientes condiciones mínimas:

A) GIRO: los interesados deberán tener como giro principal la explotación de servicios de transporte aéreo público.

B) ANTECEDENTES: los interesados deberán acreditar de modo fehaciente, la calidad de los servicios que prestan, su solvencia económico-financiera y su capacidad gerencial y operativa, a través de indicadores de calidad, de liquidez, endeudamiento y rentabilidad.

Art. 8° (Otros requisitos). – El pliego podrá contener otros requerimientos que a juicio de PLUNA permitan una mejor calificación de los interesados.

CAPÍTULO III

Resolución

Art. 9°. (Resolución calificatoria). – El Directorio de PLUNA, previo los informes técnicos, económicos y jurídicos pertinentes y con la aprobación del Poder Ejecutivo, resolverá cuáles son los calificados como potenciales socios del ente, los que quedarán habilitados para la presentación de ofertas de conformidad con lo establecido en el Título siguiente.

Antes de adoptar resolución, el Directorio de PLUNA podrá disponer medidas para mejor proveer que aclaren, verifiquen o complementen la información suministrada por los interesados.

TÍTULO III

De la selección del adjudicatario

CAPÍTULO I

Convocatoria y objeto

Artículo 10. (Llamado y objeto). – Una vez concluidos los procedimientos de precalificación, PLUNA convocará a quienes hayan calificado a un concurso de

selección, a efectos de adjudicar al mejor oferente la calidad de socio del ente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 188, inciso tercero “in fine”, de la Constitución de la República.

El adjudicatario deberá asociarse con PLUNA a fin de prestar los servicios aéreos ofrecidos, en la forma establecida por el artículo 3º, apartado B), numeral 2º, de la Ley 11.740, de 12 de noviembre de 1951, en la redacción dada por el artículo 6º de la Ley 16.211, de 1º de octubre de 1991.

CAPÍTULO II

Pliego de bases y condiciones

Artículo 11 (Elaboración y aprobación). – PLUNA elaborará, de acuerdo con las normas vigentes, el pliego de bases y condiciones que regirá los procedimientos y las obligaciones de las partes, debiendo incluir las condiciones que se fijan en el presente decreto, sin perjuicio de las que PLUNA entienda necesarias o convenientes.

Dicho pliego estará sujeto a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Art. 12 (De los interesados). – Los interesados calificados (operador principal) podrán comparecer en esta etapa conjuntamente o vinculados con terceros, debiendo, en todos los casos, constituir consorcios con solidaridad que aseguren que el total de los capitales de origen nacional sea mayoría accionaria en la nueva empresa.

Art. 13 (Otros requisitos). – Los terceros integrantes de cada consorcio deberán acreditar todos los requisitos que a juicio de PLUNA le sean aplicables de aquellos establecidos para los operadores principales en los respectivos pliegos. Deberán agregar además, toda la documentación sobre su trayectoria y solvencia que entiendan útil a efectos de complementar la calificación ofrecida por su respectivo operador principal.

Asimismo, deberán agregarse los contratos constitutivos del consorcio y todo aquello que regule la relación entre sus integrantes. También deberán acreditar la integración de capitales de indudable origen nacional, suficientes para cumplir con lo requerido por el Decreto 39/977, de 25 de enero de 1977 y demás normas del derecho aeronáutico.

Art. 14 (Declaraciones). – Los interesados consorciados deberán declarar:

A) que se encuentran en condiciones de constituir una sociedad anónima cerrada en la República, en los plazos y de acuerdo con el estatuto provisto por PLUNA y cuyas características se establecen en el presente decreto.

B) que aseguran la participación del operador principal respectivo en la Gerencia de la sociedad nacional explotadora de los servicios, durante un plazo no inferior a diez años.

CAPÍTULO III

De la sociedad a constituirse

Artículo 15 (Constitución de la sociedad). – Cada oferente se obligará, para el caso de resultar adjudicatario, a constituir o reformar en su caso una sociedad anónima cerrada nacional, en los plazos, condiciones y con las garantías que establecerán los pliegos, y de acuerdo con el modelo de estatutos que proveerá PLUNA conforme con lo dispuesto en este Decreto.

Art. 16 (Capital). – El capital social deberá ser igual o superior a la parte de patrimonio que PLUNA aportará a la sociedad y por el cual se entregará en propiedad a PLUNA el 49% de acciones de clase preferida y una compensación en efectivo. El 51% restante de las acciones pertenecerá al futuro socio, que compensará a PLUNA estableciendo en su oferta el monto que está dispuesto a pagar por lo que PLUNA aporta y que se destinará al cumplimiento del Art. 29 de la Ley 16.211 de 1º/X/1991.

El Estatuto admitirá un aumento posterior del capital hasta su quíntuplo, requiriendo en todos los casos el voto conforme del 65% del capital integrado, en asamblea extraordinaria (Art. 284 de la Ley 16.060, de 4/IX/1989).

Art. 17 (Objeto). – La sociedad a constituirse deberá tener como giro principal la explotación de servicios aéreos, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 3º de la Ley 11.740, de 12/XI/1951, en la redacción dada por el Art. 6º de la Ley 16.211, de 1º/X/1991.

Art. 18 (Aporte de PLUNA). – Los pliegos estipularán qué partes de los activos y pasivos del ente serán aportados conjunta e indivisiblemente, incluyendo el otorgamiento de derechos reales y las prestaciones accesorias conexas que correspondan (arrendamientos, derechos de uso, goce y obligaciones personales).

Asimismo, el pliego establecerá la forma, plazos y condiciones de dicho aporte y su evaluación, a efectos de la integración a cumplirse.

El buen cobro de los derechos de crédito aportados por PLUNA, se aporta a riesgo de la sociedad explotadora (Art. 60, “in fine”, de la Ley 16.060, de 4/IX/1989).

Art. 19 (Transmisibilidad). – La transferencia de acciones, la constitución de derechos reales o la asunción de obligaciones personales respecto a terceros sobre su participación en el capital, requerirá la autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 20 (Aval de radicación y gerenciamiento). – El adjudicatario garantizará la radicación y la conducción general de la sociedad por parte de su operador principal, mediante compromiso descriptivo que se adjuntará a la oferta y que obligará a los directores designados por la parte del capital cuyo titular es el adjudicatario.

Art. 21 (Otras previsiones del Estatuto). – El Estatuto provisto por PLUNA a los oferentes y a cuyo tenor se regulará la sociedad explotadora constituida o reformada por el adjudicatario, deberá contener, además de las previsiones que se estipulan en el presente decreto, las siguientes:

A) **NOMINATIVIDAD:** El capital deberá estar representado integralmente en acciones nominativas.

B) **ACCIONES:** Deberá distribuirse el capital social en dos series de acciones, que al ser emitidas corresponderán:

SERIE A: al 49% del capital autorizado, en acciones nominativas escriturales de clase preferida, que darán derecho: al reembolso con prioridad en el capital para el caso de disolución (Art. 323, inciso 1º, numeral 3, de la Ley 16.060); y a designar, remover y resolver suplencias de dos de los tres miembros de la Comisión Fiscal.

Estas acciones no podrán ser privadas en ningún caso de su derecho a voto (Art. 323, inciso 4º, de la Ley 16.060).

SERIE B: al 51% del capital autorizado, en acciones nominativas de clase ordinaria, a cuyos tenedores les corresponderá en asamblea especial de la Serie, la designación, remoción y resolución de suplencias de cuatro directores (Arts. 377 y 381 inciso 2º de la Ley 16.060), y del tercer miembro de la Comisión Fiscal.

La Serie A), será integrada en su totalidad por PLUNA con su aporte en especie y en ella estará incluido el porcentaje de hasta el 8% del total destinado preferencialmente a los funcionarios del Ente, durante el período de reembolso (Art. 27). Operada la tradición de dichas acciones, las mismas pasarán a integrar la Serie B.

La Serie B), por su parte, corresponderá al capital integrado por el adjudicatario en las condiciones previstas en este Decreto.

El operador principal deberá ser propietario de la mayoría de las acciones de esta Serie.

C) DIRECTORIO. El contrato social establecerá un Directorio de siete miembros; tres designados de conformidad con lo establecido en el Art. 187 de la Constitución de la República que corresponderán a la Serie A y cuatro, incluyendo al Presidente, designados por los accionistas privados, que corresponderán a la serie B.

La elección de los cuatro directores y sus suplentes de la serie B, se cumplirá en asamblea especial de la serie mencionada.

Los representantes del Estado en el Directorio de la Empresa de economía mixta se regirán por las mismas normas que los directores de los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados.

Este órgano resolverá por mayoría simple de presentes, teniendo el Presidente voto decisivo en caso de empate.

Las suplencias podrán ser automáticas.

D) COMISION FISCAL. Se implantará una Comisión Fiscal de tres miembros, dos de ellos designados por el Directorio de PLUNA (Serie A) y uno por la Asamblea especial de la Serie B.

E) VOTO CONFORME DE PLUNA. El Estatuto requerirá el voto favorable de los Directores que representan a PLUNA para la aprobación de planes de endeudamiento, así como para la venta de inmuebles; y en materia de aumentos de capital con nuevos aportes y de todos los asuntos previstos en el Art. 343 de la Ley 16.060, de 4/IX/989, las resoluciones de la asamblea de accionistas requerirán el voto afirmativo de PLUNA.

F) PLANES DE ENDEUDAMIENTO E INVERSIÓN. Asimismo, el contrato social deberá prever que el Directorio elabore planes anuales y quinquenales de inversión y endeudamiento.

G) AUDITORÍA EXTERNA. Se dispondrá la contratación de auditoría externa permanente con el acuerdo de la Comisión Fiscal, cuyos informes se comunicarán al Órgano Regulador y se publicarán en el “Diario Oficial”.

H) ASUNCIÓN DE PASIVO. El Estatuto deberá disponer además, la asunción por la sociedad de todo el pasivo aportado por PLUNA, respondiendo por el mismo ante los acreedores o en su defecto ante la propia PLUNA.

I) DEPÓSITO DE ACCIONES. Podrá disponer también el depósito obligatorio de determinadas acciones y las condiciones, plazos y formas del mismo.

Capítulo IV

Otras previsiones del pliego

Artículo 22 (Sanciones y finanzas). – Los pliegos incluirán además los supuestos en que se aplicarán multas y sus montos, se establecerán cláusulas penales o sanciones por incumplimiento contractual, en los casos de incumplimiento parcial o total de las obligaciones asumidas por la adjudicatoria; y la forma en que deberá afianzarse el pago que eventualmente corresponda.

Art. 23 (Oferta de compensación). – Los interesados deberán ofrecer una compensación en efectivo a los efectos de lo establecido en el Art. 29 de la Ley 16.211, de 1º/X/1991. Dicha compensación, conjuntamente con el 49% de las acciones preferidas, Serie A, constituirá el precio del aporte patrimonial que PLUNA efectúa a la sociedad. La referida compensación se depositará en el Banco Hipotecario del Uruguay, bajo el rubro “Compensación por enajenación – Art. 29, Ley 16.211”.

Art. 24 (Avales). – El oferente deberá constituir garantías financieras suficientes a juicio de la Administración, del fiel cumplimiento de todas las obligaciones que asumirá en caso de resultar adjudicatario.

Los referidos avales deberán ser completos, suficientes e irrevocables; provenir de instituciones bancarias de primera línea y cubrir fehacientemente los montos que por concepto de penas por incumplimiento se establecieren en el pliego.

El operador principal deberá garantizar su permanencia en la sociedad y gerencias de la misma durante un plazo de diez años.

Art. 25 (Programa). – Los oferentes deberán asegurar que, de resultar adjudicatarios, la sociedad cumplirá el programa de desarrollo de los servicios a prestar, cuyos parámetros, metas y cronogramas estipulará PLUNA y que estará incluido en el pliego.

Art. 26 (Capital nacional). – El origen nacional del capital privado requerido en este decreto, será verificado permanentemente por la Inspección General de Hacienda.

Art. 27 (Capital de funcionarios). – En el 49% de acciones que adquirirá PLUNA, se incluye hasta el 8% del capital respecto del cual sus funcionarios tienen preferencia.

PLUNA ofrecerá los títulos a los funcionarios mediante dos tipos de forma de pago: a) pago al contado, con un descuento de hasta el 20% sobre su valor nominal; b)

pago con una financiación no menor de dos años ni mayor de diez y un descuento entre el 5 y el 10% sobre su valor nominal. En este caso, el pago se realizará mediante cuotas y la imputación de dividendos, actualizándose los saldos de acuerdo con la variación del índice general de precios al consumo.

Tendrán derecho a adquirir acciones aquellas personas que siendo funcionarios de PLUNA al 1º de octubre de 1991, continúen integrando su personal a la fecha que se establezca como comienzo del plazo para hacer uso de la opción prevista en el Art. 28 de la Ley 16.211, de 1º/X/1991.

Durante el período de reembolso, PLUNA retendrá los títulos y ejercerá los derechos que correspondan al accionista, efectuando la tradición cuando se haya reembolsado la totalidad del capital.

Durante un período de dos años a partir de la tradición, los funcionarios no podrán transferir los títulos ni constituir derechos reales sobre los mismos, excepto a favor de PLUNA.

El número de acciones bonificadas que PLUNA puede ofrecer en una primera ronda a cada uno de los funcionarios con derecho a la adquisición, se obtendrá de dividir el total de acciones que corresponda al capital de funcionarios por el número de éstos. En caso de existir una demanda menor que el número de acciones ofrecido, se realizará la adjudicación entre los funcionarios interesados a prorrata de sus respectivas ofertas.

Ningún funcionario podrá comprar un número de acciones bonificadas que representen más del 2/1000 (dos por mil) del capital social autorizado.

PLUNA reglamentará todo lo relacionado con la transferencia de acciones a los funcionarios.

Art. 28 (Desvinculación del operador principal). – La desvinculación del operador principal, por cualquier circunstancia, antes del plazo estipulado y sin autorización del Poder Ejecutivo, sin perjuicio de los reclamos patrimoniales a que diere lugar, podrá determinar el cese de la autorización para prestar servicios aéreos.

Art. 29 (Ejecución de bienes de la sociedad). – La existencia de un decreto judicial, nacional o extranjero, disponiendo la ejecución de bienes de la sociedad de economía mixta, podrá también determinar el cese de la autorización para prestar servicios aéreos.

Art. 30 (Causales especiales de disolución de la sociedad). – El Estatuto deberá prever que serán causales especiales de disolución de la sociedad la desvinculación del operador principal; o bien una situación económico-financiera y una conducta comercial que conduzcan a un decreto judicial de remate de alguno de sus bienes.

SECCIÓN III

De los funcionarios de PLUNA

Artículo 31 (Derecho de opción de los funcionarios). – Con posterioridad a la constitución de la sociedad y a partir de la fecha que se fijará en los pliegos, los funcionarios que PLUNA no requiera para el cumplimiento de sus cometidos, pasarán

provisoriamente a desempeñarse en la sociedad anónima que ésta integre, manteniendo su estatuto jurídico actual, conservando todos los derechos que actualmente gozan.

Desde esa fecha, correrá un plazo máximo de 90 días calendario para que la nueva empresa, en cumplimiento de lo establecido en el Art. 28 de la Ley 16.211, ofrezca a los funcionarios el ingreso a la misma bajo un régimen de derecho privado.

A partir de la notificación de tal ofrecimiento o al vencimiento de los 90 días calendario si aquel no se produjera, los funcionarios de PLUNA dispondrán de igual plazo máximo de 90 días calendario para optar por acogerse a los beneficios establecidos en los artículos 32 a 36 de la Ley 16.127, de 7/VIII/1990, o por la redistribución o por aceptar el ingreso a la nueva empresa bajo un régimen de derecho privado.

A efectos de acogerse a los beneficios previstos por el Art. 32 de la Ley 16.127, se deberá contar con una antigüedad mínima ininterrumpida de cinco años como funcionario público al momento de efectuar la opción respectiva.

El derecho a optar por las dos primeras alternativas previstas en el Art. 28 de la Ley 16.211, podrá ejercerse a partir de la fecha referida en el inciso primero de este artículo.

Art. 32 (Poder disciplinario). – El poder disciplinario lo ejercerá provisoriamente la empresa y las sanciones que se apliquen serán sometidas a la aprobación del Directorio de PLUNA; salvo la destitución, que sólo podrá ser dispuesta por el Directorio de PLUNA.

También será facultad de PLUNA declarar la cesantía por abandono del cargo, en aquellos casos en que la empresa que integre le comunique la inasistencia del trabajador durante más de quince días ininterrumpidos.

SECCIÓN IV

Disposiciones especiales

Artículo 33 (Comisión Asesora de la Adjudicación). – El Directorio de PLUNA, con aprobación del Poder Ejecutivo, designará a los miembros de la Comisión de Adjudicación, que podrá estar integrada por técnicos ajenos a dicho ente.

Art. 34 (Servicios no regulares). – Facúltase a PLUNA a la sociedad comercial en que participe, a explotar, directa o indirectamente, en este último caso con autorización del Poder Ejecutivo, los servicios de transporte aéreo público internacional no regular de pasajeros, correo, carga o mixtos, entre la República Oriental del Uruguay y terceros países y entre terceros países entre sí, previa verificación del cumplimiento de los siguientes requisitos:

- A) tipo de aeronaves a utilizar (acreditación del certificado de aeronavegabilidad);
- B) licencia y habilitación del personal aeronáutico;
- C) fijación de tarifas;
- D) contratación de seguros obligatorios;
- E) adecuación a la política aeronáutica del país.

Art. 35 (Preferencia). PLUNA o la sociedad comercial en que participe, tendrán preferencia para el ejercicio de los derechos de tráfico del Estado uruguayo por un plazo de hasta diez años a partir del presente decreto, sin perjuicio de las concesiones y autorizaciones operativas aeronáuticas vigentes.

A tal efecto, en caso de solicitud por una empresa de autorizaciones o concesiones para la explotación de servicios de transporte aéreo público, se dará vista a PLUNA o a la sociedad comercial en que participe para que manifieste si operará o no dichos servicios, debiendo pronunciarse en un plazo perentorio de 60 días corridos.

En caso de silencio o de respuesta negativa, se continuará con los trámites relacionados con la solicitud de la empresa interesada en dichos servicios. En caso de respuesta afirmativa, PLUNA o la sociedad comercial en que participe, dispondrá de un plazo perentorio de 90 días corridos, contados a partir del otorgamiento, para comenzar la prestación del servicio. Si no lo hiciere, sin causa justificada, caducará el correspondiente acto administrativo, reiniciándose los trámites con la empresa solicitante.

Art. 36 Comuníquese, etc.

LACALLE HERRERA.
JUAN ANDRÉS RAMÍREZ.
HECTOR GROS ESPIELL.
ENRIQUE BRAGA SILVA.
MARIANO R. BRITO.
GUILLERMO GARCÍA COSTA.
WILSON EL SO GOÑI.
AUGUSTO MONTESDEOCA.
ENRIQUE ÁLVARO CARBONE.
JULIO CÉSAR LEIVAS.
PEDRO SARAVIA.
JOSÉ VILLAR GÓMEZ.
RAÚL LAGO.

Aeronaves militares extranjeras

Se adecuan los procedimientos para la obtención de permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje y/o acuatizaje en el territorio nacional

Decreto 34/993

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 25 de enero de 1993.

Visto: las normas sobre Procedimiento para la Obtención del Permiso de Sobrevuelo y/o Aterrizaje en el Territorio Nacional de Aeronaves Militares Extranjeras aprobadas por Decreto 378/969 de 5 de agosto de 1969.

Considerando: que el Comando General de la Fuerza Aérea estima necesario adecuar el Procedimiento referido en el Visto a la normativa vigente, así como a la actual estructura orgánica de la Fuerza Aérea.

Atento: a lo establecido en el artículo 35 del Decreto-Ley 14.157 de 21 de febrero de 1974; literales A), D) y H) del artículo 5º; artículo 6º; literales C) y E) del artículo 18 y artículo 21 del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977; en el Código Aeronáutico aprobado por Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 y en los Decretos 673/990 y 674/990 de 20 de diciembre de 1990 y a lo informado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. El régimen para la obtención de los permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje de aeronaves militares extranjeras en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, se regulará acorde a lo siguiente: Procedimientos para la obtención de los permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje y/o acuatizaje de aeronaves militares extranjeras en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales.

1º. El sobrevuelo del territorio nacional o sus aguas jurisdiccionales y los aterrizajes o acuatizajes en los mismos por parte de aeronaves militares extranjeras sólo serán permitidos en los casos en que las mismas hayan obtenido autorización especial previa o que estén amparadas para ello en Convenios Internacionales.

2º. Las autorizaciones de sobrevuelo, aterrizaje o acuatizaje a que se refiere el artículo anterior, las concederá el Ministerio de Defensa Nacional por intermedio del Comando General de la Fuerza Aérea. En los casos de acuatizaje o aterrizaje en áreas jurisdiccionales asignadas al Comando General de la Armada o en sus Bases dependientes el Comando General de la Fuerza Aérea gestionará ante el mismo, la conformidad previa.

3º. Las solicitudes de sobrevuelo, aterrizaje o acuatizaje serán formuladas directamente ante el Comando General de la Fuerza Aérea por el Agregado Aeronáutico del Estado a cuyas Fuerzas Armadas pertenezca la aeronave, con por lo menos 48 horas de antelación a la fecha y hora previstas del ingreso de la misma al territorio nacional o a sus aguas jurisdiccionales.

En caso de que el Estado interesado, no tenga Agregado Aeronáutico acreditado ante nuestro gobierno, las solicitudes deberán ser realizadas por los Agregados Militares o Navales o en su defecto por los funcionarios que las autoridades competentes de cada estado acrediten a tal efecto, ante el Comando General de la Fuerza Aérea.

En todos los casos, la solicitud deberá hacerse por nota entregada personalmente, fax o telex, ello sin perjuicio de admitirse el adelanto verbal de solicitud que deberá ser obligatoriamente instrumentado por escrito.

4°. En las solicitudes a que hacen referencia los numerales anteriores, debe constar la siguiente información:

- a. Finalidad del vuelo.
- b. Tipo de Aeronave, marca de nacionalidad y matrícula correspondiente al Estado de inscripción.
- c. Grado, nombre y apellido del Comandante de la aeronave.
- d. Número de tripulantes.
- e. Procedencia y destino final.
- f. Itinerario a seguir (fecha y hora de ingreso y salida del espacio aéreo nacional ruta y escalas).
- g. Número de pasajeros, especificando si son militares o civiles.
- h. Constancia de poseer la documentación que establezcan las reglamentaciones internacionales o nacionales vigentes.

5°. Las autorizaciones de las solicitudes de permiso de sobrevuelo, aterrizaje y acuatizaje serán comunicadas por el Comando General de la Fuerza Aérea directamente a los señores Agregados Aéreos, Militares o Navales o funcionarios que las hayan presentado, a través de nota, fax o telex, sin perjuicio del adelanto verbal de autorización, justificado por razones de urgencia.

6°. Los permisos de sobrevuelo, aterrizaje y acuatizaje serán concedidos siempre que las aeronaves y tripulaciones para las que se solicitan cumplan las siguientes condiciones:

- a. Que se trate de aeronaves sin armamento.
- b. Que no se transporten explosivos, armas, municiones de guerra ni cargas que impliquen posibilidad de riesgo de daño.
- c. Que las aeronaves no lleven equipos fotográficos similares de captación y/o registro de imágenes que puedan afectar la seguridad nacional.
- d. Que no se transporten cosas que impliquen un peligro para la seguridad de vuelo, salvo las excepciones que establezcan las reglamentaciones pertinentes y las decisiones de emergencia adoptadas por la autoridad respectiva.
- e. El transporte de enfermos contagiosos o de cadáveres quedará sujeto a las condiciones que fijen las reglamentaciones respectivas o las decisiones de las autoridades competentes.

7°. Si por razones de fuerza mayor un vuelo autorizado se retrasa la autorización será válida por cinco días; pasado ese tiempo la autorización caducará, debiendo la autoridad competente cursar una nueva solicitud.

8°. Los tripulantes y pasajeros civiles o militares que desembarquen en territorio nacional procedentes de aeronaves militares extranjeras, estarán obligados a cumplir con las disposiciones en vigencia, en especial aduaneras, sanitarias y migratorias.

9°. Las aeronaves militares extranjeras, que en virtud de haberseles concedido la debida autorización, sobrevuelen el territorio nacional y/o sus aguas jurisdiccionales o

efectúen aterrizaje o acuatizajes, deberán cumplir las disposiciones que al respecto establece el Código Aeronáutico y sus reglamentaciones.

10°. Concedido el permiso pertinente, el Comando General de la Fuerza Aérea lo comunicará a los órganos que ejercen el contralor de la circulación aérea, vigilancia y control del espacio aéreo nacional, así como a otras Fuerzas si correspondiere.

Por su parte los órganos citados en el párrafo anterior deberán comunicar al Comando General de la Fuerza Aérea el cumplimiento del vuelo.

2°. Derógase el decreto 378/969 de 5 de agosto de 1969.

Art. 3°. Comuníquese, publíquese y archívese.

LACALLE HERRERA.
MARIANO R. BRITO.

Registro de agentes habilitados de carga aérea

Decreto 444/993

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio de Economía y Finanzas.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Montevideo, 13 de octubre de 1993.

Visto: los artículos 106 del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 y 71 del Decreto 325/974 de 26 de abril de 1974.

Resultando: que es notorio el incremento mundial y nacional de las actividades de los Agentes de Carga Aérea como auxiliares de la actividad comercial aérea.

Considerando: I) Que es competencia de la autoridad aeronáutica la preservación y el desarrollo regular, seguro y eficiente del transporte aéreo y sus actividades conexas.

II) Que ha sido una constante preocupación de las autoridades aeronáuticas bregar por la más alta capacitación –en todos los aspectos– de las personas vinculadas a las actividades de referencia, conforme con el artículo 71 del Decreto 325/974 precitado.

III) Que en ese sentido, el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil viene impartiendo cursos sobre el manejo de mercaderías peligrosas en el transporte aéreo que es necesario ampliar a otros aspectos, con la cooperación de los propios interesados, para lograr el grado de eficiencia requerible.

IV) Sin perjuicio de la tutela del servicio público, del interés nacional y del usuario, se debe mantener la política liberal y desburocratizadora que practican las autoridades aeronáuticas, limitando al máximo la intervención estatal y aprovechando

el marco autorregulatorio que ofrecen las propias asociaciones profesionales involucradas.

V) Que resulta conveniente a los intereses del país y el desarrollo del comercio exterior lograr el mayor grado de tecnificación y eficiencia en las terminales aeroportuarias de carga, mejorando la competitividad de las mismas.

Atento: a los fundamentos expuestos y a lo informado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. La Dirección General de Aviación Civil llevará un Registro de Agentes Habilitados de Carga Aérea, en el que se inscribirán aquellas personas físicas o jurídicas, que acrediten reunir los requisitos generales para el ejercicio del comercio, así como idoneidad técnica, económica y moral para el desempeño de la actividad.

Art. 2º. La idoneidad técnica se tendrá por acreditada mediante la aprobación del Curso de Capacitación para Agentes de Carga Aérea, el que será proyectado e instrumentado por la Dirección General de la Aviación Civil, con la cooperación de los interesados.

Art. 3º. Otórgase un plazo de 180 días a partir de la publicación del presente Decreto para que las personas que a esa fecha posean una antigüedad de un año en el desempeño de la actividad, se inscriban en el Registro de Agentes Habilitados de Carga Aérea, pudiendo acreditar su idoneidad técnica mediante cualquier medio de prueba.

Art. 4º. La Dirección General de Aviación Civil podrá suspender o cancelar la inscripción en el Registro, de aquellos agentes que hubieren perdido cualesquiera de los requisitos exigidos para su calificación o que, en el desempeño de su actividad, hubieren incurrido en dolo o culpa grave.

Art. 5º. Comuníquese, publíquese y archívese.

LACALLE HERRERA.
DANIEL H. MARTINS.
IGNACIO DE POSADAS MONTERO
JUAN CARLOS RAFFO.

Seguros

Desmonopolización del Banco de Seguros del Estado

Ley 16.426

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1°. Declárase libre la elección de las empresas aseguradoras para la celebración de contratos de seguros sobre todos los riesgos, en las condiciones que determine la ley.

Deróganse todas las disposiciones que establecen monopolios de contratos de seguros a favor del Estado y ejercidos por el Banco de Seguros del Estado, especialmente los artículos 1° a 7°, inclusive y 29 de la Ley No. 3.935 de 27 de diciembre de 1911, y el artículo 1° de la Ley No. 7.975, de 19 de julio de 1926. Derógase, asimismo, el artículo 2° de esta última ley.

Exceptúanse de lo dispuesto precedentemente todos los contratos de seguros que celebren las personas públicas estatales y los relativos a accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a que refiere la Ley No. 16.074, de 10 de octubre de 1989, así como el contrato de seguro de fianza a que alude el artículo 503 de la Ley No. 15.903, de 10 de noviembre de 1987, y sus modificativas, los que sólo podrán celebrarse con el Banco de Seguros del Estado.

Art. 2°. Las empresas públicas o privadas para desarrollar actividad aseguradora deberán instalarse en el país y ser autorizadas por el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros que se crea por la presente ley.

Las compañías reaseguradoras para instalarse en el país como tales deberán también contar con la previa autorización del Poder Ejecutivo.

Sin perjuicio de lo dispuesto por acuerdos internacionales celebrados por la República, el contrato de seguros, que contemple riesgos que puedan acaecer en su territorio, estará sujeto a todas sus normas legales, reglamentarias y fiscales y sólo podrá ser otorgado por empresas autorizadas conforme al inciso anterior.

En las pólizas emitidas en contravención de lo dispuesto precedentemente, las partes y sus representantes en la operación serán solidariamente responsables por los tributos y sanciones pecuniarias que correspondan.

Quedan exceptuados de lo dispuesto en el presente artículo los seguros relativos al transporte y comercio internacionales.¹

Los vehículos o medios utilizados para el transporte de personas o bienes de matrícula o bandera uruguaya, sólo podrán asegurarse en empresas instaladas y autorizadas conforme a lo preceptuado en el presente artículo.²

Art. 3°. El Poder Ejecutivo, con el asesoramiento del Banco Central del Uruguay, dictará las normas para la instalación y el funcionamiento de las empresas de seguros y reaseguros, incluso mutuas, dentro de un plazo de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Igualmente regulará, en el ámbito de su competencia, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 9°, de la actividad de los corredores de seguros y reaseguros dentro de dicho plazo.

Art. 4°. Las empresas aseguradoras privadas que actualmente operen en el país deberán ajustarse a la reglamentación referida en el artículo precedente, dentro de los noventa días siguientes a su entrada en vigencia. En caso de considerar adecuado el plan de adaptación presentado por una empresa privada que estuviera operando, el

Poder Ejecutivo –con el asesoramiento del Banco Central del Uruguay– podrá extenderle dicho plazo hasta un año.

Mientras el Poder Ejecutivo no habilite a dichas empresas privadas, y únicamente dentro de los plazos establecidos en el inciso anterior, éstas sólo podrán celebrar los contratos que estén autorizadas a concertar hasta el presente.

Art. 5°. Establécese especialmente aplicable a las compañías y a la actividad de seguros y reaseguros lo dispuesto en los artículos 20 a 24 del Decreto Ley No. 15.322, de 17 de setiembre de 1982, con las modificaciones introducidas por la Ley No. 16.327, de 11 de noviembre de 1992.

La reglamentación determinará las demás normas de las citadas leyes que serán aplicables a las compañías de seguros o reaseguros o, en general, a la actividad de seguros o reaseguros, en virtud de su naturaleza.

Art. 6°. Créase en el Banco Central del Uruguay la Superintendencia de Seguros y Reaseguros que actuará como órgano desconcentrado del referido organismo.

Su titular, el Superintendente de Seguros y Reaseguros, será designado por el Directorio del Banco Central del Uruguay.

La designación recaerá en persona de notoria solvencia técnica y podrá ser revocada por razones de oportunidad y mérito en cualquier momento por el Directorio del Banco Central del Uruguay.

La Superintendencia de Seguros y Reaseguros será provista de los recursos materiales para su funcionamiento por el Banco Central del Uruguay. Prestarán servicios en ella funcionarios de este Banco o de otros órganos u organismos públicos en régimen de comisión.

Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, el Directorio del Banco podrá, por unanimidad, contratar, a término, personal técnico para tareas específicamente determinadas.

Compete a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros controlar a las empresas públicas y privadas que realicen actividades de seguros o reaseguros, así como las personas que ejerzan actividad de intermediación en la materia indicada y coordinar la actividad del sector público.

Art. 7°. En lo que refiere a la supervisión y fiscalización de las empresas públicas y privadas de seguros y reaseguros, incluso mutuas, corresponderá a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros:

- A) Habilitar su instalación, una vez autorizadas por el Poder Ejecutivo.
- B) Autorizar la apertura de dependencias de empresas privadas ya instaladas.
- C) Dictar normas genéricas de prudencia, así como instrucciones particulares, tendientes a preservar y mantener su estabilidad y su solvencia.
- D) Fijar y modificar la cuantía de los capitales mínimos, establecer márgenes de solvencia, reservas técnicas y aprobar los planes de recomposición patrimonial o adecuación. A tales efectos podrá no tomar en cuenta los activos y reservas no radicados en el país.

E) Emitir opinión sobre los proyectos de fusiones, absorciones y toda otra transformación.

F) Autorizar la transferencia de acciones de las empresas organizadas como sociedades anónimas.

G) Requerirles información con la periodicidad y bajo la forma que juzgue necesaria, así como la exhibición de registros y documentos.

H) Establecer el régimen informativo contable al que deberán ceñirse.

I) Reglamentar la publicación periódica de sus estados contables y otras informaciones.

J) Realizar un seguimiento permanente a efectos de verificar su situación económico-financiera y su cumplimiento de las normas vigentes.

K) Efectuar observaciones y apercibimientos, y aplicar multas de hasta el 10% (diez por ciento) del capital mínimo a aquellas empresas privadas que infrinjan las leyes y los decretos que rijan sus actividades, las normas generales o particulares dictadas conforme a la presente ley.

L) Proponer al Directorio la aplicación, a los mencionados infractores, de sanciones pecuniarias más graves o de otras medidas, tales como la intervención, la suspensión de actividades o la revocación de la autorización para funcionar. Asimismo, podrá recomendar al Directorio que gestione ante el Poder Ejecutivo la revocación de la autorización para funcionar, por razones de legalidad o de interés público.

M) Resolver la instrucción de sumarios conducentes a comprobar la responsabilidad de las personas que puedan ser pasibles de las multas o inhabilitaciones previstas en el artículo 23 del decreto-ley No. 15.322, de 17 de setiembre de 1982, con las modificaciones introducidas por la Ley No. 16.327, de 11 de noviembre de 1992.

Art. 8°. Créase una Comisión Honoraria integrada por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, que la presidirá, uno por el Banco Central del Uruguay, dos por el Banco de Seguros del Estado, y tres delegados del sector privado designados por dicho Ministerio, a propuesta de las compañías de seguros y reaseguros que operen en plaza, de los agentes y de los corredores de seguros.

La reglamentación regulará la forma de designación de los integrantes de esta Comisión.

El Ministerio de Economía y Finanzas suministrará los recursos necesarios para su funcionamiento.

Art. 9°. Los cometidos de esta Comisión Honoraria serán:

A) Asesorar al Poder Ejecutivo y a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

B) Proponer al Poder Ejecutivo textos legales o reglamentarios sobre las siguientes materias:

1) Régimen jurídico de control estatal sobre el Banco de Seguros del Estado, las compañías privadas de seguros y reaseguros y las personas que ejerzan actividad de intermediación en la materia.

2) Régimen jurídico del contrato de seguros y del de reaseguros.

Esta Comisión Honoraria deberá, asimismo, dentro de los seis meses de su instalación, elaborar un anteproyecto de ley a los efectos de regular la actividad de intermediación en materia de seguros.

Art. 10. El Banco de Seguros del Estado elaborará y remitirá al Poder Ejecutivo un proyecto de ley que contenga las modificaciones que entienda necesario efectuar a su Carta Orgánica.

Art. 11. El Banco de Seguros del Estado podrá realizar las actividades de su giro en el exterior de la República.

Art. 12. El Poder Ejecutivo queda facultado a gravar con la tasa mínima o a exonerar totalmente del Impuesto al Valor Agregado (Título 10 del Texto Ordenado de 1991) los contratos de seguros relativos a los riesgos de muerte, vejez, invalidez, enfermedades y lesiones personales.

Art. 13. La reglamentación podrá otorgar el mismo tratamiento fiscal previsto por la Ley No. 11.073, de 24 de junio de 1948, para las sociedades anónimas financieras de inversión, a las compañías aseguradoras instaladas y autorizadas, según lo dispuesto en el inciso primero del artículo 2º de la presente ley, siempre que exclusivamente desarrollaren su actividad respecto a riesgos o personas no radicadas en el territorio de la República.

Art. 14. (Transitorio). El artículo 1º de la presente ley entrará en vigencia a partir de los ciento ochenta días de dictada la reglamentación a que refiere el artículo 3º de la misma.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 6 de octubre de 1993.

GONZALO AGUIRRE RAMÍREZ
PRESIDENTE
JUAN HARÁN URIOSTE
SECRETARIO

Ministerio del Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Educación y Cultura

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Ministerio de Industria, Energía y Minería

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca

Ministerio de Turismo

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y

Medio Ambiente.

Montevideo, 14 de octubre de 1993.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

LACALLE HERRERA
JUAN ANDRÉS RAMÍREZ
JOSÉ MARÍA GAMIO
GUSTAVO LICANDRO
DANIEL HUGO MARTINS
ANTONIO MERCADER
JUAN CARLOS RAFFO
EDUARDO ACHE
RICARDO REILLY
GUILLERMO GARCÍA COSTA
GONZALO CIBILS
JOSÉ VILLAR GÓMEZ
MANUEL ANTONIO ROMAY

Declaración sobre importación y tránsito de sustancias riesgosas para la pecuaria nacional

Algunas disposiciones del **Decreto 261/994 del 7 de Junio de 1994**

Art. 16°. (Importaciones y Tránsito). – La Dirección General de Servicios Ganaderos, adoptará decisión fundada en las recomendaciones efectuadas por sus servicios especializados, sobre la importación, definitiva o temporal o tránsito de animales, productos, subproductos y derivados de origen animal, material genético de origen animal, alimentos para consumo animal, productos veterinarios y todo material o sustancia que pueda transmitir agentes de riesgo para la pecuaria nacional, procedentes de zonas, países o regiones con estado sanitario diferente al nuestro referente a fiebre aftosa.

Las recomendaciones para cada caso en particular, se basarán en el análisis de riesgo y, en la aplicación de normas zoonosanitarias nacionales, regionales e internacionales que sirven de marco a este tipo de transacción comercial.

Art. 21°. (Declaración). – A partir del 1 de setiembre de 1994 toda persona que ingrese al país, por cualquier medio de transporte, deberá realizar una declaración en la que conste que no introduce en su equipaje ninguno de los objetos previstos por el Art. 16 de este decreto y que no desarrolla actividades que representen riesgos para la situación sanitaria nacional.

Aparatos fotográficos

Se adecua el Procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre territorio nacional

Decreto 314/994

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 5 de julio de 1994.

Visto: las normas sobre Procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, así como las que controlan la revelación y la obtención de copias del mismo, aprobada por Decreto 21.409/952 de 4 de julio de 1952, con las modificaciones dispuestas por el Decreto 23.077/953 de 20 de noviembre de 1953 y el Decreto 23.851/955 de 20 de mayo de 1955.

Considerando: que el Comando General de la Fuerza Aérea estima necesario adecuar el Procedimiento referido en el VISTO a la normativa vigente, a la actual estructura orgánica de la Fuerza Aérea y a los medios técnicos actuales de registración para un más eficaz ejercicio del cometido de Policía Aérea Nacional.

Atento: a lo establecido por el artículo 35 del Decreto-Ley 14.157 de 21 de febrero de 1974, literal D) del artículo 5 y artículo 21 del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977, artículos 9, 17, 24 y 209 del Código Aeronáutico, aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 y a lo informado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. El régimen para la obtención de los permisos para efectuar un registro con cualquier tipo de sensor aerotransportable, así como procesar dicho material en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales se regulará por el siguiente procedimiento:

“Procedimientos para el transporte y uso de sensores aerotransportables en el espacio aéreo en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales”.

CAPÍTULO I

ZONAS DE VUELO PROHIBIDO

1º. – Para efectuar un registro con cualquier tipo de sensor aerotransportable en zonas de vuelo prohibido (artículo 24 del Código Aeronáutico, aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974), deberá solicitarse y obtenerse la previa autorización del Ministerio de Defensa Nacional, por intermedio de la Dirección General de Aviación Civil.

2º. – La solicitud se presentará por lo menos con cinco días de antelación a la fecha en que se proyecte efectuar el registro, salvo caso de emergencia debidamente justificado. La autorización tendrá vigencia por el término de cinco días a partir de la aprobación de la misma. La solicitud deberá cumplir con los siguientes requisitos:

A – Los establecidos por el artículo 119 del Decreto 500/991 de 27 de setiembre de 1991, en lo pertinente.

B – Nombre y domicilio del gestionante, número de cédula de identidad o serie y número de credencial cívica.

C – Finalidad del trabajo (propaganda, cinematografía, relevamiento, etc.).

D – Para quien o quienes se efectuará el mismo (con indicación de nombre y domicilio).

E – Fecha de iniciación de los vuelos y duración aproximada de los mismos.

F – Aeronaves a utilizar, con indicación de matrícula.

G – Tripulación completa de las mismas (Piloto, mecánico, fotógrafo, etc.), indicando los números de las licencias respectivas.

H – Descripción de clase y tipo del sensor a utilizar, así como todo dato que permita su individualización y apreciación exacta.

I – Zona, objeto o lugar a registrar, indicados en forma precisa y delimitada su ubicación exacta, adjuntándose un croquis aclaratorio de todo ello.

J – Indicar tipo y escala del registro si correspondiere.

3º. – Resuelta favorablemente la solicitud, previa anuencia del Comando General de la Fuerza Aérea, se remitirán los antecedentes a dicho Comando General, el que indicará el aeródromo de partida y llegada y adoptará las medidas que juzgue necesarias o convenientes para mantener durante el vuelo el control de la aeronave utilizada. Finalizado el vuelo el equipo empleado será conducido directamente al Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la Fuerza Aérea o al laboratorio que previamente haya sido autorizado para efectuar el proceso del material registrado, previo precintado del mismo.

4º. – En todos los casos el Comando General de la Fuerza Aérea Uruguaya podrá designar un representante que acompañe al gestionante durante la realización del vuelo. El gestionante tendrá la obligación de facilitar todo lo necesario para el cumplimiento del contralor respectivo.

5º. – En las escalas previstas o eventuales los equipos y el material de registro, quedarán a disposición exclusiva del representante de la Fuerza Aérea Uruguaya durante el tiempo que duren las mismas en su caso.

6º. – El proceso del material registrado se hará en dependencias del Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales o en el que éste indique o autorice, con presencia de un representante de aquel órgano.

7º. – Examinando el material registrado y ya procesado se actuará de la siguiente manera:

A – Se entregará al gestionante el material que no ofrezca observaciones.

B – En caso que el material ofrezca observaciones, será remitido al Comando General de la Fuerza Aérea para que dicte la Resolución que estime corresponder.

C – En todos los casos una reproducción de dichos registros quedarán en dependencias del Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales, como propiedad del Ministerio de Defensa Nacional.

8°. – Cuando el Comando General de la Fuerza Aérea estime que no debe entregarse el material registrado (procesado o no) a los interesados, estos no tendrán derecho a reclamo o indemnización alguna.

9°. – En la solicitud respectiva, el interesado debe dejar constancia de que conoce y acepta la presente reglamentación y que se obliga a proceder estrictamente de acuerdo a la misma.

CAPÍTULO II

ZONAS DE VUELO LIBRES

10°. – El transporte o utilización de equipos o material de registro a bordo de aeronaves, en las zonas de vuelo libre será regido por las disposiciones de este Capítulo.

11°. – Las personas físicas o jurídicas podrán ejercer actividades de registro aéreo, previa inscripción en el “Registro de Operadores de Sensores Aeroespaciales”, que llevará la Dirección General de Aviación Civil, la que otorgará las licencias correspondientes, que serán renovables anualmente, sin perjuicio de su suspensión o cancelación en cualquier momento, por causas fundadas.

Para inscribirse en dicho Registro, deberá cumplirse con los siguientes requisitos:

A – Las personas que intervengan en actividades de registro aéreo deben ser personas o empresas nacionales, incluso el Personal Navegante, Operadores y Técnicos, excepto en los casos que expresamente se exima del cumplimiento de este requisito. Si se tratara de empresas, la mayoría de sus directores deberán poseer la calidad indicada en el párrafo anterior.

B – Poseer reconocida responsabilidad moral y capacidad técnica para desarrollar las actividades mencionadas a criterio de la Dirección General de Aviación Civil.

12°. – Los permisos para la realización de los registros aéreos solicitados por las personas inscriptas en el Registro mencionado, deberán cumplir los siguientes requisitos:

A – Los establecidos por el artículo 119 del Decreto 500/991 de 27 de setiembre de 1991, en lo pertinente.

B – Número de cédula de identidad o serie y número de credencial cívica.

C – Finalidad del trabajo (propaganda, cinematografía, relevamiento, etc.).

D – Para quien o quienes se efectuará el mismo (con indicación de nombre y domicilio).

E – Fecha de iniciación de los vuelos y duración aproximada de los mismos.

F – Aeronaves a utilizar, con indicación de matrícula.

G – Tripulación completa de las mismas (Piloto, mecánico, fotógrafo, etc.), indicando los números de las licencias respectivas.

H – Descripción de clase y tipo del sensor a utilizar, así como todo dato que permita su individualización y apreciación exacta.

I – Zona, objeto o lugar a registrar, indicados en forma precisa y delimitada su ubicación exacta, adjuntándose un croquis aclaratorio de todo ello.

J – Indicar tipo y escala del registro si correspondiere.

K – Presentarse con antelación no menor de 5 días a la fecha en que se tenga el propósito de realizar el vuelo, salvo caso de emergencia debidamente justificado.

L – Indicación de la fecha de realización del vuelo. La autorización tendrá vigencia por el término de 5 días a contar de otorgada la misma.

LL – Determinación de la zona del país en que el vuelo se realizará, objetivo a fotografiar y finalidad de los trabajos.

M – Matrícula de la aeronave, nómina del Personal Navegante, del Operario y del Personal Auxiliar.

Los permisos a que refiere este artículo serán tramitados y concedidos por la Dirección General de Aviación Civil.

Una vez otorgado el permiso y antes de realizarse los vuelos correspondientes, dicha Dirección pondrá en conocimiento del Comando General de la Fuerza Aérea sobre el otorgamiento de dicho permiso y sus condicionantes.

13°. – La Fuerza Aérea Uruguaya en ejercicio del cometido de Policía Aérea, adoptará las medidas necesarias para fiscalizar que el vuelo se realice en las condiciones y dentro de las zonas autorizadas, pudiendo esta medida comprender el envío de un representante.

El equipo a utilizarse será debidamente fiscalizado antes de la iniciación del vuelo, sellándose los almacenes que contengan el material de registro correspondiente.

Si se comprobara que las imágenes o registros obtenidos no corresponden bajo algún aspecto a la autorización concedida o abarcan cualquiera de las zonas previstas en el artículo 24 del Código Aeronáutico se incautará el material de primera generación y se remitirá al Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales sin perjuicio de las responsabilidades emergentes.

La Fuerza Aérea en ejercicio del cometido de Policía Aérea Nacional, tendrá competencia para efectuar las verificaciones y tomar las medidas necesarias a los efectos de lo establecido en el párrafo anterior.

Los decolajes y aterrizajes se efectuarán en los aeródromos que en cada caso determine la Dirección General de Aviación Civil.

14°. – Cuando se trate de la ejecución de registros aéreos, que impongan la realización de vuelos en el país por personas inscriptas en el Registro respectivo y con la licencia en vigencia, la Dirección General de Aviación Civil queda facultada para otorgar las autorizaciones pertinentes, por intermedio de sus delegados en los aeródromos correspondientes, siempre que exista la posibilidad de cumplir los requisitos y las medidas de fiscalización determinados en los numerales anteriores.

15°. – La Dirección General de Aviación Civil, podrá conceder autorizaciones precarias para la obtención de imágenes o registros en zonas de vuelo libre, a personas que soliciten los permisos respectivos y llenen las condiciones de carácter general establecidas en esta reglamentación.

CAPÍTULO III ARANCELES Y SANCIONES

16°. – El Poder Ejecutivo fijará a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, los aranceles a regir por concepto de inscripciones en el “Registro de Operadores de Sensores Aeroespaciales” y expedición de licencias.

17°. – Las contravenciones a lo dispuesto por la presente Reglamentación serán sancionadas en la forma prevista en el Título XVI del Código Aeronáutico, sin perjuicio de dar la intervención correspondiente a la Justicia Ordinaria, en caso de que la infracción configure un delito.

Art. 2°. El Comando General de la Fuerza Aérea emitirá el respectivo Manual de Procedimiento Interno.

Art. 3°. Derógase el Decreto 21.409/952 del 4 de julio de 1952, y las modificaciones dispuestas por el Decreto 23.077/953 del 20 de noviembre de 1953 y el Decreto 23.851/955 del 20 de mayo de 1955.

Art. 4°. Comuníquese, publíquese y archívese.

LACALLE HERRERA.
DANIEL HUGO MARTINS.

Reglamento de Seguridad-Código de Faltas y Sanciones, para los Aeropuertos Internacionales

Decreto 363/994

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 16 de agosto de 1994.

Visto: la gestión promovida por el Comando General de la Fuerza Aérea tendiente a reglamentar el Título XVI del Código Aeronáutico, referente a las infracciones administrativas aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de mayo de 1974.

Considerando: I) Que el Código Aeronáutico en el Capítulo a reglamentar establece únicamente las sanciones y su aplicación dejando librado a que el Poder

Ejecutivo reglamente las diferentes situaciones que se plantean en el quehacer aeronáutico.

II) Que en el artículo 2º del Decreto 228/990 de 22 de mayo de 1990, se facultó a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica a efectuar los controles necesarios en las áreas de su competencia como imponer sanciones de acuerdo con el Capítulo XVI del Código Aeronáutico.

III) Que resulta conveniente contar con un Reglamento que establezca una normativa precisa sobre sanciones a aplicar a quienes infrinjan las normas de seguridad en los Aeropuertos Internacionales.

Atento: a lo dispuesto en el Título XVI de Infracciones Administrativas y en el artículo 2º del Decreto 228/990 de 22 de mayo de 1990 y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase el Reglamento de Seguridad-Código de Faltas y Sanciones para los Aeropuertos Internacionales de nuestro país, como reglamentación al Título XVI del Código Aeronáutico, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“REGLAMENTO DE SEGURIDAD-CÓDIGO DE FALTAS Y SANCIONES PARA LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY”.

TÍTULO I DEFINICIONES

Artículo 1º. A los efectos del presente Reglamento, serán utilizadas las siguientes definiciones:

Autoridad Aeronáutica: En materia de Seguridad en la Aviación es la autoridad idónea y competente en el tema.

Control de Seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Explotador: Persona, Organismo o Empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

Plataforma: Área definida, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Posición de estacionamiento: Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Terminal de Cargas: Edificio por el que pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre y en el que están situadas las instalaciones de despacho, o en el que se almacenan dichas mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o terrestre.

Tripulación de vuelo: **Personal a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.**

Seguridad: **Combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.**

TÍTULO II ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 2º. El ámbito de aplicación del presente Reglamento abarcará las siguientes áreas de los Aeropuertos internacionales:

Sala de Embarque: **Es el lugar destinado a impedir o disuadir la introducción de armas, armas de fuego y de otros artefactos peligrosos a bordo de aeronaves.**

Áreas restringidas: **Zonas cuyo acceso está controlado y a los cuales sólo pueden ingresar personas debidamente identificadas, a solo efecto de cumplir funciones específicas.**

Comprenden: Planta Técnica, Radar, Operaciones, Subsuelo, Central Telefónica, Usina, Recinto de Aduanas, Hangares, Área entre el mostrador de check-in y Plataforma, Oficina de Compañías y Terminal de Cargas.

Parte Aeronáutica: **Zona donde se llevan a cabo tareas directamente vinculadas con las operaciones y mantenimiento de las aeronaves. Comprende: Plataformas de estacionamiento y maniobras de aeronaves.**

TÍTULO III INFRACCIONES Y SANCIONES

Art. 3º. El que ingresare o permaneciere en la Sala de Embarque durante la operación de embarque, sin la correspondiente tarjeta de embarque habilitante para el respectivo vuelo o sin la debida identificación autorizante, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 4º. El que ingresare o permaneciere en la Sala de Embarque en circunstancias en que no se realice operación de embarque, con o sin la correspondiente identificación autorizante, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos, incluidos los miembros de tripulaciones de vuelo, excepto que deba cumplir funciones específicas en la operación de la misma o su mantenimiento, dispuesto por autoridad competente y con la correspondiente identificación autorizante.

Art. 5º. El que ingresare o permaneciere en las áreas restringidas sin la identificación autorizante a la vista, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 6º. El que ingresare, permaneciere o transitare en la parte aeronáutica sin identificación autorizante a la vista será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 7º. La compañía que dejare abierta la puerta de acceso a la plataforma o las puertas de la cinta transportadora de equipaje cuando haya vuelos, será sancionada con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 8°. El que ingresare, transitare o permaneciére conduciendo un vehículo sin identificación autorizante por la parte aeronáutica será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 9°. El que condujere un vehículo terrestre por la parte aeronáutica careciendo de licencia habilitante para hacerlo, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 10°. El que estacionare un vehículo en la parte aeronáutica fuera de los lugares señalados al efecto, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 11°. El que conduciendo un vehículo terrestre por la parte aeronáutica, no cediera prioridad de paso a una aeronave remolcada o movida por sus propios medios o a peatones, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 12°. El que conduciendo un vehículo terrestre por la parte aeronáutica rebase la velocidad de 25 quilómetros por hora será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 13°. La empresa que permita el remolque a su servicio de trenes de más de cinco (5) carros portaequipajes o de seis (6) portacontenedores, será sancionada con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Artículo 14°. El que circule conduciendo un vehículo por la parte aeronáutica por la senda comprendida entre el edificio y las posiciones A, B y C, habiendo aeronaves estacionadas, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 15°. El que conduzca durante la noche un vehículo por la parte aeronáutica, careciendo de luces reglamentarias en funcionamiento, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 16°. La empresa que permita abastecimiento de combustible a sus aeronaves, así como la empresa abastecedora, fuera del puesto de estacionamiento asignado, serán sancionados con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 17°. El que se encontrare fumando en la parte aeronáutica será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Se considerará agravante si se encuentra una aeronave con motores encendidos o encendiendo motores o abasteciendo combustible.

Art. 18°. La empresa que permita el abastecimiento de combustible a sus aeronaves teniendo los motores encendidos, será sancionada con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos, excepto cuando esta operación esté aprobada por el Manual de Operaciones de la empresa que lo realiza.

Art. 19°. La empresa abastecedora de combustible que durante las tareas de abastecimiento no coloque las tomas de tierra, carteles indicadores de NO FUMAR y equipos de extinción de incendios de acuerdo a las normas internacionales, será sancionada con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 20°. Los explotadores o propietarios de aeronaves que, durante su estacionamiento, no mantengan las mismas calzadas, frenadas y en el caso de aviación general, amarradas, serán sancionados con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 21°. El que ingresare, transitar o permaneciere en calles de rodaje o pistas sin autorización de la Torre de Control y sin estar en comunicación permanente con ésta, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 22°. El que remueva, desprenda, altere o destruya o vuelva inservibles o ilegibles los escritos o señales instaladas en los Aeropuertos Internacionales, en cualquiera de sus áreas será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 23°. El que inscriba palabras o trace dibujos o figuras contrarias a la decencia pública en cualquier lugar de los Aeropuertos Internacionales, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos.

Art. 24°. El que abra sin autorización, puertas o cerraduras destinadas a la defensa o protección de un lugar de un Aeropuerto Internacional, en cualquiera de sus áreas, será sancionado con multa de \$ 20,00 uruguayos a \$ 500,00 uruguayos. Será considerada falta grave.

TÍTULO IV DISPOSICIONES GENERALES

Art. 25°. La autoridad encargada del cobro, recaudación y administración del importe de las multas establecidas en el presente Reglamento, será la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

Art. 26°. El importe de la multa, previo haberse comprobado la falta por parte del personal asignado al efecto, será cargado a la cuenta corriente de la empresa a la que pertenezca el infractor.

Art. 27°. El monto de las multas será actualizado conforme al artículo 193 del Código Aeronáutico.

Art. 28°. El Servicio interno de Seguridad llevará un registro detallando las faltas cometidas.

Art. 29°. Sin perjuicio de la multa prevista, en las infracciones enumeradas en el Título precedente, la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica podrá, teniendo en cuenta la gravedad de la falta, los daños y perjuicios, conmoción creada a terceros, la configuración de los agravantes previstos en el artículo 195, Código Aeronáutico, imponer como sanción, inhabilitación temporaria hasta diez años y cancelación de la concesión o autorización, según las circunstancias del caso.

Art. 30°. En las situaciones descriptas en los artículos 1°, 12°, 14°, 15°, 17°, 21°, 22°, 24°, del Título III del presente Reglamento una vez concluida la investigación sumaria, se elevarán los antecedentes o fotocopia autenticada, con la denuncia penal correspondiente, a la Justicia Penal competente, a fin de que se expida, si se configuran en los supuestos señalados, el delito previsto en el artículo 200 del Código Aeronáutico. Para el caso negativo, se aplicarán las sanciones previstas en el presente Reglamento”.

Art. 2°. Comuníquese, publíquese y pase a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica a sus efectos. Cumplido, archívese.

LACALLE HERRERA.

DANIEL HUGO MARTINS.

**Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento
Reglamento de Organización y Funcionamiento**

Decreto 506/994

Ministerio de Defensa Nacional.

Montevideo, 22 de noviembre de 1994.

Visto: la gestión del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento por la cual solicita la aprobación del Reglamento de Organización y Funcionamiento del citado Servicio, sustitutivo del aprobado por el Decreto 426/992 de 9 de setiembre de 1992.

Considerando: que se hace necesario readecuar la normativa vigente con el propósito de contemplar los requerimientos actuales del precitado Servicio, para el mejor desempeño de la misión establecida en el artículo 29 del Decreto-Ley 14.157 (Orgánico de las Fuerzas Armadas) de 21 de febrero de 1974.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo establecido en los artículos 34 y 35 del Decreto-Ley 14.157 citado y al informe favorable emitido por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase el Reglamento de Organización y Funcionamiento del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Reglamento de Organización y Funcionamiento del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento.

I. MISIÓN

Artículo 1°. El Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento tiene como misión organizar y coordinar todos los medios disponibles en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional y otros que se le afecten, para salvar vidas humanas o bienes involucrados en todo tipo de peligro, desastre o siniestro, ocurridos dentro de las áreas de responsabilidad del Estado.

Dicha Misión es sin perjuicio de las competencias y funciones asignadas a la Armada Nacional y a la Fuerza Aérea en la materia y cuando las circunstancias requieran operaciones conjuntas o que excedan las capacidades o ámbito de actuación de aquellas.

II. JURISDICCIÓN

Art. 2º. El Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento tiene jurisdicción en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales, así como sobre las áreas de responsabilidad atribuidas al País por convenios internacionales y sobre los espacios aéreos correspondientes.

III. DEPENDENCIA

Art. 3º. El Servicio a que refiere este Reglamento dependerá directamente del Ministerio de Defensa Nacional.

IV. FUNCIONES

Art. 4º. El Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento tiene a su cargo las siguientes funciones:

a) Asesorar al Ministro de Defensa Nacional en todo lo concerniente a la política de Búsqueda y Salvamento en su conjunto, así como proponer la coordinación y evaluación de todas las acciones referentes al potencial nacional destinado a tal efecto.

b) Asesorar a los Comandos Generales de la Armada Nacional y de la Fuerza Aérea, en la implementación de los compromisos asumidos por el Estado Uruguayo, frente a otras entidades nacionales o internacionales, vinculadas con la Búsqueda y Salvamento.

c) Proponer los acuerdos necesarios entre los Comandantes en Jefe de la Armada Nacional y la Fuerza Aérea para asegurar la ejecución de las operaciones de Búsqueda y Salvamento entre ambas Fuerzas, en el ámbito de sus competencias, en forma eficaz y coordinada.

d) Formular y conducir el Plan Nacional SAR y los Planes de apoyo de personal, logístico y de comunicaciones.

e) Formular y proponer las normas jurídicas para que otras entidades, públicas o privadas, con capacidad para la Búsqueda y el Salvamento, presten el apoyo requerido en los casos que sea necesario.

f) Formular, proponer y conducir actividades de instrucción y entrenamiento conjunta, relacionadas con la Búsqueda y el Salvamento, entre la Armada Nacional y la Fuerza Aérea y eventualmente otras entidades públicas o privadas, así como participar en toda clase de eventos, tanto nacionales como extranjeros, relacionados con la temática de referencia.

g) Integrar los organismos y órganos públicos nacionales, permanentes o transitorios, para actuar en casos de emergencias o catástrofes nacionales en los que se requiera la Búsqueda y Salvamento.

h) Representar al Estado Uruguayo, cuando corresponda, en los organismos internacionales vinculados a la temática de Búsqueda y Salvamento, a la seguridad de la vida humana en el mar y en el espacio aéreo.

i) Proyectar y proponer los planes de obtención de recursos para el cumplimiento de sus funciones y para su equipamiento y administrar la totalidad de sus fondos.

j) Ejercer las competencias y cumplir las misiones que le sean asignadas por la Superioridad en circunstancias concretas.

k) Comunicarse directamente con los órganos u organismos nacionales e internacionales para el cumplimiento de su misión y funciones y para el requerimiento de los apoyos necesarios para ello.

V. ESTRUCTURA ORGÁNICA

Art. 5°. El Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento cumplirá sus funciones a través de la siguiente estructura interna:

a) Dirección del Servicio:

Estará a cargo de un Director Nacional que representará al Servicio.

Será ocupada en forma rotativa por un Contralmirante o Brigadier General, por un período de dos años, sin perjuicio de otro destino, dependiendo directamente del Ministro de Defensa Nacional.

b) Secretaría General: -Secretaría

-Oficina Reguladora de Trámites

-Archivo

c) Sub Dirección Administrativa: -Relaciones Internacionales.

-Asesoría Jurídica

-Asesoría Contable

-Recursos Humanos.

d) Sub Dirección Coordinación: -Planes y Programas

-Operaciones

-Comunicaciones y Coordinación.

Los cargos de Sub Directores serán ocupados por señores Oficiales Superiores, uno de la Armada Nacional y otro de la Fuerza Aérea, debiendo pertenecer el Sub Director de Coordinación a la Fuerza distinta de la que esté ejerciendo la Dirección del Servicio.

La Asesoría Jurídica se integrará con un representante del Ministerio de Defensa Nacional, uno de la Armada Nacional y otro de la Fuerza Aérea. El Director del Servicio deberá asegurar que los relevos de los integrantes del mismo, se realicen en tiempo y forma, a efectos de asegurar la continuidad de las tareas.

VI. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 6°. El Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento complementará el presente reglamento estableciendo su propio Manual interno de organización, funcionamiento y procedimiento.

Art. 2°. Apruébase el Anexo I – Organigrama del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento – adjunto al presente Decreto.

Art. 3°. Derógase el Decreto 426/992 de 9 de setiembre de 1992, manteniéndose el Convenio celebrado entre el Comando General de la Armada y el Comando General de la Fuerza Aérea celebrado el 12 de febrero de 1992 y ratificado por Resolución del Ministerio de Defensa Nacional 25.941 de 16 de setiembre de 1992.

Art. 4º. Comuníquese, publíquese y pase a los Comandos Generales de la Fuerza Aérea y de la Armada, a sus efectos. Cumplido, archívese.

LACALLE HERRERA.
DANIEL HUGO MARTINS.

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Ministerio de Defensa Nacional

ANEXO 1

Organigrama

SERVICIO NACIONAL DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Aeropuerto Internacional de Carrasco

Se establece que el Aeropuerto Internacional de Carrasco se denominará “Aeropuerto Internacional de Carrasco – General Cesáreo L. Berisso”

Ley 16.677

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo Único. A partir de la vigencia de la presente ley el Aeropuerto Internacional de Carrasco pasará a denominarse “Aeropuerto Internacional de Carrasco – General Cesáreo L. Berisso”.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 1º de diciembre de 1994.

GONZALO AGUIRRE RAMÍREZ
PRESIDENTE
JUAN HARÁN URIOSTE
SECRETARIO.

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Montevideo, 14 de diciembre de 1994.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

LACALLE HERRERA
RODOLFO GONZÁLEZ RISSOTTO
JOSÉ LUIS OVALLE.

**Comisión Especial Asesora del Poder Ejecutivo,
en lo relacionado con los servicios aéreos
de transporte público comercial**

Decreto 365/995

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Turismo

Montevideo, 3 de octubre de 1995.

Visto: la necesidad de fijar principios que sirvan de pautas generales en lo relativo a los servicios aéreos de transporte público comercial.

Resultando: I) Que en los últimos años se han producido cambios trascendentes en el orden económico mundial, que exigen una toma de posición y adecuada respuesta del Gobierno de la República sobre los diferentes aspectos que la involucran.

II) Que los servicios aéreos de transporte público comercial constituyen un factor fundamental e indisoluble con el desarrollo nacional y la integración regional y mundial, comprendiendo intereses esenciales del Estado en especial, en los aspectos económicos, sociales y políticos.

III) Que de acuerdo al Decreto 574/974 de 12 de julio de 1974, las actividades aeronáuticas, por la diversidad de cometidos y funciones estatales que involucran, constituyen materia de competencia de todos los Ministerios, y en particular, los servicios aéreos de transporte público comercial de los Ministerios de Defensa Nacional, de Relaciones Exteriores, de Transporte y Obras Públicas y de Turismo.

Considerando: I) Que la política nacional relacionada con los servicios aéreos de transporte público comercial emana de fuentes jurídicas de diferentes jerarquías, como convenios internacionales bi y multilaterales, Código Aeronáutico y otras leyes, decretos y resoluciones de la Administración, lo que requiere su continua y permanente interpretación y adecuación.

II) Que la política en materia de servicios aéreos de transporte público comercial debe ser armonizada en forma concordante con la política exterior, aeronáutica, económica, de los transportes y del turismo, ya que todo ello constituye la Política General Nacional.

III) Que los actuales mecanismos administrativos encargados del asesoramiento y de la ejecución de la política nacional en materia de servicios aéreos de transporte público comercial, han demostrado ser en el tiempo los que más se adaptan a la realidad nacional y regional de los Países del MERCOSUR. Sin embargo, ello no es óbice para que, en la actual coyuntura, sea también conveniente establecer principios que sirvan de pautas para la actuación coordinada y eficiente de los órganos estatales involucrados.

IV) Que el transporte aéreo de personas y cosas ha sido declarado de interés nacional (artículo 7º del Código Aeronáutico).

V) Que todo lo expresado determina la creación de una Comisión Especial, para que directamente y al más alto nivel, asesore al Poder Ejecutivo sobre los principios básicos de la materia de que se trata.

Atento: a los fundamentos expuestos

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Créase una Comisión Especial integrada por los señores Ministros de Defensa Nacional, de Relaciones Exteriores, de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y el señor Secretario de la Presidencia de la República, a efectos de asesorar al Poder Ejecutivo en materia de principios que sirvan de pautas generales para la actuación de los órganos administrativos competentes en lo relacionado con los servicios aéreos de transporte público comercial.

Art. 2º. Dicha Comisión Especial dependerá directamente del señor Presidente de la República y será presidida por el señor Ministro de Defensa Nacional asistido por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

Art. 3º. La Comisión Especial funcionará a requerimiento del señor Presidente de la República para considerar los asuntos que éste les someta en la materia de que se trata.

Art. 4º. Comuníquese, publíquese y archívese.

SANGUINETTI
RAÚL ITURRIA
ÁLVARO RAMOS
CONRADO SERRENTINO
BENITO STERN.

**“Día de la Aviación Civil del Uruguay”
7 de diciembre de cada año**

Decreto 439/995

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 5 de diciembre de 1995.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea para que sea sustituida la fecha en que se celebra el Día de la Aviación Civil del Uruguay, establecida por el Decreto 773/971 de 25 de noviembre de 1971.

Resultando: I) Que el Día de la Aviación Civil fue conmemorado en nuestro país por primera vez el 12 de octubre de 1960, según propuesta resuelta por el Congreso Internacional Jurídico Aeronáutico de la ciudad de Rivera, realizado entre el 13 y el 15 de noviembre de 1959, habiendo merecido la conformidad del Ministerio de Defensa Nacional.

II) Que posteriormente no volvió a utilizarse dicha fecha para la mencionada recordación.

III) Que en 1971, al fundarse el Comité Nacional de Homenaje a la Aviación Civil, hoy denominado “Comité de Aviación Nacional”, se abocó a la tarea de discernir una fecha alusiva a la Aviación Civil, tomándose en cuenta el 22 de enero, por considerarla fecha de fundación del Aero Club del Uruguay en el año 1913.

IV) Que el Comité Nacional de Homenaje a la Aviación Civil realizó gestiones, que tuvieron por resultado la emisión del Decreto 773/971 de 25 de noviembre de 1971, que declaró como “Día de la Aviación Civil del Uruguay” el 22 de enero de cada año.

Considerando: I) Que investigaciones históricas posteriores han determinado que la fecha 22 de enero tomada en cuenta para la conmemoración no se adecua fielmente a los hechos, correspondiendo retrotraerla a los primeros días de diciembre de 1912 en los que se reunieron por vez primera un grupo de personas con el objeto de aunar esfuerzos en pro del fomento de la incipiente aviación nacional.

II) Que dicho grupo se reunió varias veces en ese mes de diciembre, estableciéndose un Comité Nacional Pro-Aviación con fecha 2 de enero de 1913.

III) Que de conformidad con el Libro de Actas, la segunda reunión del Comité se efectuó el 22 de enero de 1913, lo cual hace que esta fecha no se justifique como conmemorativa de la Aviación Civil del Uruguay.

IV) Que con fecha 7 de diciembre de 1944, se firmó en Chicago el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tratado multilateral, siendo el más importante a nivel universal en la materia y que además instituye la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), del cual el Uruguay es Estado parte, signatario y ratificante del Convenio.

V) Que con motivo de conmemorarse el cincuentenario de la firma del Convenio de Chicago el 7 de diciembre de 1994, la Organización de Aviación Civil Internacional recomendó a los Estados miembros se evocara dicha fecha como un hito importante en la vida aeronáutica mundial, lo que se cumplió debidamente en nuestro país.

VI) Que dicha fecha es la conveniente a establecer no sólo a nivel internacional sino también a nivel nacional para conmemorar el Día de la Aviación Civil, por la especial significación del interés con que nuestro país ha atendido desde temprana hora sus responsabilidades en aquellos niveles, en cuanto hace a la actividad aeronáutica.

Atento: A lo informado por la Asesoría Histórica del Comando General de la Fuerza Aérea y por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º. Declárase el 7 de diciembre como fecha de celebración del “Día de la Aviación Civil del Uruguay”.

Art. 2º. Derógase el Decreto 773/991 de 25 de noviembre de 1971.

Art. 3º. Comuníquese, publíquese y archívese.

SANGUINETTI.
RAÚL ITURRIA.

Aeropuerto Internacional de C/C Carlos A. Curbelo
(Laguna del Sauce)
Zonas de protección

Decreto 320/996

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 13 de agosto de 1996.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce), Departamento de Maldonado.

Resultando: I) Que por la Resolución del Poder Ejecutivo 960/993 de fecha 23 de octubre de 1993, se concedió por el régimen de concesión de obra pública la explotación parcial de los servicios del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo a “Consortio Aeropuertos Internacionales”, obligándose éste, a realizar las obras de remodelación, ampliación y mantenimiento de dicho Aeropuerto.

II) Que encontrándose en ejecución las nuevas pistas resulta necesario la determinación de la Zona de Protección de Aeropuerto y la aprobación del respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, a fin de no afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Considerando: que el Capítulo III del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de Protección de los Aeródromos y Aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos y las restricciones de los predios como asimismo el procedimiento de remoción de obstáculos en los mismos.

Atento: a lo dispuesto por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico (Decreto-Ley 14.305 de fecha 29 de noviembre de 1974).

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce), Departamento de Maldonado, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 3 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional número 96058756 que forma parte del presente Decreto.

Art. 2°. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

| | |
|------------------------------|---------|
| Longitud del borde interior | 300 m |
| Distancia desde el umbral | 60 m |
| Divergencia (a cada lado) | 15% |
| Primera sección: longitud | 3.000 m |
| pendiente | 2% |
| Segunda sección: longitud | 3.600 m |
| pendiente | 2,5% |
| Sección horizontal: longitud | 8.400 m |
| pendiente | 0% |

b) Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente 14,3%

c) Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud 65 m (MSL)

d) Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente 5%

Altitud del borde inferior 65 m. (MSL)

Altitud del borde superior 165 m. (MSL)

e) Superficie Horizontal Externa: radio de 10.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

SANGUINETTI
RAÚL ITURRIA.

**Se establece que el Aeropuerto de Paysandú se denominará Brigadier
General (Av.) Tydeo Larre Borges**

Ley 16.772

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay,
reunidos en Asamblea General

DECRETAN:

Artículo Único. Establécese que el aeropuerto de Paysandú se denominará
Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 17 de setiembre de 1996.

HUGO BATALLA,
PRESIDENTE.
JORGE MOREIRA PARSONS,
SECRETARIO.

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Montevideo, 24 de setiembre de 1996.

Cúmplase, acúcese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

SANGUINETTI.
RAÚL ITURRIA.
LUCIO CÁCERES.

Agencias de Viajes

Decreto 3/997

Ministerio de Turismo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Montevideo, 3 de enero de 1997.

Visto: la necesidad de sistematizar y actualizar la normativa vigente en materia de Agencia de Viajes, Decreto del Poder Ejecutivo No. 386/994 de 24 de agosto de 1994.

Resultando: Que las normas que regulan dicha actividad deben ser ajustadas a fin de proporcionar un funcionamiento más ordenado de ese importante sector de actividad.

Considerando: El artículo 12 de la Ley No. 14.335 de 23 de diciembre de 1974 faculta al Poder Ejecutivo para determinar y regular las actividades que desarrollen los prestadores de servicios y establecer las categorías de acuerdo con las tareas que efectivamente cumplen.

Atento: A lo expresado y a lo que disponen los artículos 3º y 7º inciso E) 11º y 12º del Decreto-Ley No. 14.335 de 23 de diciembre de 1974 y artículo 84 de la Ley No. 15.851 de 24 de diciembre de 1986.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Son Agencias de Viajes las empresas, personas físicas o jurídicas cuya actividad consiste en prestar servicios a los viajeros, actuando como intermediarias entre éstos y los demás prestadores de servicios turísticos, o suministrando sus propios servicios.

Las Agencias de Viajes, según las funciones y actividades que desarrollen, serán clasificadas en: A) Agencias de Viajes y Turismo, B) Agencias de Viajes y Turismo Mayoristas, C) Agencias de Viajes de Venta de Pasajes y Excursiones, D) Agencias de Viajes de Transporte Turísticos, E) Agencias de Viajes Turísticas Nacionales y F) Representaciones de Agencias de Viajes y Turismo.

Art. 2º. Son Agencias de Viajes y Turismo aquellas que domiciliadas en el territorio nacional desarrollen las siguientes actividades:

- a) Reservar y vender pasajes nacionales e internacionales en cualquier tipo de transporte debidamente autorizados para ello por los transportistas respectivos.
- b) Reservar y vender alojamientos y demás servicios turísticos del exterior.
- c) Proyectar, promover y vender itinerarios y excursiones colectivas e individuales, bajo el sistema de "Todo incluido" a desarrollarse fuera del territorio nacional.
- d) Reservar y vender bajo su exclusiva responsabilidad excursiones colectivas e individuales organizadas por otras Agencias nacionales o extranjeras.

Las Agencias de Viajes y Turismo, para obtener la inscripción en el Registro de Prestadores de Servicios Turísticos deberán justificar:

- 1) Que están debidamente autorizadas por los transportistas nacionales e internacionales para vender sus servicios.
- 2) Que poseen personal idóneo en la elaboración de tarifas de transporte, y en la programación de excursiones internacionales, demostrando en forma documentada la idoneidad profesional.
- 3) Que poseen tarifarios internacionales actualizados en materia de transportes terrestres, aéreos, marítimos, hoteles y servicios turísticos en general.
- 4) Que poseen en el exterior corresponsales debidamente autorizados por los respectivos gobiernos, que aseguren el servicio turístico ofrecido.
- 5) Que poseen servicios computarizados de reservas.

Art. 3º. Son Agencias de Viajes y Turismo Mayoristas aquellas que, domiciliadas en el territorio nacional, desarrollan las siguientes actividades:

- a) Proyectar, organizar, promover y vender exclusivamente a las Agencias de Viajes y Turismo, excursiones regulares, individuales o colectivas bajo el sistema de "Todo incluido".

b) Reservar y vender exclusivamente a las Agencias de Viajes y Turismo alojamiento y demás servicios turísticos del exterior.

Las Agencias de Viajes y Turismo Mayoristas, para obtener la inscripción en el Registro de Prestadores de Servicios Turísticos, deberán justificar:

1º.) Que poseen personal idóneo en la programación de excursiones bajo el sistema de “Todo incluido”, demostrando en forma documentada la idoneidad profesional.

2º.) Que poseen tarifarios internacionales actualizados en transporte, hoteles y servicios turísticos internacionales.

3º.) Que poseen en el exterior corresponsales debidamente autorizados por los respectivos gobiernos que aseguren los servicios ofrecidos.

Art. 4º. Son Agencias de Viajes de Venta de Pasajes y Excursiones aquellas que desarrollen en el territorio nacional las siguientes actividades:

a) Reservar y vender pasajes nacionales e internacionales en cualquier tipo de transporte, debidamente autorizadas para ello por los transportistas respectivos.

b) Reservar y vender alojamientos y demás servicios en establecimientos hoteleros situados en el territorio nacional o en el extranjero.

c) Contratar los servicios de las Agencias de Viajes y Turismo y de las Agencias de Viajes Mayoristas, cuando las actividades a desarrollar no estén incluidas dentro de sus funciones específicas.

Las Agencias de Viajes de Venta de Pasajes y Excursiones para obtener la inscripción en el Registro de Operadores Turísticos deberán justificar:

1) Que están debidamente autorizadas por los transportistas nacionales o internacionales para vender sus servicios.

2) Que poseen personal idóneo en la elaboración de tarifas de transporte internacional, demostrando en forma documentada la idoneidad profesional.

3) Que poseen tarifarios nacionales e internacionales actualizados de transportes terrestres, aéreos y marítimos.

Art. 5º. Son Agencias de Viajes y Transportes Turísticos aquellas que desarrollen las siguientes actividades:

1) Efectuar traslados por vía terrestre de grupos turísticos o excursiones contratados por prestadores de servicios turísticos dentro del territorio nacional y al exterior.

2) Promover, organizar y vender sus excursiones tanto en el territorio nacional como en el exterior.

Las Agencias de Viajes de Transportes Turísticos para obtener la inscripción en el Registro de Operadores Turísticos deberán justificar:

1) Que poseen unidades de transporte propias, en posesión o arrendamiento por plazo no menor a un año con un mínimo de capacidad de ocho asientos.

2) Que las unidades a utilizar cumplan con los requisitos exigidos por los arts. 19 y 20 de esta reglamentación.

Art. 6°. Las empresas que se registran deberán justificar la titularidad, posesión o arrendamiento no menor a un año de las unidades afectadas al servicio, lo que se acreditará mediante la documentación pertinente. A dicha unidad se le otorgará un número de inscripción ante el Registro de Operadores Turísticos el cual deberá figurar en un lugar visible en el exterior de la unidad registrada. En casos en que se sobrepase la capacidad de transportar, la empresa podrá arrendar vehículos de terceros que se encuentren debidamente registradas ante este Ministerio.

Art. 7°. Son Agencias de Viajes Turísticos Nacionales aquellas que desarrollen las siguientes actividades:

a) Proyectar, organizar y efectuar traslados y programas individuales o de grupos turísticos dentro del territorio nacional.

b) Promover y vender en el país y en el exterior los programas y traslados detallados en el literal precedente.

Las Agencias de Viajes Turísticas Nacionales para obtener la inscripción en el Registro deberán justificar:

1) Que poseen personal idóneo en turismo receptivo, organización de tours o excursiones.

2) Que poseen vehículos propios, o en posesión o en arrendamientos con plazo no menor a un año con una capacidad mínima de ocho asientos que deberán ajustarse a los requisitos establecidos en los artículos 19 y 20 literal C de este decreto.

3) Que poseen información y tarifarios actualizados de todo medio de transporte, hoteles, guías y demás servicios turísticos dentro del territorio nacional.

En caso en que se sobrepase la capacidad de transportar la empresa podrá arrendar vehículos de terceros que se encuentren debidamente registrados ante este Ministerio.

Art. 8°. Son Agencias de Representaciones de Agencias de Viajes y Turismo aquellas que desarrollen las siguientes actividades:

a) Representar a empresas de actividades turísticas tales como: hoteles, compañías de transporte aéreas, marítimas y terrestres, de seguros de asistencia al viajero y otras actividades afines al turismo.

Las Agencias de Representaciones de Agencias de Viajes y Turismo deberán justificar en forma fehaciente que están debidamente autorizadas por sus representados.

b) Los servicios de sus representados que promuevan o vendan, no podrán, en ningún caso, constituir paquetes turísticos bajo el sistema "Todo incluido".

c) Ofrecer y vender únicamente los servicios de sus representados a las Agencias de Viajes y Turismo, a las Agencias de Viajes Mayoristas, a las Agencias de Viajes de Venta de Pasajes y Excursiones y a las Agencias de Viajes de Transporte Turístico o directamente al público.

Las Agencias de Representaciones Turísticas de Agencias de Viajes y Turismo, para obtener la inscripción en el Registro de Prestadores de Servicios Turísticos deberán justificar:

1º) Que poseen personal idóneo en reservas, información y tarifas de todos los productos representados, demostrando en forma documentada la idoneidad o experiencia en el ramo.

2º) Que poseen tarifarios actualizados de todos los servicios por ellos representados.

3º) Que están debidamente autorizados por sus representados para vender sus servicios.

Art. 9º. El Ministerio de Turismo podrá crear una comisión integrada por dos representantes del Ministerio, dos representantes de las agremiaciones de las Agencias de Viajes más representativas y un representante de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica y Afines, la cual asesorará al Ministerio sobre los asuntos que se pongan a su consideración así como también formular propuestas sobre la materia que regula la actividad reglamentada.

Art. 10º. Las Agencias de Viajes y Turismo, Agencias de Viajes y Turismo Mayoristas, Agencias de Viajes de Ventas de Pasajes y Excursiones, las Agencias de Viajes de Transporte Turístico, Agencias de Viajes Turísticos Nacionales y las Agencias de Representaciones de Agencias de Viajes y Turismo deberán:

1º) Cumplir estrictamente con las reglamentaciones en materia de tarifas de transportes aéreos, marítimos o terrestres y de hoteles.

2º) Ser veraz en la información que brinde al usuario directamente o a través de la publicidad, la cual debe indicar exactamente los servicios ofrecidos.

3º) Colaborar con el Ministerio de Turismo y demás organismos nacionales y departamentales vinculados al turismo para el fiel cumplimiento de este reglamento, con la promoción turística de nuestro país y con la tecnificación de la profesión del Agente de Viajes y Operador Turístico.

Art. 11º. Las Agencias de Viajes antes señaladas no podrán:

a) Cumplir actividades turísticas distintas a las autorizadas por el Ministerio de Turismo de acuerdo a su categoría;

b) Acreditar como empleado o gestor de la Agencia de Viajes a personas que no figuren en la Planilla de Trabajo;

c) Desarrollar actividad no especificada en este reglamento, salvo que haya sido autorizada por el Ministerio de Turismo.

Art. 12º. Los operadores regulados por el presente Decreto, para ejercer sus actividades deberán previamente inscribirse en el Registro de Operadores Turísticos que lleva el Ministerio de Turismo, debiendo para ello cumplir con los siguientes requisitos:

1º) Presentar la correspondiente solicitud de inscripción en régimen de Declaración Jurada, la que deberá contener:

a) Nombre de la empresa, domicilio, identidad de sus titulares, del gerente o factor y de sus directores, la razón social, adjuntando si correspondiere, fotocopia autenticada del contrato social o de los estatutos;

b) Inscripción en la Dirección General Impositiva;

c) Número de inscripción en el Banco de Previsión Social;

d) Declaración del carácter de ocupación del local a utilizarse por el prestador, el cual deberá ajustarse a las prescripciones del Art. 18° con certificación notarial;

e) Declaración de las actividades a desarrollar conforme a lo establecido en los Arts. 2 al 8 del presente Decreto.

2°) Certificación por Contador Público del capital afectado al giro de la empresa acreditando un mínimo de U\$S 125.000,00 (dólares americanos ciento veinticinco mil) las categorías de Agencias de Viajes y Turismo y Agencias de Viajes y Turismo Mayoristas; de U\$S 100.000,00 (dólares americanos cien mil) Agencias de Viajes de Venta de Pasajes y Excursiones y Agencias de Viajes de Transporte Turístico; y de U\$S 60.000,00 (dólares americanos sesenta mil) para las Agencias de Viajes Turísticos Nacionales y Agencias de Representaciones de Agencias de Viajes y Turismo, o en su defecto, un estado de responsabilidad de los titulares acreditando dicho importe.

3°) Constituir y mantener una garantía de acuerdo a los arts. 14, 15 y 16 de la presente reglamentación.

Toda modificación o alteración que se produzca respecto de los requisitos exigidos precedentemente, deberá ser comunicada al Ministerio de Turismo, en el plazo de 10 (diez) días, para su correspondiente anotación en el Registro de Operadores. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de las sanciones administrativas que correspondan.

Art. 13°. La obligación de la inscripción previa en el Registro, alcanza a todas las empresas que realicen algunas de las actividades señaladas en los artículos 2° a 8°, aunque la misma se efectúe en concurrencia con otros rubros e independientemente de la circunstancia de que dicha actividad constituya o no el giro principal.

Art. 14°. La garantía prevista en el numeral 3° del artículo 12° de la presente reglamentación podrá constituirse mediante seguro de fianza, aval bancario, títulos u obligaciones nacionales o municipales para el caso de que la garantía se constituya en títulos u obligaciones nacionales o municipales la misma deberá ser depositada en custodia en el Banco de la República Oriental del Uruguay a la orden del Ministerio de Turismo. El monto de dicha garantía deberá tener una cobertura por Agencia de U\$S 80.000,00 (dólares americanos ochenta mil) para las Agencias de Viajes clasificadas como A), B), C) y D), y de U\$S 40.000,00 (dólares americanos cuarenta mil) para las Agencias de Viajes clasificadas como E) y F) por el artículo 1° de la presente reglamentación. Dicha garantía será anual y se renovará el 1° de octubre de cada año.

Art. 15°. La garantía determinada tendrá por finalidad proteger al turista asegurándole la adecuada prestación del servicio turístico estipulado y estará especialmente afectada a:

a) Al resarcimiento de los daños y perjuicios a que eventualmente fueran condenadas judicialmente las Agencias de Viajes;

b) Al pago de las multas que se impusieran de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo VII) del Decreto-Ley No. 14.335 de 23 de diciembre de 1974;

c) A las devoluciones que ordenare en favor de turistas nacionales y extranjeros el Ministerio de Turismo en caso de incumplimiento de los servicios contratados, previa sustanciación del procedimiento administrativo correspondiente.

Art. 16°. La garantía constituida deberá mantenerse durante todo el tiempo de funcionamiento de la Agencia de Viajes y no podrá ser cancelada hasta transcurrido 8 (ocho) meses del cese efectivo de sus actividades.

Para el caso en que se hubieran presentado denuncias, impuesto sanciones o deducido reclamaciones, la garantía constituida continuará hasta tanto sean resueltas en vía administrativa o judicial, facultándose al Ministerio de Turismo a ordenar la afectación total o parcial de la misma a dichos efectos.

Art. 17°. Las empresas que solicitaren su inscripción en más de una categoría, deberán cumplir con los requisitos exigidos por el artículo 12 numerales 2° y 3° por la mayor de las categorías solicitada.

Art. 18°. Las Agencias de Viajes reglamentadas por el presente decreto deberán desarrollar su actividad en un local apto a su categoría.

Cuando se desarrolle otra actividad en el local respectivo deberá ser compatible a juicio del Ministerio de Turismo, con el giro propio de la Agencia y afín a la actividad turística.

Art. 19°. Los vehículos que posean o contraten los Operadores Turísticos habilitados por este decreto para efectuar traslados de grupos de turistas o excursiones deberán acreditar:

- 1) Habilitación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- 2) Seguro vigente con el máximo de responsabilidad civil.
- 3) Seguro vigente de responsabilidad civil con el máximo de responsabilidad por cada pasajero transportado.

Art. 20°. Las unidades afectadas al transporte de grupos turísticos deberán ajustarse, además de las condiciones establecidas en los reglamentos de transporte de personas por carretera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a las siguientes:

A) Las destinadas a servicios internacionales deberán estar provistas de asientos reclinables, portaequipajes, bodegas adecuadas, sistema de climatización, música funcional, micrófono para guías y baño, prescindiéndose de éste en unidades que tengan menos de 25 asientos.

B) Las unidades afectadas al turismo receptivo deberán reunir los requisitos establecidos en el literal A) de este artículo con excepción del requisito del baño.

C) Para servicios nacionales las unidades de más de 25 asientos no podrán exceder los 18 años de antigüedad, contados desde la fecha de fabricación, mientras que las unidades de menos de 25 asientos y las destinadas a servicios internacionales el máximo requerido será de 10 años.

Art. 21°. Las Agencias de Viajes extranjeras que pretendan desarrollar en el país actividades reservadas por este reglamento a las Agencias de Viajes nacionales, deberán cumplir con los requisitos exigidos para las mismas, debiendo acreditar, además, que cuentan con autorización vigente para funcionar en el país de origen.

Art. 22°. Las Agencias de Viajes que posean o deseen establecer sucursales dentro del territorio nacional deberán solicitar en cada caso autorización del Ministerio de Turismo acreditando que la o las sucursales pertenecen realmente a la organización

comercial de la matriz; teniendo ésta las efectivas potestades de dirección, administración y contralor sobre las actividades de la sucursal.

En caso de que el Ministerio de Turismo compruebe que las actividades de la sucursal constituyan un comercio independiente sin que existan las relaciones mencionadas con la casa matriz, dispondrá la clausura del establecimiento sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que correspondan.

Art. 23°. Las Agencias de Viajes están obligadas a:

1) Llevar un “Libro de Quejas” certificado por el Ministerio de Turismo, el cual estará dentro del local y en lugar visible a disposición de los clientes con el objeto de que éstos dejen constancia escrita de la misma indicando nombre, documento de identidad, domicilio y la firma del denunciante.

2) Comunicar al Ministerio de Turismo dentro de las 72 horas hábiles toda denuncia asentada en el correspondiente “Libro de Quejas” con transcripción del texto e indicación del folio respectivo. Las comunicaciones se confeccionarán por triplicado, quedando el original y una copia en poder de dicho organismo y la restante se entregará a la Agencia de Viajes con constancia de su presentación en término.

3) Exhibir en sus locales en lugar visible a la vista del público el número de inscripción en el Registro de Operadores Turísticos del Ministerio de Turismo con especificaciones del tipo a que pertenece debiendo señalarlos igualmente, en toda documentación, correspondencia y papelería.

4) Cumplir estrictamente las estipulaciones convenidas con los usuarios de los servicios, responsabilizándose por la correcta prestación de los mismos en las condiciones establecidas.

5) Presentar al Ministerio de Turismo las informaciones básicas que éste exija en las oportunidades que se disponga, mediante los formularios que dicha repartición proveerá.

Art. 24°. Los ingresos comerciales que las Agencias de Viajes perciban por su intervención en las ventas de pasajes y reservas de alojamiento en establecimientos hoteleros nacionales o extranjeros no podrán ser trasladados a los turistas y serán de cargo de los operadores turísticos de los que son intermediarios. Ello sin perjuicio de los precios que puedan percibir por la prestación de servicios propios y de los importes que por reintegro de gastos legítimamente tengan derecho a cobrar de los clientes.

Art. 25°. Los operadores turísticos personas físicas o jurídicas que desarrollen otras actividades, además de las que son propias y están reservadas por la presente reglamentación a las Agencias de Viajes, mantendrán para tales actividades una registración administrativa contable suficientemente explícita como para que pueda determinarse el movimiento económico financiero propio de dicha actividad.

Art. 26°. Las Agencias de Viajes que se hallaren en actividad y debidamente inscriptas a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto dispondrán de un plazo de 90 días para adecuarse, en lo que corresponda, a las prescripciones del mismo. Vencido dicho plazo el Ministerio de Turismo podrá cancelar la autorización para funcionar.

Art. 27°. El incumplimiento de las prescripciones establecidas en la presente reglamentación dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el Capítulo VII del Decreto-Ley No. 14.335 de 23 de diciembre de 1974.

Art. 28°. Derógase el Decreto del Poder Ejecutivo No. 386/994 de 24 de agosto de 1994.

Art. 29°. El presente decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en dos diarios de circulación nacional.

Art. 30°. Comuníquese, publíquese, etc.

SANGUINETTI.
BENITO STERN.
LUCIO CÁCERES.

**Se declara Aeropuerto Internacional al Aeropuerto
Departamental de Paysandú Brigadier General
(Av.) don Tydeo Larre Borges**

Resolución 1287/997

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca

Montevideo, 9 de diciembre de 1997.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea, por la cual solicita se declare el Aeropuerto Departamental de Paysandú, Brigadier General (Av.) don Tydeo Larre Borges, como Aeropuerto Internacional.

Resultando: Que por el artículo 2° del Decreto 387/983 de 7 de octubre de 1983, el Aeropuerto Departamental de Paysandú se encuentra categorizado a los efectos del pago por servicios aeroportuarios como de tercera categoría.*

Considerando: I) Que el Aeropuerto de referencia opera como internacional, cumpliendo con los trámites de migración y aduana correspondientes.

II) Lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea con el asesoramiento de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Atento: a lo precedentemente expuesto y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 7°, 65°, 66° y 68°

del Código Aeronáutico, aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974.

El Presidente de la República

RESUELVE:

1°. Declárase Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental de Paysandú, Brigadier General (Av.) don Tydeo Larre Borges.

2°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea para su conocimiento y demás efectos. Cumplido, archívese.

SANGUINETTI.
RAÚL ITURRIA.
SIGUEN FIRMAS.

**Comité Nacional de Prevención
Peligro Aviario**

Decreto 141/998

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento
Territorial y Medio Ambiente

Montevideo, 2 de junio de 1998.

Visto: la necesidad de incrementar las medidas de prevención adecuadas para la disminución del peligro que representan las aves en las operaciones aeronáuticas.

Resultando: I) Que las disposiciones contenidas en el Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recomiendan, que en los Estados que adolezcan de problemas aviarios en sus Aeropuertos se establezca un procedimiento nacional para registrar y notificar choques de aves contra aeronaves, así como tomar las medidas necesarias para disminuir el número de aves que constituyen un posible peligro para las operaciones aeronáuticas.

II) Que en ocasión del Seminario sobre Prevención del Peligro Aviario realizado en la ciudad de Santiago de Chile (República de Chile) entre el 29 de marzo y el 2 de abril de 1993, se consideró que las actividades de prevención del peligro mencionado, serían llevadas a cabo con mayor eficiencia, si fuesen conducidas a través de Comités.

Considerando: I) Que se han producido sucesivas denuncias de incidentes, por parte de las tripulaciones de vuelo.

II) Que el Aeropuerto Internacional de Carrasco “General Cesáreo L. Berisso”, por sus características naturales, próximo a la costa y rodeado de bañados, crea un habitat ideal para las aves.

III) Que sin perjuicio de lo anteriormente mencionado se hace necesario considerar el tema a nivel de todos los Aeropuertos Nacionales, creando un Comité Nacional de estudio permanente.

Atento: a lo precedentemente expuesto y a lo informado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Créase el Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario, el que funcionará en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional. Estará integrado en carácter de miembros permanentes por: a) un delegado de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, quien lo presidirá; b) un delegado de la Dirección General de Aviación Civil; c) un delegado del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente; d) un delegado del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca; e) un delegado de la Universidad de la República – Facultad de Ciencias, especialista en Ornitología. En dicho Comité funcionará una Secretaría, a cargo de un delegado de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

Art. 2°. El Comité podrá invitar a concurrir a las reuniones del mismo en calidad de miembros colaboradores, a otros organismos o personas, a solicitud de la Presidencia de dicho Comité.

Art. 3°. El Comité tendrá como cometido involucrar los distintos organismos y dependencias que directamente se relacionen en sus actividades con el peligro que representan las aves para la aviación a fin de tomar medidas para reducir y/o eliminar el mismo.

Art. 4°. Para el cumplimiento de sus fines, dicho Comité deberá:

a) Instrumentar las medidas necesarias a fin de reducir la presencia de aves en los aeródromos y sus adyacencias.

b) Proporcionar al personal aeronáutico responsable de la realización de vuelos, información sobre las corrientes migratorias de las aves en el espacio aéreo nacional así como sobre la presencia de las mismas en tierra.

c) Coordinar las Unidades de Control Aviario (UCA) de los distintos aeródromos.

d) Dar cumplimiento a lo recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la documentación referida al área e instrumentar un esquema de capacitación permanente.

Art. 5°. Se regirá por lo recomendado en:

a) Anexo 14 AERÓDROMOS Capítulo 9 – 9.5 REDUCCIÓN DE PELIGROS DEBIDO A LAS AVES.

b) Documento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 9137/AN/898 parte 3 REDUCCIÓN DEL PELIGRO QUE REPRESENTAN LAS AVES.

c) Documento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 9332 (IBIS).

d) Recomendación 4/4 de la Reunión CAR/SAM 2.

e) Informe del Seminario sobre Prevención del Peligro Aviario. Chile, marzo – abril/1993.

f) Toda otra documentación relacionada al tema, que surja con posterioridad a la creación de dicho Comité.

Art. 6°. El Comité dictará su propio reglamento.

Art. 7°. Comuníquese, publíquese y archívese.

SANGUINETTI
RAÚL ITURRIA
SAMUEL LICHTENSZTEIN
SERGIO CHIESA
JUAN CHIRUCHI.

Dirección Nacional de Aduanas
Se actualizan las garantías constituidas o que constituyan los Agentes
Marítimos y de Aeronavegación
y los Proveedores Marítimos

Decreto 253/998

Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 16 de setiembre de 1998.

Visto: la necesidad de actualizar las garantías constituidas o que constituyan los Agentes Marítimos y de Aeronavegación y los Proveedores Marítimos.

Considerando: que los montos de las garantías deben estar vinculados con la responsabilidad asumida por las actividades que desarrollan y no a las circunscripciones territoriales en que desempeñen sus funciones los Agentes Privados de Interés Público mencionados.

Atento: a lo informado por la Dirección Nacional de Aduanas y la Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía y Finanzas.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Los Agentes Marítimos y Agentes de Aeronavegación deberán constituir una garantía por la suma de U\$S 15.000,00 (quince mil dólares de los Estados Unidos de América), a la orden de la Dirección Nacional de Aduanas en garantía de las obligaciones que puedan contraer derivadas de su actuación en las operaciones aduaneras en que intervengan y a los efectos de quedar habilitados para operar. Los Proveedores Marítimos que operaren con bebidas alcohólicas y/o cigarrillos deberán constituir una garantía por la suma de U\$S 15.000,00 (quince mil dólares de los Estados Unidos de América) y aquellos Proveedores Marítimos que no se encuentren comprendidos en la situación anterior deberán constituir un depósito de U\$S 4.000,00 (cuatro mil dólares de los Estados Unidos de América), en iguales condiciones que los previstos en el inciso anterior y con la misma finalidad. Las garantías deberán instrumentarse mediante depósitos en Bonos del Tesoro en dólares de los Estados Unidos de América que se efectuará con el Banco de la República Oriental del Uruguay y a la orden de la Dirección Nacional de Aduanas.*

Art. 2°. Para la constitución de las garantías a que refiere el presente Decreto se fija un plazo máximo de sesenta días corridos a partir de su vigencia, pudiendo liberarse las vigentes a la fecha una vez constituidas aquellas.*

Art. 3°. Para la percepción de créditos impagos, la Dirección Nacional de Aduanas podrá realizar extrajudicialmente los depósitos, los que serán registrados por la División Escribanía del Instituto bajo la forma de garantía prendaria, siempre que se haya pactado esa facultad conforme al artículo 2308 del Código Civil.

Art. 4°. La Dirección Nacional de Aduanas dictará las Resoluciones tendientes a adoptar las medidas necesarias para la aplicación del régimen de garantías que se regula, así como las que demande el futuro funcionamiento del régimen.

Art. 5°. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 6°. Derógase el Decreto 473/983, de 9 de diciembre de 1983.

Art. 7°. Comuníquese, publíquese, etc.

SANGUINETTI
LUIS MOSCA.

**Algunas disposiciones del
Decreto 21/999
de 26 de enero de 1999**

Artículo 1°. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica es la autoridad aeronáutica a que se refiere el Código Aeronáutico y demás normas aplicables en la materia.

Art. 11°. Al Registro Aeronáutico Administrativo compete la inscripción, anotación e información de:

- a – los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves nacionales y de las extranjeras utilizadas por empresas nacionales,
- b – las licencias y demás documentos de idoneidad del personal aeronáutico nacional,
- c – las habilitaciones de talleres aeronáuticos que otorgue la DI.N.A.C.I.A.,
- d – las habilitaciones de aeródromos y aeropuertos ubicados en el territorio nacional,
- e – los certificados de explotador aéreo de empresas nacionales o extranjeras que operen en la República,
- f – las autorizaciones y concesiones otorgadas para la explotación de servicios de transporte aéreo público y trabajos aéreos a empresas nacionales y extranjeras,
- g – los estatutos, contratos constitutivos y poderes de los representantes de las empresas de transporte aéreo, trabajos aéreos, aeroclubes y escuelas de aviación que operen en la República,
- h – los contratos de utilización de aeronaves extranjeras, empleados por empresas nacionales,
- i – las sanciones aplicadas por la comisión de infracciones administrativas aeronáuticas.

**Se declara como único aeropuerto internacional del
Departamento de Maldonado, el aeropuerto
C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce), desafectándose como aeropuerto
internacional, al aeropuerto
departamental “El Jagüel”**

Decreto 163/999

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 8 de junio de 1999.

Visto: la necesidad de desafectar como Aeropuerto Internacional al aeropuerto departamental de Maldonado “El Jagüel”.

Resultando: I) Que por la Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 10 de mayo de 1991 (Número interno 70.018), se aprobaron las bases para la implementación del Llamado a Licitación Pública Internacional para dotar a la zona este del país de un Aeropuerto Internacional, bajo la modalidad de la concesión de Obra Pública.

II) Que por la Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 5 de noviembre de 1991 (Número interno 70.457) se aprobó el Pliego de Condiciones Particulares para la ejecución de la obra.

Considerando: I) Que por la cláusula 23 (EXCLUSIVIDAD) del Pliego de Condiciones Particulares citada para la ejecución de la obra: “Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce)” por el sistema de concesión de Obra Pública, se estableció que “El aeropuerto que se licita será el único Aeropuerto Internacional del Departamento de Maldonado, por lo cual deberá preverse la absorción del tráfico y servicios que actualmente se prestan en el Aeropuerto Departamental de Maldonado: “El Jagüel”.

II) Que en la cláusula vigésimo séptima y vigésimo octava del Contrato de Concesión de Obra Pública de fecha 9 de diciembre de 1993, consistente en la remodelación, ampliación, mantenimiento y explotación parcial de los servicios del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce), se dispone: “Designación del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo como único en el Departamento de Maldonado”; y “Desafectación del Aeropuerto Internacional de Maldonado: El Aeropuerto Departamental de Maldonado “El Jagüel” será desafectado en los términos establecidos en el artículo 23 del Pliego de Condiciones Particulares, una vez que el Concesionario se encuentre en condiciones operativas y funcionales de absorber el tráfico de vuelos nacionales e internacionales y servicios del mismo” respectivamente.

III) Que de acuerdo a la cláusula trigésimo quinta, el contrato antes referido, se integra con los Pliegos de Condiciones Generales y Particulares, Comunicados 1 a 9 de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, Oferta del Adjudicatario con los planos y maquetas, mejora de la oferta, documentos y anexos que se citan: Anexo 14 de O.A.C.I. – Aeródromos, Anexo 16 de O.A.C.I. – Protección del Medio Ambiente, Documento 9157 – AN/901 (Proyectos de Aeródromos), Documento 9184 – AN/902 (Planificación de Aeropuertos), Código Aeronáutico aprobado por la Ley 14.305 de fecha 29 de noviembre de 1974, Decreto 457/984 de 23 de octubre de 1984, A.I.P. – Uruguay, Manual I.A.T.A. sobre Servicios de Asistencia en tierra a las Aeronaves (Airport Handling Manual) en especial su Anexo AHM B12 en lo aplicable.

IV) Que de acuerdo a los Considerandos precedentes, el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce) debe ser el único internacional del Departamento de Maldonado, por lo que, el aeropuerto departamental de “El Jagüel”, debe quedar operativo para los vuelos internos dentro de fronteras.

V) Que el Aeropuerto C/C Carlos A. Curbelo se encuentra en condiciones operativas y funcionales de absorber el tráfico de vuelos nacionales e internacionales y servicios del mismo, por lo que en consecuencia corresponde desafectar al aeropuerto departamental de Maldonado “El Jagüel” como aeropuerto internacional del departamento de Maldonado.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto por el artículo 68 del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de fecha 29 de noviembre de 1974 y a lo informado por la Comisión Especial de estudio y asesoramiento de la temática jurídica referente a la explotación del Aeropuerto Internacional C/C A. Curbelo (Laguna del Sauce).

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1°. Declárase como único aeropuerto internacional del Departamento de Maldonado, al aeropuerto C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce).

Art. 2°. Desaféctase como aeropuerto internacional, al aeropuerto departamental “El Jagüel”, el que quedará operativo sólo para vuelos internos, categorizándose en IB.

Art. 3°. Autorízase a operar, en el aeropuerto departamental “El Jagüel”, a las aeronaves cuyo peso máximo de despegue no supere los límites establecidos por la autoridad aeronáutica (D.I.N.A.C.I.A.) de conformidad a las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art. 4°. Comuníquese, publíquese y archívese.

SANGUINETTI
JUAN LUIS STORACE.

**La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
(D.I.N.A.C.I.A.) ejercerá el control y la
dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A.
Curbelo**

Decreto 203/999

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 13 de julio de 1999.

Visto: la necesidad de que la operación del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce) opere bajo la autoridad y la jurisdicción de las autoridades civiles competentes y se ajuste a la normativa nacional e internacional que regula las operaciones de aeroestaciones internacionales civiles;

Resultando: I) Que según se desprende del Contrato de Concesión de Obra Pública celebrado entre el Poder Ejecutivo y el Consorcio Aeropuerto Internacional S.A. el 9 de diciembre de 1993, adjudicataria de la Licitación Pública 4/991, “Remodelación, Ampliación, Mantenimiento y Explotación parcial de los servicios del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce)” por el régimen de Concesión de Obra Pública, la actividad a cumplirse por el concesionario debe ajustarse a la normativa nacional e internacional vigente en la materia;

II) Que el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo es una aeroestación internacional civil sujeta a un régimen legal específico, ratificado por el país mediante la aprobación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) (Anexo 14, 16, Documento 9157 – AN/901 Proyectos de Aeródromos), Documento 9184- AN/902 (Planificación de Aeropuertos), Documento 9137 – AN/898 (Servicios de Aeropuertos);

III) Que la empresa concesionaria –Consorcio Aeropuertos Internacionales S.A.- tiene a su cargo la obligación de proporcionar el equipamiento necesario y de prestar los servicios previstos en las cláusulas 120 y 150 del contrato de Concesión de Obra Pública de fecha 9 de diciembre de 1993;

IV) Que es necesario que el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo cuente con un plan de emergencias que tenga especialmente en cuenta sus características naturales y el hecho de que accede a un espejo de aguas y cumpla asimismo con todas las normas y métodos recomendados en el Anexo 14 de la O.A.C.I. para la prevención y resolución de las situaciones de crisis que puedan producirse en el mismo;

V) Que a los efectos establecidos en el Resultando anterior deberá elaborarse un plan de emergencia por los organismos competentes en que participen todas las autoridades públicas e instituciones privadas, nacionales y departamentales que se estimen necesarias para tal fin, incluyendo, entre otras, la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, Comando de la Aviación Naval, Prefectura Nacional Naval, Ministerio del Interior, Dirección Nacional de Bomberos, Ministerio de Salud Pública, Intendencia Municipal de Maldonado e instituciones médicas públicas y privadas de la zona;

Considerando: I) Que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.) es la autoridad aeronáutica responsable por el control y la dirección del tráfico aéreo en la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la Nación;

II) Que el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo, por tratarse de un aeropuerto civil internacional ubicado en territorio nacional está sujeto a dicha autoridad;

III) Que por las razones expuestas es necesario delimitar el espacio físico que ocupa el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo del área naval en que está ubicada la Base Aeronaval No. 2 C/C Carlos A. Curbelo a los efectos de asegurar el ejercicio pleno de la jurisdicción, facultades y cometidos de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.), de acuerdo a las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.);

IV) Que en su calidad de organismo responsable por la dirección y control del tráfico aéreo, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.) deberá coordinar con la Dirección Nacional de Comunicaciones del Ministerio de Defensa Nacional la operación de las frecuencias del control del tránsito aéreo conforme a las recomendaciones de la O.A.C.I.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto en el artículo 5º numeral 5 y 18 del Decreto 574/974 de 12 de julio de 1974, Decreto 8.489 de 16 de enero de 1947 con las modificaciones del Decreto 23.897 de 30 de noviembre de 1955, artículo 23º Capítulo VII del Decreto 206/988 de 1 de marzo de 1988, literal D) del artículo 5º del Decreto-Ley 14.747 (Orgánico de la Fuerza Aérea) de 28 de diciembre de 1977, Contrato de Concesión de Obra Pública, Anexos 14 y 16 y demás documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) ratificados por nuestro país, lo informado por la Comisión Especial de estudio y asesoramiento respecto de la temática jurídica referente a la explotación del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce) creada por la Resolución del Ministerio de Defensa Nacional 42.303 de 14 de agosto de 1997;

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.) en su calidad de autoridad aeronáutica ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo a cuyos efectos coordinará con el Comando General de la Armada la delimitación del espacio físico que ocupa dicho aeropuerto internacional, de modo de asegurar la autonomía operativa del mismo y el pleno ejercicio de la jurisdicción, facultades y cometidos de la autoridad aeronáutica competente de acuerdo a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Art. 2º. Cométese a la Dirección Técnica y Operativa Permanente del Sistema Nacional de Emergencias en coordinación con los organismos públicos y privados mencionados en el Resultando V de este Decreto la elaboración del plan de emergencia aeronáutico del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce) de acuerdo a las recomendaciones del Anexo 14 de la O.A.C.I.

Art. 3º. Encomiéndase a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.), en coordinación con la Dirección Nacional de Comunicaciones del Ministerio de Defensa Nacional y los demás organismos nacionales que correspondan, la asignación de las frecuencias aeronáuticas del Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo, de modo de asegurar el efectivo cumplimiento de las normas aeronáuticas de conformidad con las recomendaciones de la O.A.C.I.

Art. 4º. Cométese a la Armada Nacional, a través de la Base Aeronaval No. 2 C/C Carlos A. Curbelo las actividades protocolares y ceremoniales que se realicen en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo, incluyendo la rendición de honores a autoridades nacionales y extranjeras en ocasión del arribo o partida del dicho aeropuerto.

Art. 5º. Déjase sin efecto el numeral 2º de la Resolución del Ministerio de Defensa Nacional 42.051 de 4 de junio de 1997.

Art. 6º. Comuníquese, publíquese y archívese.

SANGUINETTI
JUAN LUIS STORACE.

**Se establece que el Aeropuerto Internacional de Rivera “Cerro Chapeu” pasa a denominarse
“Aeropuerto Presidente General (Piloto Aviador Militar) don Oscar D. Gestido
Ley 17.168**

Poder Legislativo

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay,
reunidos en Asamblea General,

DECRETAN

Artículo Único. A partir de la vigencia de la presente ley el Aeropuerto Internacional de Rivera “Cerro Chapeu” pasará a denominarse “Aeropuerto Presidente General (Piloto Aviador Militar) don Oscar D. Gestido”.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 1° de setiembre de 1999.

ARIEL LAUSAROT PERALTA,
PRESIDENTE;
MARTIN GARCÍA NIN,
SECRETARIO.

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 15 de setiembre de 1999.

Cumplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

SANGUINETTI
JUAN LUIS STORACE.

Se prohíbe fumar en todos los vuelos nacionales e internacionales de todas las aeronaves con Matrícula Uruguaya cualquiera sea el explotador y en las aeronaves extranjeras utilizadas por empresas nacionales

Decreto 313/999

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Turismo
Ministerio de Vivienda,
Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente

Montevideo, 5 de octubre de 1999.

Visto: el reconocimiento gradual de los Estados en relación a los efectos nocivos del humo de tabaco en lugares de trabajo, edificios públicos y en los medios de transporte público, el que ha hecho derivar la preocupación internacional por restringir el consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros, con el objetivo de lograr la prohibición total de fumar en los vuelos de pasajeros de todo el mundo.

Resultando: I) Que hay países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) que ya han adoptado medidas al respecto.

II) Que la acumulación de alquitrán y otros residuos de humo de tabaco en las aeronaves puede inhabilitar las máscaras de oxígeno de salvamento y contaminar los sistemas de control ambiental.

III) Que la O.A.C.I. instó a todos los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias con la mayor rapidez posible para limitar progresivamente el consumo de tabaco en todos los vuelos internacionales de pasajeros con el objetivo de llegar a la prohibición total de fumar.

Considerando: la comunicación de la citada Organización Internacional en cuanto a la "Reafirmación de la Resolución A 29-14 de la Asamblea de la O.A.C.I.: Restricciones al consumo de tabaco en los vuelos internacionales de pasajeros".

Atento: a lo precedentemente expuesto y a lo informado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional, por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y por el Comando General de la Fuerza Aérea.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Prohíbese fumar en todos los vuelos nacionales e internacionales de todas las aeronaves con Matrícula Uruguaya cualquiera sea el explotador y en las aeronaves extranjeras utilizadas por empresas nacionales.

Art. 2°. El presente Decreto entrará en vigor a los 30 días a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 3°. Comuníquese, publíquese, y pase a sus efectos a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y al Comando General de la Fuerza Aérea. Cumplido, archívese.

SANGUINETTI
CARLOS MA. OLARREAGA
LUCIO CÁCERES
RAÚL BUSTOS
BENITO STERN
BEATRIZ MARTÍNEZ.

Algunas disposiciones que sustituyen, derogan y modifican disposiciones que establecen restricciones administrativas a la competencia entre particulares imponiendo trabas no justificadas a la misma

Decreto 241/000 de 21 de agosto de 2000

Art. 5°. Derógase el Decreto No. 567/970 de 12 de noviembre de 1970.*

Art. 6°. Derógase el Decreto No. 269/978 de 16 de mayo de 1978. Los servicios de taxi aéreo se regirán por la reglamentación prevista para servicios de transporte aéreo no regular.**

Art. 7°. Derógase el Decreto No. 789/976 de 3 de diciembre de 1976.***

Art. 9°. Deróganse los numerales VII, IX, X y XII del art. 13° los numerales VIII y IX del art. 14° del **Decreto 39/977** de 25 de enero de 1977.****

Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación

Decreto 284/000

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial

y Medio Ambiente

Montevideo, 3 de octubre de 2000.

Visto: la gestión de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas (A.N.E.P.A.) proponiendo la creación de una Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación.

Resultando: I) Que la actual situación de integración regional, plantea a las empresas nacionales aero-agrícolas, la necesidad de replantear su organización empresarial, incentivando sus recursos económico-financieros, para facilitar su competitividad en la región, frente a sus similares de los países integrantes del MERCOSUR.

II) Que a tales efectos, es necesario, coordinar a nivel interno la participación de todos aquellos organismos públicos vinculados a la actividad, para estructurar una política de adecuados apoyos a dichas empresas, mediante el diálogo permanente con las mismas a través de un representante.

Considerando: I) Que la creación de la Comisión, constituye un instrumento útil, para estimular el crecimiento, en cantidad y calidad de la producción agropecuaria, habida cuenta de la extensión de la superficie fumigada y de las inversiones y mano de obra altamente especializada de las empresas aero-agrícolas.

II) Que en la integración de la Comisión, se contemplan los intereses de los explotadores y los de la producción nacional, con el cuidado y respeto del medio ambiente, evitando la contaminación y depredación de la naturaleza, preservando la salud humana.

III) Que dicha Comisión, debe ser un interlocutor válido ante los organismos regionales integrantes del MERCOSUR, a fin de tutelar eficazmente los intereses del país y de las empresas nacionales comprometidas, promoviendo una política nacional y regional en la materia.

IV) Que los principios recogidos en el Tratado Constitutivo del MERCOSUR aprobado por la Ley 16.196 de 22 de julio de 1991, entre los cuales, se encuentran la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países; la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados Partes: de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria y de capitales, de servicios, aduaneros, de transportes y comunicaciones y otras que se acuerden, a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre los Estados Partes, ameritan a crear instrumentos de coordinación de políticas agrícola y de transporte.

V) Que las normas de política aeronáutica aprobadas por el Decreto 325/974 de 26 de abril de 1974, en su Capítulo V Aviación Agrícola establece que el Estado prestará atención preferente al fomento y expansión de la actividad aero-agrícola, estableciendo previsiones expresas en sus Planes de Desarrollo Sectorial, así como prioridades para su debida implementación y abastecimiento.

VI) Que el numeral 4º del artículo 5º del Decreto 574/974 de fecha 12 de julio de 1974 atribuye al Ministerio de Defensa Nacional “la colaboración en las actividades aplicadas al desarrollo del país”.

VII) Que el artículo 14 de la norma mencionada, establece para el caso de atribuirse a dos o más Ministerios la misma materia, la actuación de todos y asimismo, la necesaria coordinación entre las distintas carteras, de acuerdo al artículo 15.

VIII) Que tratándose de una Comisión entre cuyos cometidos se destaca la elaboración de estrategias políticas sectoriales en su materia específica, lo que implica participar en los Subgrupos de Trabajo, creados en el ámbito del Tratado constitutivo del MERCOSUR, circunstancia que hace necesario, la actuación en la misma, de un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, atento a lo previsto en el artículo 3º numerales 1º y 2º del Decreto 574/974 de 12 de julio de 1974.

Atento: a las normas mencionadas precedentemente, a lo informado por las Secretarías de Estado interesadas en la materia y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Créase en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional una Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación.

Art. 2º. Dicha Comisión se integrará de la siguiente forma: un representante del Ministerio de Defensa Nacional (DI.N.A.C.I.A.); un representante del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (Dirección General de Servicios Agrícolas); un representante del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (Dirección Nacional de Medio Ambiente); un representante del Ministerio de Salud Pública (Departamento de Salud Ambiental – Dirección Epidemiología); un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y un representante de A.N.E.P.A. (Asociación Nacional de Empresas Privadas Agrícolas).

Art. 3º. Los cometidos de la Comisión, serán los siguientes:

a) Coordinar los esfuerzos entre los diferentes organismos involucrados en la actividad y las empresas privadas comprendidas, proporcionando su apoyo en las políticas crediticias y financieras del Estado, orientadas a incrementar el nivel de calidad y diversidad de la producción agropecuaria, a fin de incrementar la potencialidad económica, tecnológica y competitiva de las mismas.

b) Establecer relaciones con los organismos regionales internacionales en materia de aeroaplicación.

c) Diseñar estrategias de políticas sectoriales en el sector de la aviación aero-agrícola, en concordancia, con las normas de Política Aeronáutica en la materia (Decreto 325/974 de 26 de abril de 1974) y el compromiso asumido por el país en el Tratado Constitutivo del MERCOSUR aprobado por la Ley 16.196 de 22 de julio de 1991.

d) Proponer las reformas legislativas que se estimen necesarias, para la regulación de la actividad Aero-Agrícola, en el marco del contexto regional.

e) Participar en los foros nacionales, regionales e internacionales, de la materia, defendiendo una política sectorial, estructurada sobre los instrumentos legales aprobados por el país.

Art. 4º. Comuníquese, publíquese, archívese.

BATLLE
LUIZ BREZZO
DIDIER OPERTTI
ÁLVARO ALONSO
LUIS FRASCHINI
GONZALO GONZÁLEZ
CARLOS CAT.

Ley 17.292 de 25/1/001 - Artículo 61

Registro Nacional de Aeronaves

Artículo 61.* Créase en el Servicio de Registros Públicos regulado por la Ley No. 16.871, de 28 de setiembre de 1997, el Registro Nacional de Aeronaves, que integrará la Sección Mobiliaria del Registro de la Propiedad, y tendrá competencia nacional y sede en Montevideo.

Transfiérese la competencia del Registro Nacional de Aeronaves, en lo atinente a la propiedad de las aeronaves, actualmente a cargo de la Dirección General de Aviación Civil, a la Dirección General de Registros. El Ministerio de Defensa Nacional, en acuerdo con el Ministerio de Educación y Cultura, determinará la oportunidad y forma en que efectuará dicha transferencia.

La Dirección General de Aviación Civil mantendrá el resto de las competencias que actualmente detenta.

Declárase aplicable al Registro que se crea lo dispuesto por el artículo 83 del decreto-ley No. 15.167, de 6 de agosto de 1981, en la redacción dada por el artículo 437 de la Ley No. 15.809, de 8 de abril de 1986.

Derógase el decreto-ley No. 14.685, de 9 de agosto de 1977.

Algunas disposiciones de la Ley 17.296 de 21 de febrero de 2001

Art. 7°. El Poder Ejecutivo remitirá a la Asamblea General a efectos de su aprobación los proyectos de estructura, organización o reestructura de los Incisos 02 a 15 del presupuesto nacional. Pasados los cuarenta y cinco días sin pronunciamiento expreso, los mismos se considerarán aprobados.

Art. 106°. Fusi6nense las Unidades Ejecutoras 030 "Direcci6n Nacional de Aviaci6n Civil e Infraestructura Aeron6utica", 031 "Direcci6n General de Aviaci6n Civil" y 032 "Direcci6n General de Infraestructura Aeron6utica" en la Unidad Ejecutora 041 "Direcci6n Nacional de Aviaci6n Civil e Infraestructura Aeron6utica", dentro del Programa 005 "Administraci6n y Control Aviatorio y Aeroportuario" del Inciso 03 "Ministerio de Defensa Nacional".*

Los cometidos, potestades y atribuciones de la Unidad Ejecutora 041 ser6n los asignados por las disposiciones vigentes a las unidades ejecutoras fusionadas, debiendo en un plazo de 90 (noventa) d6as de la vigencia de la presente ley, definir su estructura organizativa interna de acuerdo con la normativa vigente.

La asignaci6n de bienes, cr6ditos, ingresos y obligaciones que las disposiciones vigentes prev6n respecto de las citadas Direcciones Generales se transfieren de pleno derecho a la unidad ejecutora que se crea, a partir de la vigencia de la presente ley.

Las retribuciones de los funcionarios de las Unidades Ejecutoras 031 "Direcci6n General de Aviaci6n Civil" y 032 "Direcci6n General de Infraestructura Aeron6utica" se financiar6n con cargo a Rentas Generales. A sus retribuciones b6sicas se les adicionar6 una compensaci6n mensual que se calcular6 de la siguiente forma: las compensaciones de monto fijo se incorporar6n por el importe percibido a la fecha de la fusi6n por cada uno de los funcionarios y aquellas de monto variable como un importe

calculado en función del promedio de lo recibido por cada funcionario entre el 1° de julio de 1999 y 30 de junio de 2000.

En un plazo de 90 (noventa) días a partir de la vigencia de la presente ley, la Contaduría General de la Nación habilitará los créditos presupuestales correspondientes en la unidad ejecutora.

La aplicación de lo dispuesto en este artículo no podrá causar lesión de derechos funcionales, ni afectar los derechos, deberes y garantías de los funcionarios; en particular, ni podrá significar variación de las retribuciones que percibían los funcionarios antes de la fusión.

Deróganse los artículos 511 de la Ley No. 16.320, de 1° de noviembre de 1992, y 35 de la Ley No. 16.462, de 11 de enero de 1994, así como todas las disposiciones legales o reglamentarias modificativas y concordantes.

Todos los recursos desafectados por esta norma, se destinarán a Rentas Generales.

Art. 107°. Exclúyense a las aeronaves comerciales de bandera nacional en sus vuelos internacionales de las exoneraciones previstas en el inciso final del artículo 29 de la Ley No. 13.319, de 28 de diciembre de 1964 y de toda otra exoneración respecto a tasas y aranceles que percibe la Dirección General de Aviación Civil.

Reglamento de la Policía Aérea Nacional

Decreto 437/001

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio del Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Educación y Cultura

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Ministerio de Industria, Energía y Minería

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca

Ministerio de Turismo

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y

Medio Ambiente

Ministerio de Deporte y Juventud

Montevideo, 8 de noviembre de 2001.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita la aprobación del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Policía Aérea Nacional.

Resultando: I) Que el artículo 209 del Código Aeronáutico preceptúa que la policía aérea nacional será ejercida por la Fuerza Aérea Militar.

II) Que son cometidos legales de la mencionada policía aérea, la vigencia del cumplimiento de todas las normas que rigen la actividad aérea, sin perjuicio de las competencias especiales o concurrentes de otros organismos públicos.

III) Que es de competencia de la Dirección Nacional de Aduanas –Ministerio de Economía y Finanzas- coordinar el servicio de vigilancia aduanera, para la prevención y represión del contrabando, (literal d) del artículo 2º del Código Aduanero.

Considerando: I) La necesidad de armonizar las normas legales vigentes, coordinándose con los organismos competentes en la materia.

II) Que nuestro país ha aprobado los Convenios y Convenciones Internacionales de la Aviación Civil suscriptos en Chicago en 1944, Tokio en 1963, La Haya en 1970 y en Montreal en 1971 y el Protocolo de Montreal de 1988, por la Ley 12.018 de 4 de noviembre de 1953, Decreto-Ley 14.436 de 7 de octubre de 1975 y Ley 16.891 de 12 de diciembre de 1997 respectivamente, asumiendo la responsabilidad de actuar contra los actos de interferencia ilícita y otros delitos contra la seguridad de la Aviación Civil.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los Códigos Aeronáutico y Aduanero, Decretos-Leyes 14.157 (Orgánico de las Fuerzas Armadas) de 21 de febrero de 1974 y 14.747 de 28 de diciembre de 1977, Decretos 574/974 de 12 de junio de 1974 y 718/975 de 23 de setiembre de 1975.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase el Reglamento de Policía Aérea Nacional (P.A.N.) el que quedará redactado de la siguiente manera:

“REGLAMENTO DE POLICÍA AÉREA NACIONAL

CONTENIDO

1. Misión.
2. Funciones Generales.
3. Estructura Orgánica.

1. MISIÓN.

La Policía Aérea Nacional tiene como misión mantener el orden público y ejercer el control de la seguridad de la actividad aérea, como autoridad policial, en las siguientes áreas:

- a) La totalidad del Espacio Aéreo Nacional.
- b) Toda la infraestructura aeronáutica nacional, aeropuertos, aeródromos, aeronaves, pistas de aterrizaje e instalaciones terrestres radicadas en los mismos.

2. FUNCIONES GENERALES.

La Policía Aérea Nacional ejercerá las siguientes funciones:

A) Funciones relativas al control del espacio aéreo:

2.A.1. Ejercer la función de Policía Aeronáutica controlando el cumplimiento de la normativa vigente y establecer las directivas que permitan el cumplimiento de su misión.

2.A.2. Ejercer el control del tránsito aéreo en la totalidad del espacio aéreo nacional y ejecutar las medidas necesarias para el cumplimiento de dicho cometido.

2.A.3. Controlar que los procedimientos de sobrevuelo y/o aterrizaje de aeronaves extranjeras en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, se ajusten a las autorizaciones pertinentes.

B) Funciones relativas al control de la infraestructura nacional:

2.B.1. Vigilar y mantener el orden y la seguridad en toda la infraestructura aeronáutica nacional, en su carácter de auxiliar de la justicia, previniendo, reprimiendo e investigando la comisión de delitos y faltas que se cometen en su jurisdicción.

2.B.2. Ejercer permanentemente actividad de observación y prevención dentro de su jurisdicción, controlando los infractores, efectuando su detención para someterlos a las autoridades competentes.

Para el cumplimiento de dicho fin intervendrá en forma inmediata cuando se presuma que se está cometiendo un delito.

2.B.3. Controlar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales relativas a la seguridad de la aeronavegación contra los actos de interferencia ilícita y otros atentados contra su seguridad.

2.B.4. Controlar el cumplimiento de las reglamentaciones aeroportuarias.

2.B.5. La Policía Aérea Nacional, ejercerá las primarias y estrictas intervenciones del caso en ausencia de las autoridades que tengan competencia dentro de su jurisdicción. Esta actuación se realizará en caso de extrema urgencia, será meramente auxiliar y se pondrá en conocimiento inmediato a la autoridad competente, quien dará la correspondiente intervención a la Justicia Ordinaria si fuere el caso.

Para el cumplimiento de dicho fin, y a los solos efectos de salvaguardar la seguridad aeroportuaria, controlará las personas y equipajes que circulen en todas las instalaciones aeroportuarias y toda la infraestructura ubicada en ella.

2.B.6. Controlar el transporte de materiales o sustancias que puedan crear riesgo a la seguridad de las aeronaves tripulantes y pasajeros, en especial el transporte de armas, explosivos, municiones, agresivos químicos, biológicos y radiológicos, explosivos plásticos, combustibles líquidos, líquidos inflamables, materias radioactivas y todos aquellos artículos que posean características que los hagan inadecuados para el transporte aéreo o que puedan ser capaces de dañar las estructuras de las aeronaves.

2.B.7. Controlar que el transporte y uso de sensores aerotransportables, así como el transporte de artículos restringidos o peligrosos, en el espacio aéreo dentro del territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, se ajuste a las normas pertinentes.

2.B.8. Celebrar convenios con organismos públicos y privados con fines de cooperación, reciprocidad y ayuda mutuas que faciliten el cumplimiento de su misión.

2.B.9. Cooperar en la investigación de accidentes aéreos acaecidos en el territorio y/o aguas jurisdiccionales nacionales.

2.B.10. Intervenir en todas aquellas tareas o funciones que le asigne el Poder Ejecutivo.

3. ESTRUCTURA ORGÁNICA

La Policía Aérea Nacional cumplirá sus cometidos a través de la Fuerza Aérea.

La misma estará integrada y organizada por:

1. El Comando General de la Fuerza Aérea, por intermedio de su Comandante en Jefe.

2. El Comando Aéreo de Operaciones, en cumplimiento de los cometidos establecidos por el Decreto 239/999 de fecha 3 de agosto de 1999 y su modificativo Decreto 38/2000 de fecha 1º de febrero de 2000, para el cumplimiento de las funciones descriptas en el literal A) Funciones relativas al control del espacio aéreo.

A los efectos del cumplimiento de los cometidos asignados al Comando Aéreo de Operaciones, el mismo realizará las coordinaciones necesarias con la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y demás organismos estatales en que se requiera su colaboración.

3. La Brigada Aérea III, creada por Decreto 113/999 de fecha 16 de abril de 1999, para el cumplimiento de las funciones descriptas en el literal B) Funciones relativas al control de la infraestructura nacional.»

Art. 2º. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea para su conocimiento y demás efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
LUIS BREZZO
GUILLERMO STIRLING
GUILLERMO VALLES
ALBERTO BENSIÓN
ANTONIO MERCADER
LUCIO CÁCERES
SERGIO ABREU

ÁLVARO ALONSO
LUIS FRASCHINI
MARTÍN AGUIRREZABALA
ALFONSO VARELA
CARLOS CAT
JAIME TROBO.

**Prestadores de Servicios Turísticos
Oferta de servicios y de precios en el mercado**

Decreto 58/002

Ministerio de Turismo
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 20 de febrero de 2002.

Visto: la necesidad de complementar la reglamentación de las actividades que desarrollan los Operadores de Servicios Turísticos.

Considerando: Que es conveniente y adecuado a los objetivos de la política turística establecer las pautas de desarrollo de las actividades mencionadas, destinadas a la ordenación de la oferta de servicios y de precios en el mercado.

Atento: a lo establecido por los artículos 3, 6 literal A), 11, 12 y 13 del Decreto-Ley No. 14.335 de 23 de diciembre de 1974, a lo dispuesto por el artículo 84 numeral 7, de la Ley No. 15.851 de 24 de diciembre de 1986 y a lo dispuesto en la Ley No. 17.250 de 11 de agosto de 2000, Decreto No. 449/95 de 13 de diciembre de 1995 y Decreto No. 244/000 de 23 de agosto de 2000

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Los prestadores de servicios turísticos que ofrezcan directamente al público productos o servicios deberán exhibir los precios al contado en forma clara y visible. Cuando los precios se exhiban mediante listas, ellas deberán exhibirse en los lugares de acceso a la vista del público, tanto en el interior como en el exterior del establecimiento, incluyendo los impuestos y adicionales correspondientes. Cuando el pago de los precios se realice por el turista a crédito, en cualquiera de sus modalidades, el prestador deberá informar si hay algún cargo adicional con respecto al precio al contado.

Art. 2º. Las Agencias de viajes reguladas por el Decreto No. 3/97 deberán ser veraces en la información que brinden al usuario directamente o a través de la publicidad la cual debe indicar exactamente los servicios ofrecidos.

Art. 3º. Las Agencias de Viajes que efectúen publicidad de paquetes turísticos deberán informar el precio final total a abonarse por el usuario. En el mismo se deberá

incluir los impuestos, tasas de embarque y seguridad en los puntos de partida y de destino, y cualquier otro gasto. No se admitirá la descomposición del precio final en la promoción. Asimismo se deberá especificar en la publicidad el precio del paquete en plan familiar, base doble y en forma individual (single), con el mismo destaque.

Art. 4°. Las ofertas turísticas no podrán estar sujetas a “disponibilidad” por el tiempo que se realice su publicidad, extendiéndose este plazo hasta el primer día hábil posterior en caso de ser emitida o divulgada en día inhábil.

Art. 5°. Sin perjuicio del procedimiento previsto en el Decreto No. 449/95 de 13 de diciembre de 1995, toda promoción turística que incluya sorteos y/o premios como estímulo a la venta de servicios turísticos, deberá ser aprobada previamente por el Ministerio de Turismo. En caso de no cumplirse con este requisito, las mismas no podrán ser realizadas.

Art. 6°. El incumplimiento de las prescripciones establecidas en la presente reglamentación, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el Capítulo VII del Decreto-Ley No. 14.335 de 23 de diciembre de 1974 y en la Ley No. 17.250 de 11 de agosto de 2000.

Art. 7°. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 8°. Comuníquese, publíquese, etc.

BATLLE
ALFONSO VARELA
ALBERTO BENSIÓN.

**Aeropuerto Internacional de Carrasco
Servicio de Asistencia en tierra de aeronaves**

Decreto 280/002

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Montevideo, 22 de julio de 2002.

Visto: la finalización de la concesión relativa a la prestación del servicio de asistencia en tierra a las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco adjudicada por la Licitación 2/993 del Ministerio de Defensa Nacional a la empresa Candysur S.A.

Resultando: I) Que por la Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 31 de agosto de 1993 (número interno 72.087) en cumplimiento del Decreto 346/990 de fecha 31 de

julio de 1990, se adjudicó la prestación de los servicios de asistencia en tierra en el Aeropuerto Internacional de Carrasco a la empresa Candysur S.A.

II) Que de acuerdo a los términos de la concesión, el plazo de contrato es de 7 años, habiendo vencido la misma en abril de 2001.

Considerando: I) La actividad comercial de prestación de servicios de asistencia en tierra de aeronaves debe considerarse libre, sujeto a las autorizaciones correspondientes.

II) Que la prestación de los servicios en tierra en régimen de competencia y de autoprestación permitirá disminuir los costos a las empresas de transporte aéreo favoreciendo el desarrollo de la actividad de la aviación en el Uruguay.

III) Que sin perjuicio de la libertad de autoprestación y de prestación a terceros del servicio, los compromisos internacionales asumidos por la República al ratificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, implican que esta actividad sea desarrollada de acuerdo a las normas establecidas en los Anexos al referido Convenio, especialmente en materias tan importantes como la seguridad operacional, la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y la facilitación.

IV) Que por lo tanto, el desarrollo de esta actividad requiere que las empresas prestadoras de la misma y su personal acrediten que están en condiciones de efectuar esta actividad de forma segura, ordenada y eficiente.

V) Que compete al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica velar por la prestación adecuada y continuidad de los servicios de asistencia en tierra.

VI) Que asimismo, tratándose de un servicio vinculado al uso de un aeropuerto público los prestadores del mismo deberán pagar las tasas y precios que el Poder Ejecutivo determinará conforme al artículo 70 del Código Aeronáutico.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ratificado por la Ley 12.018 del 4 de noviembre de 1953, Decreto-Ley 14.747 del 28 de noviembre de 1975, Ley 16.211 de 1º de octubre de 1991 y los Decretos 722/991 de 30 de diciembre de 1991 y 21/999 de 26 de enero de 1999.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Libertad de prestación. Declárase libre la actividad de prestación a terceros y de autoprestación de los servicios de asistencia en tierra de aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, estando su desarrollo sujeto a los requisitos, condiciones y obligaciones previstos en el presente Decreto.

Art. 2º. Solicitud de habilitación. Toda empresa que pretenda prestar en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, servicios de asistencia en tierra a aeronaves, deberá presentar una petición de habilitación a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que deberá contener:

a) Denominación de la empresa.

b) Si se trata de persona física, domicilio real en la República, mayoría de edad y certificado de buena conducta.

c) Si se trata de persona jurídica: domicilio real, estatutos o contrato constitutivo, certificación de la vigencia de la persona jurídica y certificado de buena conducta de los socios, directores y administradores.

d) Certificación de inscripción en la Dirección General Impositiva y en el Banco de Previsión Social.

e) Si se trata de una línea aérea, certificado de explotador de servicios aéreos (O.A. C.).

f) Expresar si la actividad será de autoprestación o de prestación a terceros solamente o ambas.

g) Manual de Operaciones.

h) Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita.

i) Designación de Responsable Técnico.

j) Listado de equipos suficientes para cubrir el tipo de servicio que se proponga prestar, de acuerdo a las obligaciones establecidas por esta reglamentación y a las previsiones del Manual de Operaciones.

k) Constancia de depósito en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica para garantizar el cobro de las multas por infracciones administrativas por UR 480,276 (Unidades Reajustables 480 con 276/1000).

l) Art. 3°. Equipos. Según el tipo de servicios que la empresa solicitante pretenda prestar, será necesario cumplir con los siguientes requisitos en materia de equipamiento:

a) Si la empresa solamente va a autoprestarse los servicios, deberá tener el equipamiento mínimo para atender de manera eficiente y segura sus aeronaves, de acuerdo al Manual de Operaciones.

b) Si la empresa prestará servicios a terceros, deberá tener el equipamiento mínimo necesario para atender de manera eficiente y segura a todas las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco en forma habitual y a otras que puedan operar en forma de alternado según las especificaciones que periódicamente emitirá la Dirección del Aeropuerto.

c) En todo caso los equipos deberán mantenerse en correcto estado de funcionamiento, conservación y aseo. Los mismos deberán tener todos los equipos de seguridad para los operarios y terceros.

Art. 4°. Manual de Operaciones. El peticionante deberá presentar el Manual de Operaciones en el que se describa la organización de la empresa; descripción y asignación de funciones y responsabilidades de las reparticiones y jefaturas, la política de selección y entrenamiento del personal; los procedimientos de prestación del servicio; el manejo de mercancías peligrosas; las medidas de seguridad operacional; los procedimientos de emergencia; así como las medidas de seguridad industrial y laboral.

El manual deberá confeccionarse de acuerdo a las siguientes reglamentaciones y documentos, los que tendrán el orden jerárquico en que se expresan:

- a) Circulares de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.
- b) Otras Leyes y Reglamentos Nacionales.
- c) Textos de Orientación de la Organización de Aviación Civil Internacional:
- d) Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- e) El "Airport Handling Manual", de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.).

Art. 5°. Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita. El prestador que proporcione servicios de asistencia en tierra a aeronaves en el aeropuerto, deberá aplicar un programa AVSEC que comprenda los requerimientos aquí detallados y los específicos del aeropuerto. Deberá ser presentado por escrito a la Autoridad de Seguridad competente para su aprobación.

Este programa indicará expresamente los métodos y procedimientos que se seguirán para proteger el personal, las instalaciones y los equipos de servicio, contra actos de interferencia ilícita. El programa incluirá como mínimo:

- 1) Los objetivos del programa y los responsables de asegurar su aplicación.
- 2) La designación de un Jefe de seguridad.
- 3) Medidas de seguridad concretas que incluyan:
 - a) Política de selección e instrucción del personal.
 - b) Mantener un listado actualizado con el nombre y domicilio de todo su personal a efectos de utilización por parte de la autoridad de seguridad aeroportuaria.
 - c) Todo el personal deberá recibir instrucción previa sobre el funcionamiento del aeropuerto y sus áreas de seguridad antes de obtener un permiso de ingreso.
 - d) Sistema de identificación y permisos a utilizar por el prestador.
 - e) Sistema de control de acceso a sus instalaciones y al área aeronáutica. Será responsable del control del acceso por sus instalaciones en cumplimiento de las normas y requisitos del Programa de Seguridad del aeropuerto.
 - f) Medidas para proteger los equipos de asistencia en tierra a las aeronaves.
 - g) Medidas especiales que deberán aplicarse durante períodos de intensificación de la amenaza. El prestador deberá asegurar la continuidad de sus servicios a aquella/s aeronave/s sujetas a amenazas.

En caso de contratar con terceros sus servicios de control de seguridad, este personal deberá poseer instrucción específica (Curso AVSEC 123/BÁSICO) para desempeñarse en el aeropuerto y ser aprobado por la Autoridad de Seguridad Competente.

Art. 6°. Requisitos de Personal. Todo titular de un HAPSAT sólo podrá emplear personal para la prestación de los servicios de asistencia en tierra a aeronaves a quienes sean titulares de un Permiso de Técnico de Servicios de Asistencia en Tierra a Aeronaves y que tengan el respectivo Certificado de Aptitud Psicofísica vigente.

Art. 7°. Permiso de Técnico de Servicios de Asistencia en Tierra a Aeronaves. El Permiso de Técnico de Servicios de Asistencia en Tierra a aeronaves es un documento

emitido por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que habilita a una persona a desarrollar actividades de asistencia en tierra a aeronaves en una empresa titular de un HAPSAT.

Para obtener el Permiso de Técnico de Servicios de Asistencia en Tierra a Aeronaves, se requerirá:

- a) Haber aprobado un curso teórico de operaciones de asistencia en tierra.
- b) Haber aprobado un curso teórico de seguridad contra actos de interferencia ilícita.
- c) Haber aprobado una prueba práctica según el tipo de funciones que el técnico prestará en la empresa.

Estos cursos serán brindados por las empresas titulares de un HAPSAT, en base a programas previamente aprobados por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, la que podrá en todo momento inspeccionar el desarrollo de los cursos y las pruebas y exámenes. La empresa, bajo su responsabilidad y la de su Responsable Técnico comunicará a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica qué personas han aprobado los cursos y para qué tipos de funciones. En base a esta comunicación la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica otorgará el Permiso, pudiendo en todo momento inspeccionar las actividades que sus poseedores desarrollen o requerirles una prueba de suficiencia sobre cualquier aspecto teórico o práctico de las mismas.

Para la conducción de vehículos dentro del aeropuerto será necesario contar con licencia de conducir profesional y brindar una prueba especial respecto de los vehículos que efectivamente se utilizarán dentro de la prueba práctica que deberá tomar el titular del HAPSAT.

El Curso de Operaciones de asistencia en tierra deberá contener por lo menos el siguiente contenido:

1. Descripción de la empresa, su organización, funciones y autoridades.
2. Descripción de los servicios de asistencia en tierra en general.
3. Descripción general del manual de operaciones de la empresa.
4. Funciones concretas a desarrollar por el alumno.
5. Seguridad operacional y seguridad laboral.

El Curso de Seguridad contra actos de interferencia ilícita deberá tener por lo menos 9 horas de duración y tener por lo menos el siguiente contenido:

1. Describir y reconocer las características principales de un aeropuerto.
2. Ubicar todos los edificios y servicios principales de un aeropuerto.
3. Especificar los límites entre las zonas restringidas y sin restricciones de un aeropuerto.
4. Desplazarse en un aeropuerto dando cumplimiento a las reglas de seguridad aeroportuarias.
5. Aplicar reglas relativas a un sistema de permisos.

6. Comprender la necesidad de reconocer las actividades sospechosas y tomar medidas correctivas.

Para prestar efectivamente funciones deberá además obtener y tener vigente un Certificado de Aptitud Psicofísica Clase III, siendo aplicable a estos técnicos el RAU 67.

Nadie podrá prestar funciones de asistencia en tierra a aeronaves en una empresa titular de un HAPSAT, si no es titular y porta físicamente el permiso regulado en este artículo y no tiene vigente y porta físicamente el Certificado de Aptitud Psicofísico mencionado en el inciso anterior.

El Titular de este permiso podrá ser sancionado de acuerdo a lo previsto en el Código Aeronáutico en caso de incumplimiento de sus funciones, actuación negligente, imprudente o violación de leyes y reglamentos.

Art. 8°. **Habilitación.** La Habilitación de prestador de servicios de asistencia en tierra (HAPSAT), es un documento público emitido por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica por el que se autoriza a una empresa a autoprestarse y/o prestar a terceros servicios de asistencia en tierra a aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Para prestar servicios de asistencia en tierra a aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, las empresas deberán obtener previamente una habilitación de prestador de servicios de asistencia en tierra (HAPSAT).

La HAPSAT será otorgada por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica a las empresas que demuestren a la autoridad aeronáutica que cumplen con los siguientes requisitos reglamentarios y que tienen idoneidad técnica para prestar el servicio de forma segura y eficiente.

Art. 9°. **Responsable Técnico.** El Responsable Técnico será directamente responsable ante la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de la prestación segura de los servicios y del cumplimiento de las normas de seguridad operacional y de seguridad contra actos de interferencia ilícita.

Para ser Responsable Técnico se requerirá acreditar que cuente con idoneidad suficiente a juicio de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 10°. **Requisitos previos a la operación.** Una vez que la empresa sea habilitada, previamente a iniciar la prestación efectiva de los servicios, deberá acreditar ante la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica que:

a) Tiene seguros que cubren la integridad de las aeronaves que operan en el AIC, robo, incendio, responsabilidad civil contra terceros, daños contra el aeropuerto, por un monto mínimo de U\$S 250.000.000 (dólares americanos doscientos cincuenta millones).

b) Su personal tiene los permisos y certificados de aptitud psicofísica vigentes otorgados por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, establecidos en los artículos 6° y 7°.

Art. 11°. **Obligaciones de las empresas titulares de un HAPSAT.** Todo titular de un HAPSAT deberá:

1) Desarrollar la actividad de manera segura, ordenada y eficiente, dando cumplimiento a las normas de seguridad y facilitación que establezca la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica o las autoridades del aeropuerto.

2) Dar cumplimiento a las normas de seguridad laboral.

3) Prestar asistencia a las autoridades en caso de interferencia ilícita, siniestros, accidentes, incidentes y otros casos de emergencias, urgencias o catástrofes. En tales casos a requerimientos de las autoridades públicas deberá asegurar la prestación de los servicios.

Si la empresa sólo desarrolla actividades de autoprestación deberá tener personal y equipos adecuados y suficientes para atender en forma segura y eficiente las aeronaves que utiliza.

Si la empresa presta servicios a terceros:

1) Deberá contar con equipos y personal adecuados y suficientes para atender en forma segura y eficiente a todas las clases y tipos de aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, asegurando una guardia que permita atender los vuelos no programados en un tiempo razonable.

2) No podrá rehusar a nadie que lo solicite la prestación de los servicios a precios razonables.

Art. 12°. Documentación. Los titulares del HAPSAT deberán mantener durante un año un registro de todos los servicios prestados y un registro permanente del personal que emplea.

Art. 13°. Inspecciones. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica podrá en todo momento inspeccionar la documentación de las empresas y sus funcionarios, los equipos y las operaciones y disponer las medidas correctivas y punitivas pertinentes.

Art. 14°. Precios por utilización de aeropuerto público. Por la utilización del Aeropuerto Internacional de Carrasco como lugar de prestación o autoprestación de los servicios regulados en el presente Decreto, todos los titulares de un HAPSAT pagarán a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, directamente o por medio de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, según la primera disponga, los precios siguientes, por aeronave:

a) Aeronaves de transporte de pasajeros o pasajeros y carga.

| Aeronaves | Tránsito | Terminal |
|-----------------------------|----------|----------|
| Hasta 10 asientos | 0 | 0 |
| De 11 a 30 asientos | UR 1 | UR 1,5 |
| De 31 a 90 asientos | UR 2 | UR 2,5 |
| De 11 asientos a 150 | UR 3 | UR 4 |
| De 151 asientos a 250 | UR 6 | UR 8 |
| De 251 asientos en adelante | UR 9 | UR 10 |

b) Aeronaves de carga pura.

| Aeronave | Tránsito | Terminal |
|---|----------|----------|
| Hasta peso máximo de despegue de 5.700 kgs. | 0 | 0 |
| Hasta tipo B-737, B-727 o similar | UR 4 | UR 4,5 |
| B-767, DC-8 o similar | UR 5 | UR 6 |
| DC-10, MD 11, B-747, A-340 o similar | UR 7,5 | UR 9 |

El pago de los referidos precios es sin perjuicio del que corresponda por el régimen general de arrendamiento, concesión, u otro tipo de régimen de uso de los predios o edificios aeroportuarios.

Art. 15°. Derógase el Decreto 346/990 de fecha 31 de julio de 1990.

Art. 16°. Comuníquese, publíquese y archívese.

BATLLE
LUIS BREZZO
ALBERTO BENSIÓN
LUCIO CÁCERES.

Algunas disposiciones de la Ley 17.555 de 18/9/2002

Artículo 21°. (Aeropuerto Internacional de Carrasco). Autorízase al Poder Ejecutivo a contratar directamente con la Corporación Nacional para el Desarrollo, en el ámbito de sus cometidos establecidos en el artículo 11 de la Ley No. 15.785 de 4 de diciembre de 1985, para que ésta constituya una sociedad anónima abierta (artículo 247 de la Ley No. 16.060 de 4 de setiembre de 1989), que tendrá como objeto realizar la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", en lo que refiere a las actividades aeroportuarias y no aeroportuarias, incluyendo actividades comerciales – comprendiendo el régimen de tiendas de venta libre de impuestos (tax free shops)- y de servicios que complementen dicha actividad aeroportuaria, en un plazo que no superará los 30 (treinta) años.

Quedan expresamente excluidos de esta autorización los servicios de tierra que se presten a las aeronaves y todos los servicios de seguridad, en especial aquellos

relativos a los controles aéreos, de aduana, migración, meteorología, bomberos, sanitarios y de policía en la actividad aeroportuaria.

Art. 22°. La sociedad anónima que al efecto constituya la Corporación Nacional para el Desarrollo podrá subastar sus acciones, las que deberán ser nominativas, en la Bolsa de Valores, en los términos establecidos en la Ley No. 16.749 de 30 de mayo de 1996, y normas reglamentarias.

Art. 23°. (Puerto Libre). Declárase aplicable al Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", en lo pertinente, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2° y 3° de la Ley No. 16.246 de 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos.

Art. 24°. Declárase de interés nacional la explotación comercial del Aeropuerto Internacional "Teniente 2° Mario Walter Parrallada" de Santa Bernardina, Departamento de Durazno, como terminal de cargas y depósito de la misma, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2° y 3° de la Ley No. 16.246 de 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos.

Facúltase al Poder Ejecutivo a utilizar para su adjudicación el procedimiento previsto en los artículos 21, 22 y 23 de la presente ley o cualquier otro legalmente precedente.

Publicidad de Pasajes Aéreos Precio final

Decreto 410/002

Ministerio de Turismo

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Montevideo, 23 de octubre de 2002.

Visto: El Decreto No. 58/002 de fecha 20 de febrero de 2002.

Resultando: Que el mismo complementa la reglamentación de las actividades que desarrollan los operadores turísticos, estableciendo pautas destinadas a la ordenación de la oferta de servicios y precios en el mercado.

Considerando: I) Que el artículo 3° de la norma citada impone a las Agencias de Viajes que efectúen publicidad de paquetes turísticos, la obligación de informar el precio final total a abonarse por el usuario, incluyendo los impuestos, tasas de embarque y seguridad en los puntos de partida y de destino y cualquier otro gasto.

II) Que resulta conveniente extender esta obligación a las Aerolíneas que efectúen publicidad de los pasajes aéreos que ofrezcan.

Atento: A lo expuesto y a lo dispuesto por la Ley No. 17.250 de 11 de agosto de 2000.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Las personas físicas o jurídicas titulares de servicios de transporte aéreo público interno o internacional, regular o no regular que efectúen publicidad de pasajes aéreos, deberán informar el precio final total a abonarse por el usuario. En el mismo se deberá incluir los impuestos, tasas de embarque y seguridad en los puntos de partida y de destino, y cualquier otro gasto.

Art. 2°. El incumplimiento de las prescripciones establecidas en la presente reglamentación, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en la Ley No. 17.250 de 11 de agosto de 2000.

Art. 3°. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 4°. Comuníquese, publíquese, etc.

BATLLE
JUAN BORDABERRY
ALEJANDRO ATCHUGARRY
YAMANDÚ FAU
LUCIO CÁCERES.

DI.N.A.C.I.A. *

Reformulación de la estructura organizativa

Decreto 507/002

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 31 de diciembre de 2002

Visto: Lo dispuesto en los artículos 7 y 106 de la Ley 17.296 de 21 de febrero de 2001 y en los artículos 707 y siguientes de la Ley 16.736 de 5 de enero de 1996 y su Decreto reglamentario 186/996 de 16 de mayo de 1996.

Resultando: I) Que el artículo 106 de la Ley 17.296 estableció la fusión de las Unidades Ejecutoras 030 “Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica”, 031 “Dirección General de Aviación Civil” y 032 “Dirección General de Infraestructura Aeronáutica”, en la Unidad Ejecutora 041 del Programa 005 “Administración y Control Aviatorio y Aeroportuario” del Inciso 03 “Ministerio de Defensa Nacional”.

II) Que los artículos 707 y siguientes de la Ley 16.736 citada refieren a la reformulación de las estructuras organizativas de los Incisos 02 al 14 del Presupuesto Nacional, siendo aplicables a los demás Incisos comprendidos en el mismo.

III) Que el Decreto 186/996 referido fija las normas técnicas y de procedimiento a que debe ajustarse la mencionada reformulación de las estructuras organizativas.

IV) Que de conformidad con dicho procedimiento, el Ministerio de Defensa Nacional, ha presentado para su consideración por parte del Comité Ejecutivo para la Reforma del Estado, los proyectos de reformulación de la estructura organizativa y de puestos de trabajo de la Unidad Ejecutora 041 del Programa 005 “Administración y Control Aviatorio y Aeroportuario”.

Considerando: I) Que el proceso de reformulación de las estructuras organizativas de los Incisos, orientado en el sentido de la definición de los cometidos sustantivos de la Administración, tiene por objeto el logro de una mayor eficacia del Estado en su acción normativa, reguladora y de control y de una mayor eficiencia en la prestación de los servicios.

II) Que a tales efectos, en la tarea de reformulación se parte de una redefinición de los objetivos estratégicos, procurando adaptar la modalidad tradicional de la Administración, hacia una más gerencial centrada en los resultados de la gestión pública, cuyo fin último es la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos.

III) Que el proyecto presentado por el Inciso 03 “Ministerio de Defensa Nacional” para la Unidad Ejecutora 041 referida, tiende a adecuar la dimensión y estructura de la Organización y establece la estructura de puestos de trabajo resultante de la fusión de las Unidades Ejecutoras referidas en el artículo 106 de la Ley 17.296 citada.

IV) Que el proyecto fue analizado por el Comité Ejecutivo para la Reforma del Estado, el cual entendió que cumple con los objetivos de racionalización perseguidos, en tanto las adecuaciones o transformaciones que incluye resultan consistentes con los cometidos sustantivos asignados a la Unidad Ejecutora 041 que se trata en cuanto recoge los criterios determinados en la Ley y su reglamentación.

V) Que de acuerdo con lo informado por el Comité Ejecutivo para la Reforma del Estado, corresponde que el Poder Ejecutivo proceda a la aprobación del proyecto de reformulación de la estructura organizativa que se trata.

Atento: A lo precedentemente expuesto,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase el proyecto adjunto de reformulación de la estructura organizativa de la Unidad Ejecutora 041, que se denomina “Dirección Nacional de

Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica”, del Inciso 03 “Ministerio de Defensa Nacional” el que se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Apruébase la estructura de cargos y contratos de función pública de la Unidad Ejecutora 041 “Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica”, de acuerdo con el planillado adjunto que se considera parte integrante de este Decreto.

Art. 3°. La estructura de cargos y contratos de función pública a que refiere el artículo precedente y la correspondiente regularización tendrán vigencia a partir del 1° de enero de 2001.

Art. 4°. La compensación mensual asignada a los funcionarios de la Unidad Ejecutora, generada por aplicación de lo dispuesto en el inciso 4° del artículo 106 de la Ley 17.296 de 21 de febrero de 2001, se incrementará en los porcentajes que el Poder Ejecutivo determine para sueldos.

El 50% (cincuenta por ciento) del crédito correspondiente al objeto del gasto 042.090, mantendrá su naturaleza y se destinará a retribuir la mayor responsabilidad y especialización de aquellos funcionarios que se desempeñen en las áreas establecidas en los Decretos 226/97 y 380/98 de fechas 2 de julio de 1997 y 23 de diciembre de 1998 respectivamente. El restante 50% (cincuenta por ciento), de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 106 de la Ley 17.296, se integrará al monto fijo percibido por cada funcionario a la fecha de fusión de las Unidades Ejecutoras.

Art. 5°. La Contaduría General de la Nación ajustará los créditos presupuestarios del Grupo 0 “Retribuciones de Servicios Personales”, necesarios para la implantación de la presente reformulación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 713 de la Ley 16.736 de 5 de enero de 1996, las reasignaciones presupuestarias no podrán significar incremento en el total de las asignaciones presupuestales del Programa cuyas Unidades Ejecutoras se fusionan ni en sus dotaciones de personal.

Art. 6°. Facúltase al Jefe del Inciso para que, previo informe favorable del Comité ejecutivo para la Reforma del Estado, efectúe las acciones concretas que resulten imprescindibles para cumplir con la efectiva implantación del Proyecto que se aprueba, las que se comunicarán por el Poder Ejecutivo a la Asamblea General.

Art. 7°. Dése cuenta a la Asamblea General, comuníquese, publíquese y archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
ALEJANDRO ATCHUGARRY.

Reformulación de la Estructura Organizativa

Inciso 03 – Ministerio de Defensa Nacional

Unidad Ejecutora 041 – Dirección Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica

CAPÍTULO I: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, es responsable de ejecutar la política aeronáutica civil de la República, de acuerdo a la Legislación Nacional y las recomendaciones emanadas de los Organismos Internacionales y de proporcionar en todo el territorio y espacio aéreo nacional un sistema de infraestructura aeroportuaria y navegación aérea, en condiciones de seguridad, regularidad y eficiencia, priorizando la excelencia en los servicios brindados a los usuarios.

Garantiza la prestación de los servicios de conformidad con las normativas y exigencias internacionales en la materia y la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas, incorporando la tecnología adecuada para alcanzar en dicha prestación niveles de calidad que permitan competir exitosamente a nivel regional e internacional.

CAPÍTULO II: COMETIDOS

1. Cometidos Sustantivos

- Ejecutar la política aeronáutica nacional civil.
- Asesorar al Poder Ejecutivo en asuntos de política aeronáutica y aeroportuaria.
- Regular y controlar la seguridad operacional de la actividad aeronáutica.
- Representar al Estado en materia aeronáutica civil en el ámbito internacional y suscribir los instrumentos inherentes a tal fin.
- Administrar y operar instalaciones de aeropuertos y aeródromos manteniendo actualizados los registros aeronáuticos del caso.
- Proporcionar los servicios de tránsito aéreo.
- Suministrar las comunicaciones y ayudas para la navegación aérea.
- Proporcionar servicios de información aeronáutica (AIS).
- Entender en todos los asuntos relacionados con la construcción y mantenimiento de la infraestructura aeronáutica y servicios de tierra conexos.
- Certificar las empresas aéreas, talleres aeronáuticos y escuelas de vuelo para que cumplan con las exigencias nacionales e internacionales en la materia.
- Prevenir e investigar accidentes. Juzgar las transgresiones a las normas aeronáuticas.
- Adiestrar y actualizar al personal de la Unidad Ejecutora y a terceros que lo requieran, en las diferentes disciplinas aeronáuticas.

2. Cometidos de Apoyo a los Sustantivos

- Administrar los recursos materiales y financieros para el cumplimiento de los cometidos sustantivos.

- Actualizar en forma permanente la infraestructura informática al servicio de la navegación aérea y operativa aeroportuaria, que permita utilizar al máximo los avances tecnológicos e impulsar la reingeniería de procesos y la implantación de sistemas computacionales de última generación.

- Administrar los recursos humanos y potenciar su desarrollo para una eficiente gestión coadyuvando al cambio de cultura organizacional.

CAPÍTULO III: ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

1. Organización

La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.) es una Unidad Ejecutora del Ministerio de Defensa Nacional y su estructura se refleja en la “Organización Para el Cumplimiento de Cometidos” adjunta.

El cargo de Director Nacional es un destino militar dentro de la Fuerza Aérea y deberá ser desempeñado por un Brigadier General designado por Resolución del Poder Ejecutivo.

Los cargos de Director General de Infraestructura Aeronáutica, Director General de Aviación Civil y Director de Secretaría son destinos Militares dentro de la Fuerza Aérea. Serán ocupados por Sres. Oficiales Superiores designados por Resolución del Poder Ejecutivo y tendrán dependencia directa del Director Nacional.

Los cargos de Director de las Direcciones: Seguridad Operacional, Transporte Aéreo Comercial, Administración y Finanzas, Aeropuertos, Infraestructura Aeroportuaria, Circulación Aérea y Electrónica, son destinos militares dentro de la Fuerza Aérea y sus titulares designados por Resolución del Poder Ejecutivo.

2. Descripción de las funciones asignadas a la Dirección Nacional y a las unidades directamente dependientes.

Dirección Nacional

La Dirección Nacional se integra con: el Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y en dependencia directa del mismo el Director General de Infraestructura Aeronáutica y el Director General de Aviación Civil.

Brinda apoyo en la gestión administrativa el Director de Secretaría.

Director Nacional

- Desarrollar los planes y programas requeridos para implantar las políticas definidas gerenciando su ejecución.

- Asistir al Ministro en aspectos relacionados con los cometidos asignados a la Unidad Ejecutora.

- Representar a nivel nacional e internacional a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.
- Convocar a la Junta de Infracciones.

Director General de Infraestructura Aeronáutica

Es responsable del cumplimiento de las funciones asignadas a las Direcciones en las que tiene competencia: Aeropuertos, Infraestructura Aeroportuaria, Circulación Aérea y Electrónica.

Director General de Aviación Civil

Es responsable del cumplimiento de las funciones asignadas a las Direcciones en las que tiene competencia: Seguridad Operacional y Transporte Aéreo.

Director Secretaría

Es responsable de la coordinación de las actividades entre las Direcciones del Organismo, de asistir al Director Nacional en temas de diligenciamiento administrativo y coordinación de las relaciones públicas de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Esta Unidad será responsable de los siguientes productos:

- Política aeronáutica y aeroportuaria nacional ejecutada de acuerdo a las normas aplicables.
- Convenios en materia aeronáutica y espacial otorgados y suscritos a nivel internacional.
- Asesoramiento al Poder Ejecutivo en asuntos de política aeronáutica y aeroportuaria.
- Seguridad de la actividad aeronáutica.

Asesoría

Se integra con las siguientes áreas cuya función es el asesoramiento al Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Letrada

- Asesorar en las áreas del Derecho Interno e Internacional Público y Privado y específicamente en Derechos Aeronáutico, del Espacio y de la Integración, y en relaciones internacionales.
- Asumir la representación y patrocinar a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica en situaciones litigiosas.
- Instrumentar proyectos de Tratados, Leyes, Reglamentos y Resoluciones.

- Asesorar en materia de seguridad operacional y de la aviación, de investigación de accidentes e incidentes de aviación, conforme a las normas aplicables en la materia.
- Integrar la Junta de Infracciones.

Notarial

- Realizar el asesoramiento notarial y en la especialidad de Derecho Aeronáutico y Espacial.
- Instrumentar los contratos, acuerdos y convenios nacionales e internacionales a ser suscriptos por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.
- Mantener actualizados los siguientes Registros: Catastro Aeronáutico, Unificado de Contrataciones, Poderes, Empresas de Transporte Aéreo y Bienes Muebles Aeronáuticos.
- Efectuar el seguimiento de concesiones.
- Preparar proyectos de Reglamentaciones y Resoluciones.
- Intervenir en los procesos de adquisición de bienes y servicios.
- Autorizar escrituras públicas y realizar las demás actuaciones notariales que le son inherentes.

Económico-Financiera

- Asesorar en materia económica y financiera, de economía del transporte aéreo y economía aeroportuaria.
- Estudiar y evaluar los efectos de la política económica en el transporte aéreo comercial y en materia aeroportuaria.
- Asesorar en materia financiera para el cumplimiento del plan anual de recaudación y ejecución de los programas de planificación por actividad.

Normas Técnico Aeronáuticas

- Asesorar a la Dirección Nacional en la elaboración de reglamentaciones, circulares, directivas de aeronavegabilidad y demás documentos que dicte la D.I.N.A.C.I.A., en las diferentes áreas reguladas por los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944).

Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)

- Asesorar en materia de relaciones con la Organización de la Aviación Civil Internacional, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y otros organismos internacionales.
- Difundir a todas las reparticiones dependientes de la autoridad aeronáutica y demás interesados las normas, recomendaciones y otros documentos emanados de organismos internacionales.

Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (CIDA-E)

- Estudiar e investigar diferentes aspectos de la problemática aeronáutica y espacial.
- Organizar cursos y seminarios.
- Mantener comunicación con centros similares extranjeros.
- Preparar publicaciones sobre temas jurídicos, técnicos y científicos vinculados con las actividades aeronáuticas y espaciales.

Seguridad en la Aviación (AVSEC)

- Asesorar en la planificación, coordinación y promoción de las actividades de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita dentro de su jurisdicción.
- Asesorar en lo relacionado con la supervisión continuada de la seguridad operacional.
- Auditar el cumplimiento por parte de las dependencias de la DI.N.A.C.I.A y de los particulares involucrados de las normas y procedimientos en materia de seguridad de la aviación civil.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Asesoramiento a la Dirección Nacional en las áreas: Letrada, Notarial, Económico-Financiera, Normas Técnico-Aeronáuticas, O.A.C.I., CIDA-E y Seguridad en la Aviación (AVSEC).

Oficina de Prevención e Investigación de Accidentes de Aviación (OIPAIA)

Esta Asesoría tiene plena independencia técnica en el ejercicio de las siguientes funciones:

- Efectuar la investigación de accidentes e incidentes de aviación de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables.
- Asesorar a la DI.N.A.C.I.A. en materia de prevención de accidentes e incidentes de aviación.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Determinación de las causas de los accidentes e incidentes de aviación y recomendaciones para la prevención de accidentes.

Oficina de Planeamiento

- Proponer la planificación global de la unidad ejecutora siguiendo los lineamientos establecidos por la Dirección Nacional en materia de recursos y destino de los mismos.
- Efectuar la evaluación económica a nivel de factibilidad de los proyectos de inversión.
- Coordinar los procedimientos de comercialización aeroportuaria.
- Realizar auditorías y controles sobre otras áreas de la Dirección, concesionarios y empresas aéreas nacionales e internacionales, aconsejando las acciones correctivas necesarias ante desviaciones constatadas.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Planes de ejecución de políticas y presupuesto.
- Informes de auditoría realizados y dictámenes de comercialización aeroportuaria emitidos.

Junta de Infracciones

Se reúne a requerimiento del Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, integrándose con personal de otras unidades organizativas que actúan sin perjuicio de sus funciones en las mismas, con el propósito de:

- Realizar las investigaciones e instrucciones que la Dirección Nacional disponga en ocasión de la presunta comisión de infracciones aeronáuticas administrativas.
- Asesorar a la Dirección Nacional en cuanto a las sanciones a aplicar por la comisión de las referidas infracciones y las eventuales medidas correctivas.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Determinación de la existencia o inexistencia de infracciones administrativas aeronáuticas.

Dirección de Seguridad Operacional

- Mantener el funcionamiento de las actividades operacionales de la aeronáutica civil uruguaya en forma segura y eficiente enmarcadas en las normas y regulaciones aeronáuticas nacionales e internacionales aplicables.
- Asegurar el funcionamiento de la navegación aérea de acuerdo a las normas y procedimientos nacionales e internacionales.
- Preparar el Plan Nacional de Navegación Aérea y mantenerlo actualizado.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Operación segura de las aeronaves y aeropuertos.

Dirección de Transporte Aerocomercial

- Asegurar que los servicios aerocomerciales nacionales e internacionales se realicen de acuerdo a las normas vigentes y a las directivas emanadas de los organismos superiores.
- Asesorar en las medidas a adoptar en materia de servicios aerocomerciales.
- Dictaminar sobre la situación económico financiera de las empresas de transporte aéreo y efectuar el control de las tarifas y estadísticas.
- Controlar el cumplimiento operativo por parte de las empresas de transporte aéreo de las autorizaciones y concesiones de que sean titulares y receptionar las peticiones de los usuarios.

Esta Unidad será responsable de los siguientes productos:

- Operaciones de las empresas aerocomerciales efectuadas en función de las concesiones y autorizaciones otorgadas.
- Estadísticas de transporte de pasajeros de carga.
- División Registro Nacional de Aeronaves
- Realizar la inscripción de los instrumentos jurídicos que preceptúan las normas legales y reglamentarias.
- Expedir los certificados de matrícula, brindar información registral.
- Este Registro se integra con las siguientes secciones registrales: Matrícula, Contratos de utilización, Seguros, Empresas nacionales de transporte aéreo, aeroagrícolas y aerotaxis, Aeroclubes y Administrativa. Esta última Sección inscribirá los instrumentos referidos en los literales a) a i) del artículo 11 del Decreto No. 21/99 de 26 de enero de 1999.

• Esta Unidad será responsable de los siguientes productos:

- Expedición de documentos inscriptos.
- Certificados de matrícula e información a terceros.

División Instituto de Adiestramiento Aeronáutico

- Brindar enseñanza para la obtención de documentos de idoneidad aeronáutica y dictar cursos y seminarios relacionados con la actividad aeronáutica.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Títulos y certificados expedidos.

Dirección de Administración y Finanzas

- Aplicar sistemas de contabilidad de los ingresos y egresos, flujo documental y teneduría de libros en general, que permita en todo momento un control efectivo de la administración de fondos del Organismo.

- Control de la ejecución del presupuesto, análisis de sus desviaciones y recomendación de medidas correctivas.

- Administración y actualización de los sistemas sobre recursos humanos y legajos del personal, coordinación de los procesos de evaluación del desempeño de los funcionarios y gestión de la adquisición de equipos y suministros requeridos por el Organismo.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Correcta administración de los recursos económicos, financieros y humanos.

Dirección de Aeropuertos

- Realizar la operación de los aeropuertos y aeródromos a los efectos de lograr un funcionamiento seguro, regular, eficiente y de conformidad con las normas de facilitación, procurando maximizar los servicios brindados a los usuarios.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Demanda satisfecha en cuanto a eficiencia y seguridad de usuarios (pasajeros y empresas de aeronavegación) y operadores aéreos en general.

Dirección de Infraestructura Aeroportuaria

- Planificar, diseñar y controlar la ejecución de todos los proyectos de construcciones y programas de mantenimiento de aeropuertos referidos a pistas, plataformas, terminales aéreas, calles de rodaje, edificios, locales y estructuras en general pertenecientes a la Unidad Ejecutora.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Mantenimiento óptimo de la infraestructura aeroportuaria.

Dirección de Circulación Aérea

- Suministrar los servicios de control de aeródromo, de aproximación, de área, de información de vuelo y de alerta de tránsito aéreo en el espacio aéreo jurisdiccional.

- Planificar la utilización del espacio aéreo y la operación de sistemas de aeronavegación y establecer los requerimientos de instalaciones a esos fines.

- Proveer programas, normas y procedimientos para la utilización y desarrollo de las comunicaciones aeronáuticas.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Servicio de gestión del tránsito aéreo brindado.

Dirección de Electrónica

- Realizar la colocación, el mantenimiento preventivo y correctivo y la habilitación de instalaciones de todos los sistemas de radioayudas a la navegación y radares de tránsito aéreo, de conformidad con las normas internacionales.

- Proveer apoyo en materia de electrónica para la colocación, mantenimiento y habilitación de instalaciones de todos los sistemas de comunicaciones.

- Mantener, informar y actualizar los distintos sistemas de comunicaciones aeronáuticas establecidos por OACI.

Esta Unidad será responsable del siguiente producto:

- Comunicaciones, radioayudas a la navegación y radares, instalados, funcionando correctamente y recibiendo el mantenimiento electrónico requerido.

Capítulo IV: Estructura de Puestos de Trabajo

Naturaleza del vínculo funcional de las direcciones de Asesorías y de las Divisiones directamente dependientes del Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Asesoría: cargos presupuestados y contratos de función pública según corresponda.

Oficina de Planeamiento: destino militar dentro de la Fuerza Aérea, o cargos presupuestados o contratos de función pública, según corresponda y hasta 2 funciones de Alta Especialización de acuerdo a las necesidades específicas de la Unidad Ejecutora.

Oficina de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación: destino militar dentro de la Fuerza Aérea.

División Registro Nacional de Aeronaves: cargos presupuestados o contratos de función pública, según corresponda.

División Instituto de Adiestramiento Aeronáutico: destino militar dentro de la Fuerza Aérea.

Las funciones de alta especialización, exigen un perfil de especialización probada a través de resultados positivos y concretos alcanzados en el área específica y una experiencia de desempeño en la misma no inferior a 5 años.

Capítulo V – Plan de Implantación

Análisis de funcionamiento de la organización e instrumentación de ajustes que requiera: a partir de la aprobación de la estructura organizativa y de cargos y contratos de función pública, y hasta el 31 de diciembre de 2001.

Definición de las funciones de Alta especialización y designación de sus titulares de acuerdo con el Decreto No. 303/996 de 31 de julio de 1996: los procesos requeridos para la propuesta de contratación de los titulares de funciones de Alta Especialización, comenzarán en plazos a definir en función de las necesidades específicas de la gestión.

Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC)
Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

Decreto 267/003

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca
Ministerio de Turismo
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente
Ministerio de Deporte y Juventud

Montevideo, 1º de julio de 2003

Visto: La gestión promovida por el Comando General de la Fuerza Aérea tendiente a la aprobación de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Resultando: Que la seguridad, regularidad y eficiencia de la Aviación Civil Internacional y de sus instalaciones y servicios resultan permanentemente amenazadas por una amplia variedad de actos criminales, circunstancias a las que no es ajena la República Oriental del Uruguay.

Considerando: D) Que la adecuada protección tanto de los valiosos bienes y vidas humanas involucrados, como el cumplimiento de las obligaciones internacionales asumidas por el país como signatario de los Convenios sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio), para Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya) y para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal), imponen la necesidad de establecer un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

II) Que resulta imprescindible ante una amenaza o acto de interferencia ilícita sobre una aeronave o instalaciones en tierra brindar una respuesta segura e inmediata siendo imperioso para ello, contar con un mando único y centralizado y una adecuada coordinación entre las distintas autoridades nacionales, y dependencias involucradas, como así también con los agentes privados interesados.

II) Que a tales efectos, corresponde designar a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica autoridad de seguridad competente ante la O.A.C.I. y crear un Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, con el cometido básico de asesorar a la misma.

Atento: A lo establecido por los Decretos-Leyes 14.436 de 30 de setiembre de 1975, 14.747 de 28 de diciembre de 1977, 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) y demás normas concordantes.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Créase el Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC), que tendrá por cometidos:

a) Asesorar a la Autoridad de seguridad competente respecto a las medidas AVSEC necesarias para hacer frente a las amenazas a la aviación civil, sus instalaciones y servicios.

b) Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificarlas, en función de nueva información sobre las amenazas, la evolución tecnológica, las técnicas AVSEC y otros factores.

c) Asegurar la coordinación de las medidas AVSEC entre organismos y entidades responsables de la aplicación de partes del programa nacional con sujeción a la forma y extensión de las amenazas.

d) Fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes.

e) Recomendar a la Autoridad de seguridad competente, la aprobación de nuevas normas y coordinar la aplicación de cambios en los criterios nacionales en materia AVSEC.

f) Examinar las recomendaciones formuladas por los comités AVSEC de aeropuerto.

g) Aprobar su propio Reglamento de funcionamiento.

El presidente convocará las reuniones cuando sea necesario, pero se reunirán por lo menos dos veces al año. Se conservarán actas de las reuniones, y una vez aprobadas por los miembros se transmitirán a las autoridades interesadas.

Art. 2°. El Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC) estará integrado en calidad de miembros permanentes por:

a) El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que lo presidirá en su calidad de Autoridad de Seguridad Competente.

b) El Director de Aeropuertos de la D.G.I.A.

- c) Representante de la D.G.A.C.
- d) El Presidente del Comité Nacional de Facilitación.
- e) Representante del Ministerio del Interior.
- f) Representante de la Dirección Nacional de Inteligencia del Estado (D.I.N.A.C.I.E.).
- g) Representante del Comando General de Fuerza Aérea.
- h) Representante de las Compañías Aéreas.

Este Comité Nacional podrá integrar a las reuniones otras personas o funcionarios de otros Organismos, a fin de asegurarse que durante las deliberaciones se dispone de expertos con experiencia técnica apropiada.

Asimismo, estará integrado por un representante de la Dirección Nacional de Aduanas en calidad de miembro eventual, el que será convocado en oportunidad de tratarse temas vinculados a su competencia.

Art. 3°. Apruébase el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que se transcribe a continuación:

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

I. Objetivo del Programa

El objetivo del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) es proteger la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional en la República Oriental del Uruguay proporcionando las salvaguardias necesarias contra actos de interferencia ilícita mediante reglamentos, métodos y procedimientos. El programa nacional AVSEC persigue igualmente mantener la seguridad de los Explotadores nacionales y extranjeros que prestan servicios desde el Uruguay así como la de los aeropuertos civiles que prestan servicios a vuelos internacionales.

El presente programa está dirigido a satisfacer las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación que contienen los Anexos 2, 6, 9, 10, 11, 13 y 14.

II. Definiciones

Los términos utilizados en este documento o en sus apéndices son aquellos que tienen el uso internacional más amplio y están dentro del léxico de la O.A.C.I. y sus Anexos.

Acto de interferencia ilícita. ACTO:

- a) de violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;

b) de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

c) de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

d) de destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

e) de comunicar a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;

f) en el que utilizando ilícita o intencionalmente, cualquier artefacto, sustancia o arma:

(1) se cometa violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o

(2) destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no está en servicio y está situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto.

Alerta de bomba. Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

Autoridad de seguridad competente. La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

Aviso de bomba. Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de la aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo, objeto u otro artefacto.

C.O.E. (Centro de Operaciones de Emergencia). Lugar físico convenientemente ubicado y equipado en el aeropuerto que constituye el centro de coordinación para que los interesados en una emergencia puedan actuar juntos en forma fácil y concertada.

Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

E.C.I. (Equipo de Control de Incidentes). Equipo de personas en el lugar del incidente, al mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita hasta la resolución de la misma.

Equipo de seguridad. *Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, sus instalaciones y servicios.*

Inspección. *Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.*

Parte Aeronáutica. *El área de movimiento de un aeropuerto, de los terrenos, y de los edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.*

Parte Pública. *El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene acceso el público no viajero.*

Permiso o Tarjeta de Identificación. *Tarjeta u otro documento expedido a las personas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesitan autorización para tener acceso a los mismos o a cualquier otras partes restringidas de los mismos, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares.*

Algunas veces, los permisos son llamados tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

Programa de seguridad. Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

Punto vulnerable. Toda instalación de un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal del mismo.

Plan de Emergencia Aeronáutica. (A los efectos de este programa). Documento escrito de amplia divulgación en el cual se establecen, las medidas y procedimientos de un aeropuerto, tendientes a coordinar las actividades de los servicios del mismo con las de otros Organismos de las poblaciones circundantes, que puedan ayudar a responder a una emergencia que ocurra en el Aeropuerto o en sus cercanías. Las mismas no involucran la resolución de actos de interferencia ilícita.

Plan de Contingencias Aeronáuticas Nacional. A los efectos de este Programa, Documento escrito de divulgación reservada en el cual se establecen, Marco Normativo, Principios, Definiciones, Hipótesis de Alerta, Medidas y Procedimientos Generales que han de desarrollarse, para hacer frente a actos de interferencia ilícita que involucren los estados de alerta 1 y 2, contra la Seguridad Nacional de la Aviación Civil.

Plan de Contingencias Local. A los efectos de este Programa. Documento escrito de divulgación reservada en el cual se establecen las competencias, medidas y procedimientos, así como los Como y por Quiénes han de cumplirse las mismas a los efectos de hacer frente a los actos de interferencia ilícita, en un aeropuerto en particular; ciñéndose a los lineamientos del Plan de Contingencias Aeronáuticas Nacional, establecido por la Autoridad de Seguridad Competente (DI.N.A.C.I.A.).

Registro Procedimiento de inspección física o manual de personas, equipaje, objetos, instalaciones y aeronaves.

Sabotaje. Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional, sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Seguridad. Combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Zona de seguridad restringida. Zona de un aeropuerto, edificio o instalación cuyo acceso está restringido o controlado para los fines de seguridad y protección.

Zona estéril. Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.

Zona sin restricciones. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o en la cual el acceso no está restringido.

III. Asignación de responsabilidades

A. Autoridad competente designada para AVSEC.

La AUTORIDAD DE SEGURIDAD COMPETENTE de la aviación civil en la República Oriental del Uruguay es la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.N.A.C.I.A.).

La DEPENDENCIA DE SEGURIDAD encargada de las actividades en nombre de la Autoridad de Seguridad Competente es la DIRECCIÓN AVSEC.

Sin que la enumeración que sigue sea taxativa, las responsabilidades de esta AUTORIDAD incluyen:

a) Desarrollar normativas, planes y programas para asegurar el cumplimiento de los Tratados y Convenios Internacionales de aviación civil suscriptos por el Estado en materia de AVSEC.

b) Elaborar, aplicar y mantener actualizado el programa AVSEC nacional para que sea eficaz.

c) Definir y asignar las tareas para poner en práctica los diversos aspectos del programa nacional AVSEC.

d) Establecer los medios para coordinar las actividades AVSEC entre los diferentes organismos del País interesados o responsables de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad.

e) Poner a disposición de la administración de los aeropuertos, líneas aéreas que prestan servicios en el territorio y otros interesados una versión escrita o partes pertinentes del programa nacional AVSEC.

f) Examinar y mantener la eficacia del programa nacional AVSEC incluyendo la evaluación de las medidas y procedimientos de seguridad después de un acto de interferencia ilícita y la adopción de los cambios necesarios, para corregir los puntos débiles a fin de impedir que vuelvan a ocurrir.

g) Examinar y aprobar los programas de seguridad de los explotadores de líneas aéreas, de aeropuertos internacionales y de otros operadores que deban tenerlo.

h) Asegurarse que en los aeropuertos internacionales los servicios de seguridad se proporcionen con las instalaciones y servicios de apoyo necesario, inclusive locales, equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados, instalaciones y servicios de instrucción.

i) Elaborar y revisar, cuando corresponda, las políticas nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil.

j) Elaborar y publicar reglamentos nacionales generales relativo a la seguridad de la aviación civil.

k) Asegurarse de que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura, necesarios para la aplicación óptima de las medidas AVSEC internacionales, se integran en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en las modificaciones a los existentes en los aeropuertos internacionales del Uruguay.

l) Elaborar e implantar un programa nacional de instrucción en materia de seguridad de la aviación y coordinar la elaboración de los programas de instrucción de seguridad por los respectivos organismos y aprobarlos.

m) Elaborar Proyectos de Iniciativa para el estudio y confección del Código de Penas por la comisión de delitos que afecten la Seguridad de la Aviación Civil.

B. Administración de aeropuertos.

La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (D.G.I.A.) es responsable de la administración y operación de la infraestructura aeronáutica del País, artículo 21 del Decreto-Ley 14.747, de fecha 28 de diciembre de 1977.

La administración de cada aeropuerto es responsable de establecer y aplicar las medidas de seguridad para impedir actos de Interferencia ilícita.

Para ello designará bajo su jurisdicción, los responsables de elaborar los programas de seguridad apropiados, que serán elevados a la Autoridad de seguridad competente para su aprobación.

Las responsabilidades en materia AVSEC específicas de la D.G.I.A. incluye, sin que esta enumeración sea taxativa:

a) Asegurarse que se establecen y mantienen Programas AVSEC de aeropuerto aprobados, con los detalles de cada medida de seguridad aplicada, asegurando el cumplimiento de los requisitos del programa nacional de seguridad.

b) Asegurarse que se nombra al oficial AVSEC del aeropuerto, que dependerá directamente del Director del mismo y será el encargado de coordinar la aplicación de las disposiciones del programa AVSEC local.

c) Asegurarse que funcione un comité AVSEC en cada aeropuerto de conformidad con los requisitos establecidos en el programa nacional.

d) Asegurarse que las necesidades en materia de seguridad de la aviación se tienen en cuenta en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y servicios y en las modificaciones a los existentes en los aeropuertos.

C. Concesionarios de aeropuertos y servicios.

Cada concesionario en el aeropuerto, cuya concesión o instalaciones formen parte de la línea entre la parte pública y la aeronáutica, o a través de las cuales pueda accederse a la parte aeronáutica desde la pública, será responsable del control del acceso por sus instalaciones, en cumplimiento de las normas y requisitos del Programa de Seguridad del Aeropuerto.

D. Explotadores de líneas aéreas.

Los explotadores de líneas aéreas que proporcionan servicios internacionales desde Uruguay, aplicarán un programa AVSEC apropiado para satisfacer los requisitos del programa nacional y aeroportuario AVSEC.

Deberán presentarlo por escrito a la Autoridad de seguridad competente para su aprobación.

Este programa indicará expresamente los métodos y procedimientos que se seguirán para proteger los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra, las aeronaves, las instalaciones, y servicios, de actos de interferencia ilícita. Cada programa incluirá, como mínimo:

- a) Los objetivos del programa y los responsables de asegurar su aplicación.
- b) La organización de las funciones y responsabilidades de seguridad.

Deberá designar un Jefe de seguridad.

En caso de contratar Compañías privadas de seguridad, este personal deberá poseer instrucción específica para desempeñarse en el aeropuerto y ser aprobado previamente por la autoridad AVSEC aeroportuaria.

- c) Medidas de seguridad concretas que incluyan:

- inspecciones de seguridad previas al vuelo;
- procedimientos para asegurarse que los pasajeros que desembarcan en una escala de tránsito no dejan a bordo armas, explosivos ni otros artefactos peligrosos;
- cotejo del equipaje facturado con los pasajeros que embarcan, inclusive los pasajeros en tránsito y de transferencia;
- medidas para proteger la carga, los paquetes de mensajerías y las encomiendas exprés, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de a bordo y el equipaje facturado, inclusive el equipaje facturado fuera del aeropuerto;
- tratamiento a los pasajeros que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos;
- procedimientos para el transporte de armas en la cabina y en la bodega de la aeronave;
- control del acceso a aeronaves estacionadas y protección de las mismas.

- d) Planes de contingencia que incluyan:

- medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronave, sabotaje y amenaza de bomba;

-procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que hay a bordo de una aeronave un objeto sospechoso;

-evacuación y registro de la aeronave en tierra;

-medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse durante períodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presenten riesgos.

e) Medidas para garantizar la eficacia del programa, inclusive instrucción adecuada del personal y pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad.

E. Autoridad de Policía.

Las responsabilidades específicas de la Policía del Ministerio del Interior, en materia de seguridad de la aviación civil, sin que sean taxativas, son las siguientes:

a) Prevención y descubrimiento de delitos en las instalaciones públicas de la aviación civil.

b) Vigilancia en las áreas públicas de las terminales de los aeropuertos.

c) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, a fin de descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil, transportar estupefacientes o estar requeridos por delitos comunes, así como evitar desórdenes civiles.

d) Participar en los Planes de contingencia con las autoridades aeronáuticas, dentro de sus competencias.

e) Provisión de respuesta armada rápida a solicitud ante incidentes graves en los diferentes aeropuertos o zonas aeronáuticas restringidas.

f) Instruir al personal de policía competente en métodos y procedimientos de seguridad de la aviación pertinentes a sus operaciones.

g) Informar y colaborar a través de sus Servicios de inteligencia sobre eventos que puedan significar amenazas a la aviación civil.

h) Participar de los Comités AVSEC aeroportuarios.

i) Estar presentes en el punto de control aeroportuario para chequeo del equipaje manual, junto al personal de seguridad aeroportuaria a efectos de cumplir tareas de su competencia.

F. Ministerio de Defensa Nacional.

Las responsabilidades específicas de las Fuerzas Armadas en materia de seguridad en la aviación civil son:

a) La Fuerza Aérea, es responsable de la función de proteger a toda la infraestructura aeronáutica de los actos de interferencia ilícita, con el apoyo de otros Organismos especializados.

Deberá garantizar la seguridad de la aviación civil, según el artículo 5, inciso J, del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977.

b) El Ejército Nacional, la Armada Nacional y otros Organismos dependientes participarán en apoyo a solicitud de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Estos Organismos y Servicios estarán representados en el Comité Nacional AVSEC, o en los comités AVSEC de aeropuerto cuando corresponda.

G. Otros Organismos.

Para cumplir su misión la Autoridad de seguridad competente podrá establecer o propiciar acuerdos de diferente alcance con:

a) Ministerio del Interior, y a través de éste con todas las Dependencias del mismo que, por su área de influencia o especialidad puedan estar relacionadas con esta temática.

b) Ministerio de Salud Pública.

Hospitales Públicos.

Sanidad Aérea.

c) Universidad de la República.

Hospital de Clínicas.

d) Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Dirección Nacional de Aduanas, Comité Nacional de Emergencia, etc.

NOTA: Estos acuerdos serán apéndices de los programas de seguridad del nivel correspondiente a su alcance.

H. Financiamiento de la Seguridad.

Las inversiones para atender las necesidades de la Seguridad de la aviación serán atendidas con cargo al P.I.P. 933 "Seguridad Operacional", fondo de libre disponibilidad existiendo previsión respecto al monto de la erogación. Para los aeropuertos privados o concesión serán provistas por cuenta de los mismos.

IV. COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES

A. Comité Nacional AVSEC.

Este Comité se regirá por los artículos 1º y 2º del presente Decreto, y por el Reglamento de funcionamiento que se otorgue.

B. Comité AVSEC de aeropuerto.

En cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional en Uruguay, funcionará un comité AVSEC de aeropuerto. El objetivo principal del mismo será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de Seguridad en el aeropuerto.

En el Programa AVSEC de aeropuerto se incluirá información sobre la composición del comité, sus atribuciones y los detalles de su funcionamiento, el número de reuniones por año, la redacción y distribución de las actas, etc.

Será presidido por el Director del aeropuerto o su representante.

C. Relaciones con la prensa.

La misma será reglamentada por la Autoridad de Seguridad competente, a nivel nacional y local, en cuanto a los voceros, los canales y la forma de relacionamiento con los medios de comunicación. El documento será un apéndice del programa respectivo.

D. Comunicación y cooperación con otros Estados.

1) Programa nacional AVSEC.

A petición, Uruguay a través de la DI.N.A.C.I.A., pondrá a disposición de otros Estados una versión escrita de las Partes Pertinentes del programa nacional AVSEC. Cuando sea necesario, se cooperará con otros Estados a fin de adaptar el programa nacional AVSEC para lograr que los métodos y procedimientos sean compatibles entre los Estados y para fortalecer la seguridad de la aviación internacional en general.

2) Medidas de seguridad especiales.

Las solicitudes de otros Estados en cuanto a medidas de seguridad especiales respecto a uno o varios vuelos determinados, por parte de los explotadores de dicho Estado, se satisface en la medida de lo posible de acuerdo con el Plan de Contingencias (Local). Estas solicitudes se presentarán a la DI.N.A.C.I.A.

3) Información sobre la amenaza.

Cuando al recopilar y/o evaluar información sobre la amenaza dirigida contra la aviación civil, el país tome conocimiento de una amenaza creíble, dirigida contra los intereses de la aviación civil de otro Estado, se notificará a las autoridades competentes de dicho Estado lo antes posible.

La autoridad responsable de este procedimiento de notificación es la DI.N.A.C.I.A., o en casos urgentes las propias autoridades aeroportuarias, por el medio más idóneo que asegure la eficacia de la comunicación.

4) Programas de instrucción en materia AVSEC.

El Estado a través de la DI.N.A.C.I.A. cooperará, cuando sea necesario, con otros Estados para la elaboración e intercambio de información relativa a los programas de instrucción en materia AVSEC.

5) Acuerdos bilaterales.

Uruguay incluye la cláusula de seguridad en sus acuerdos de transporte aéreo como recomienda el Anexo 17 de O.A.C.I.

La lista actualizada será un apéndice del presente programa.

E. Comunicación con la O.A.C.I.

Uruguay indicará a O.A.C.I. la Autoridad de seguridad competente designada para seguridad de la aviación, según el punto IV. A del presente programa. En caso de que ésta cambie se notificará a la O.A.C.I. lo antes posible.

Asimismo se proporcionarán los informes escritos sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, según lo indicado en el punto X.I. de este programa.

V. PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

A. Designación de zonas de seguridad restringidas.

La D.G.I.A. con las administraciones de cada aeropuerto u otros operadores tendrán la responsabilidad de identificar las zonas en que se lleve a cabo operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil y designar las mismas como zonas de seguridad restringidas.

La D.G.I.A. hará preparar y certificará los planos que definan la superficie y los límites de toda zona de seguridad restringida. Cuando hayan cambios, se prepararán los planos sustitutivos o modificados.

El acceso a las áreas designadas como zonas de seguridad restringida se controlará de acuerdo con las normas indicadas en el programa nacional AVSEC y los programas de seguridad correspondientes, donde estarán descriptas, en cumplimiento de:

a) Código de faltas y sanciones para los aeropuertos de la República Oriental del Uruguay (Decreto 363/994) de fecha 16 de agosto de 1994.

b) Reglamentos locales de acceso para personas y vehículos, que figurarán como apéndices en los programas respectivos.

Las zonas restringidas situadas fuera de los límites de los aeropuertos son las siguientes:

a) emplazamientos de radar;

b) emplazamiento de ayudas para la navegación, (ILS, VOR, NDB , etc.);

c) antenas de VHF tierra/aire, u otras;

d) otras instalaciones o perímetros.

B. Protección de las zonas de seguridad restringidas.

Las zonas de seguridad restringidas deberán protegerse por medio de una combinación de medidas físicas y de controles de personal, para impedir el acceso no autorizado a las mismas.

Deberán estar separadas de las zonas públicas o no restringidas por medio de una barrera física apropiada, que se inspeccionará a intervalos irregulares.

El acceso autorizado a estas zonas, dentro o fuera de los aeropuertos, se controlará por medio de un Sistema de Permisos específicos.

La D.G.I.A., las Administraciones aeroportuarias o de las Zonas, serán responsables del control y administración del Sistema de Permisos para las mismas, así como de la producción y emisión de los mismos.

C. Control del acceso – Requisitos generales.

El acceso a las zonas de seguridad restringidas correspondientes designadas de acuerdo con el programa nacional AVSEC se limitará a:

a) pasajeros de buena fe provistos de documentos de viaje legítimos que han sido aceptados para viajes internacionales por un transportista aéreo; o

b) personal provisto de un permiso para zona de seguridad restringida aprobado.

Estos permisos serán otorgados de acuerdo con las normas legales y procedimientos establecidos en el programa de seguridad correspondiente.

Las autoridades responsables de controlar el acceso a las zonas de seguridad restringidas, se asegurarán que las barreras físicas que las limitan, se mantienen en buenas condiciones de funcionamiento. Asimismo indicarán en el programa los accesos autorizados de entrada a través de la barrera y se asegurarán de que éstos tienen la protección física adecuada, por lo menos de la misma calidad que la barrera misma.

D. Control del acceso – Personas

Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas de seguridad restringidas que estén designadas para su uso durante el procedimiento de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su inspección:

a) documentos de viaje auténticos y válidos así como los visados necesarios. Dichos documentos pueden ser pasaportes o documentos de identidad emitidos por el País de ciudadanía, certificados de miembros de la tripulación, documentos de migración, etc.

b) una tarjeta de embarque auténtica otorgada por un transportista aéreo y que contenga el nombre del pasajero registrado.

El acceso del personal a las zonas de seguridad restringidas será de conformidad con el sistema de permisos descrito en el programa de seguridad correspondiente.

Las autoridades que otorguen permisos de ingreso a las zonas restringidas se asegurarán que:

a) las solicitudes se presentan por escrito y firmadas por el empleador, en nombre del empleado, a una oficina competente;

b) las solicitudes presentadas se verifiquen previamente por un funcionario responsable para asegurarse de que existe razón suficiente para otorgar el permiso;

c) las personas son verificadas desde el punto de vista de seguridad por las dependencias policiales o de inteligencia para asegurarse de que no se otorga un permiso a personas indeseables;

d) las zonas de seguridad restringidas están subdivididas en sectores cuyo acceso se permite según las tareas desempeñadas;

e) cada permiso contenga como mínimo:

(1) una fotografía de frente sin lentes;

(2) número de documento de identidad nacional;

(3) fecha de expiración;

(4) nombre del titular;

(5) función que desempeña;

(6) para quién trabaja (explotador, concesionario, etc.);

(7) zonas de seguridad restringidas para las cuales es válido el permiso;

(8) un número de permiso.

f) se tenga el permiso a la vista en la ropa exterior, en todo momento cuando se entre o permanezca en la zona de seguridad restringida.

E. Control de acceso – Vehículos

Las autoridades que otorgan permisos para una zona restringida, incluirían medidas para la producción, administración, emisión y control de permisos para el acceso autorizado de vehículos a las mismas.

El número de permisos de vehículos será el mínimo, evitando la proliferación de vehículos en la parte aeronáutica y particularmente en las plataformas y zonas de maniobra de las aeronaves.

Cada permiso para vehículos deberá estar a la vista permanentemente en una parte prominente y visible del vehículo y debería contener, como mínimo:

- a) número de matrícula del vehículo;
- b) nombre o razón social del explotador del vehículo;
- c) período de validez;
- d) zonas de seguridad restringidas para las cuales es válido el permiso; y
- e) portones de acceso que puede utilizar el vehículo.

Para la autorización de acceso, se exigirá la acreditación que los conductores están calificados para conducir la correspondiente clase de vehículo y que han recibido instrucción sobre todos los requisitos de seguridad para conducir el mismo, en particular en la parte aeronáutica.

F. Aeronaves.

1) Responsabilidad.

Los explotadores de aeronaves serán responsables de la Seguridad de sus aeronaves.

2) Condiciones normales para las operaciones.

Cuando una aeronave no esté en servicio y permanezca sin vigilancia, deberán cerrarse todas las puertas exteriores y retirar el equipo de embarque (escalerillas, pasarela, etc.).

Como medidas adicionales podrán incluir la asignación de personal para controlar el acceso a dicha aeronave.

Los explotadores de aeronaves se asegurarán que cuando la aeronave entre en servicio, se haga un registro previo al vuelo a fin de descubrir si hay objetos sospechosos que puedan ocultar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos, u otras anomalías.

3) Condiciones de intensificación de la amenaza.

La Autoridad de seguridad competente, establecerá conjuntamente con los Organismos nacionales de Información e Inteligencia un mecanismo eficaz para la evaluación constante del grado de amenaza a la aviación civil.

Los niveles de alerta se clasificarán de 1 a 4 en cuanto a la intensidad de las medidas de Seguridad a adoptar. Las medidas que involucran figurarán en un Apéndice con la clasificación apropiada.

Los mismos podrán ser declarados a nivel nacional o local y para una, varias o todas las categorías que se indican a continuación:

- a) Terminales de pasajeros.
- b) Accesos a la parte aeronáutica.
- c) Servicios de seguridad.
- d) Explotadores de aeronaves.
- e) Pasajeros.
- f) Equipaje de mano y facturado.
- g) Carga.
- h) Correo.
- i) Servicios.

Con respecto a los vuelos que se consideren bajo mayor amenaza, los explotadores adoptarán medidas apropiadas para asegurarse de que los pasajeros que se desembarquen en tránsito no dejen objetos a bordo.

Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita:

- a) se notificará al explotador de la línea aérea; y
- b) se llevará a cabo un registro de la aeronave.

Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra:

- a) se notificará lo antes posible a las autoridades competentes del aeropuerto; y
- b) se adoptarán medidas apropiadas para proteger la aeronave.

G. Instalaciones y servicios indispensables, para la navegación y de otro tipo.

La Autoridad de seguridad competente se asegurará que las Autoridades responsables de las instalaciones o servicios indispensables han establecido las medidas de seguridad apropiadas dentro de los programas respectivos y que existen los planes de contingencia para evitar, reemplazar o proveer servicios de alternativa para superar la pérdida de una instalación vital debido a un acto de sabotaje u otro tipo de interferencia.

VI. CONTROLES DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE SUBEN A BORDO

A. Inspección de los Pasajeros y equipaje de mano.

1) Generalidades.

El objetivo de inspeccionar a los pasajeros y el equipaje de mano es impedir que se introduzcan en una aeronave armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Todos los pasajeros y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles que tengan acceso a una aeronave o zona estéril.

2) Zonas estériles.

Se consideran estériles las zonas donde entren los pasajeros después de haber sido inspeccionados y antes de pasar a bordo de una aeronave.

La integridad de las mismas se mantendrá mediante el uso de cerrojos u otros controles, en todos los puntos posibles de acceso. La autoridad de seguridad aeroportuaria efectuará una inspección completa antes de habilitarlas.

3) Autoridad.

La autoridad para la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano será el Personal de seguridad aeroportuaria.

Todos los pasajeros y su equipaje de mano que partan en vuelos internacionales serán inspeccionados utilizando equipos de detección de metales y de rayos X. El programa de seguridad del aeropuerto contendrá la información precisa sobre el uso correcto de dicho equipo.

4) Registro manual.

El registro manual de los pasajeros y de su equipaje de mano se llevará a cabo cuando no haya equipos de seguridad disponibles o no esté en buenas condiciones de funcionamiento.

También se efectuará el registro manual para identificar los objetos que lleven los pasajeros consigo y que hagan funcionar la alarma del equipo de seguridad y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante la inspección por los rayos X del equipaje de mano.

La información específica sobre los procedimientos apropiados y las responsabilidades respecto del registro manual de los pasajeros y su equipaje de mano deberá figurar en el programa de seguridad del aeropuerto.

5) Registros al azar.

Además de los casos indicados precedentemente, el personal de inspección llevará a cabo un porcentaje determinado de registros manuales al azar de los pasajeros y su equipaje de mano, a fin de tener una medida disuasiva adicional.

El porcentaje deberá ser de un mínimo del 5% de todos los pasajeros y de los bultos del equipaje de mano. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza, según se establece en los planes de contingencia nacional y de aeropuerto.

6) Objetos retenidos.

El personal de inspección retendrá todos los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud. En casos en que se detecten armas de fuego, explosivos u otras

armas ofensivas, se notificará inmediatamente a las autoridades competentes y se entregarán a ésta dichos objetos. Podrá exigirse que el pasajero en cuestión se someta a averiguaciones por parte de la policía.

Ciertos objetos retenidos podrán transportarse al lugar de destino del pasajero en la bodega de la aeronave y devolverse al pasajero en su destino final. Los procedimientos para estas circunstancias deberán estar indicados en el programa de seguridad escrito del explotador.

7) Negativa a someterse a una inspección.

Se negará el embarque a toda persona que no quiera someterse a un registro personal de acuerdo con el presente programa o se niegue a someter a un registro o inspección su equipaje facturado o de mano.

8) Separación de los Pasajeros inspeccionados sin inspeccionar.

La Autoridad aeroportuaria deberá asegurarse de que no se mezclen o entren en contacto los pasajeros sometidos al control de seguridad y otras personas no sometidas al mismo en el aeropuerto, una vez que hayan pasado el puesto de control de seguridad.

En el caso de que se mezclen los pasajeros inspeccionados con los no inspeccionados, se adoptarán las siguientes medidas:

a) Se desalojarán las personas de la zona estéril y la autoridad de seguridad aeroportuaria llevará a cabo un registro completo.

b) Los pasajeros y su equipaje de mano que salen deberán ser sometidos a una segunda inspección antes que se les permita subir a bordo de la aeronave.

c) En caso que algún pasajero que sale haya tenido acceso a una aeronave después de que se hayan mezclado accidentalmente los pasajeros, también se llevará a cabo un registro completo de la aeronave por la compañía.

9) Falla en los controles de seguridad.

Si se descubre después que partió una aeronave una falla en la aplicación de los controles de seguridad del vuelo, deberá notificarse a las autoridades competentes de llegada el tipo de falla.

B. Pasajeros en tránsito y que transfieren a otro vuelo.

Los explotadores aéreos que transporten pasajeros internacionales incluirán en sus programas de seguridad medidas adecuadas para controlar los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito y en transferencia entre líneas aéreas, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave objetos no autorizados.

Con las medidas, se asegurarán que los pasajeros en tránsito y en transferencia, no tienen acceso a su equipaje facturado, ni contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas. Cuando no se haya efectuado ningún control total, o no pueda hacerse, los pasajeros serán inspeccionados nuevamente antes de subir a bordo.

Las administraciones de aeropuertos designarán y mantendrán instalaciones y servicios de aeropuerto, para facilitar el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y en transferencia.

C. Tripulación de línea aérea. Personal de aeropuerto y personas que no son pasajeros.

Las tripulaciones de línea aérea, el personal de aeropuerto y otras personas que no sean pasajeros y que deban entrar a una zona estéril, lo harán por el puesto de control de seguridad y serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano de los pasajeros.

D. Procedimientos de inspección especiales.

Las personas que de conformidad con los convenios internacionales vigentes en el País, tengan la calidad de agente diplomático o consular realizarán la inspección de rutina previa al embarque, incluido el equipaje de mano, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades.

Similar situación corresponde a parlamentarios, Ministros y otras personas con cargos políticos, no contemplados en las excepciones de este programa.

Las valijas diplomáticas (sacos consulares) que lleven signos externos visibles de un Estado, no serán inspeccionados ni registrados, siempre que estén precintados y la persona que tenga la valija diplomática presente una identificación y una autorización apropiadas (pasaporte diplomático u oficial, carta de autorización) para llevar la valija.

Los demás bultos de mano no estarán exentos de la inspección y serán tramitados de la forma ordinaria aplicable a otros pasajeros.

1) Excepciones a la inspección.

Son las siguientes:

a) Presidente de la República Oriental de Uruguay.

b) Jefes de Estado extranjeros.

c) Miembros de gobiernos extranjeros en visita oficial.

d) Presidentes de Organismos Internacionales, por ejemplo Secretario General de las Naciones Unidas, etc.

En caso que por razones de índole nacional, se determinen otras excepciones concretas en el procedimiento de inspección aeroportuario, la lista correspondiente deberá ser notificada con anticipación al explotador si corresponde y a la administración del aeropuerto, para que disponga las medidas de seguridad adecuadas.

2) *Material clasificado confidencial.*

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competentes, será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no contiene armas u objetos peligrosos. Sin embargo, si hay dudas respecto a la seguridad, dicho material podrá no ser transportado por los explotadores de líneas aéreas.

3) *Inspecciones en privado.*

Normalmente, no se proporcionará inspección en privado. Sin embargo, los pasajeros que requieran una tramitación especial, inclusive los que llevan objetos de

gran valor, tengan marcapasos y los físicamente incapacitados, pueden ser inspeccionados en una zona fuera de vista de otros pasajeros. En tal caso, se inspeccionará el pasajero y su equipaje de mano:

- a) mediante inspección directa de rayos X de todo el equipaje de mano;
- b) utilizando un detector de metales manual, o en el caso de un pasajero con un marcapasos o físicamente incapacitado que no pueda ser sometido a procedimientos ordinarios de detección de metales, mediante cacheo;
- c) por una persona que ha recibido instrucción apropiada para desempeñar esta función; y
- d) inmediatamente después de la inspección, el pasajero será escoltado a la zona estéril.

E. Transporte autorizado de armas de fuego.

La tenencia de armas de fuego en la cabina de una aeronave, por parte de agentes del orden público, solo se permitirá en casos excepcionales no solucionables con la presencia a bordo de un número suficiente de agentes sin armamento, o a través de otras medidas.

Aún así las armas deberán estar desprovistas del cargador o la munición correspondiente durante todo el vuelo, de acuerdo a la recomendación del Anexo correspondiente de la O.A.C.I.

Las coordinaciones previas por parte de la Autoridad involucradas deben incluir a las Autoridades de seguridad aeroportuaria y al explotador de la línea aérea.

Los explotadores de líneas aéreas que transporten personas autorizadas a tener consigo armas de fuego se asegurarán de que:

- a) se presenta la documentación apropiada autorizando por escrito la tenencia de armas;
- b) antes del embarque, las personas armadas recibieron información completa respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas;
- c) no se sirvan bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas;
- d) el Piloto al mando y todos los miembros de la tripulación están notificados respecto al número de personas armadas a bordo y la ubicación de sus asientos.

1) Transporte autorizado de armas de fuego en lugares inaccesibles.

Los explotadores de líneas aéreas, podrán transportar armas en lugares fuera de cabina de pasajeros en las siguientes condiciones:

- a) el explotador o representante confirma que el arma está en el equipaje facturado del pasajero y que la misma está descargada;
- b) el arma está guardada en cualquier otro sitio inaccesible a todas las personas mientras la aeronave está en vuelo.

F. Personas bajo custodia y bajo control administrativo.

Requisitos de notificación.

La autoridad competente notificará en el momento apropiado al explotador de la línea aérea correspondiente y al piloto al mando cuando haya pasajeros obligados a viajar debido a que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

Entre estos pasajeros se incluyen las personas bajo custodia de personal de mantenimiento del orden público, personas mentalmente trastornadas custodiadas y personas deportadas o inadmisibles.

Cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisibile o haber sido objeto de una orden de deportación, la autoridad competente informará a las autoridades de los Estados de tránsito y destino la razón por la que se transporta a dicha persona y una evaluación de cualquier riesgo que la misma plantee.

1) Medidas Procedimientos de seguridad.

Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, y aplicarán, las medidas y los procedimientos de seguridad apropiados para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando haya pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

G. Equipaje facturado.

1) Aceptación y Protección.

Los explotadores de líneas aéreas que presten servicios internacionales se asegurarán que el equipaje facturado solamente se aceptará a pasajeros provistos de su pasaje, expedido por un agente responsable o un representante autorizado del explotador.

El equipaje de los pasajeros una vez aceptado, será vigilado y protegido del acceso no autorizado hasta el momento de ser devuelto a los mismos en su destino.

El acceso a las zonas de reunión de equipaje y los puntos de transbordo del equipaje, estará restringido al personal autorizado solamente. Los empleados si constatan la presencia de personas no identificadas o no autorizadas informarán de inmediato a sus superiores y la autoridad de seguridad aeroportuaria apropiada.

El personal que transporta los bultos a y desde las aeronaves estará alerta para impedir que se pongan bultos, paquetes, u otros objetos en las cintas transportadoras, carros o vehículos y preverá que el equipaje cargado en los carros no quede sin vigilancia.

2) Cotejo de los Pasajeros con el equipaje.

a) Los explotadores no transportarán el equipaje facturado de los pasajeros que no aborden efectivamente la aeronave;

b) Se aplicarán medidas para asegurarse de que en caso de que haya pasajeros que se desembarquen en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado se descargue de la aeronave.

c) El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa a someterse al procedimiento de inspección será descargado de la aeronave.

Todo el equipaje facturado será sometido a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave. El procedimiento para la inspección del mismo, figurará en el programa de seguridad del aeropuerto.

El equipaje facturado de los pasajeros en transferencia, será inspeccionado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen. Los explotadores de líneas aéreas se asegurarán de que el equipaje de transferencia no sea cargado, hasta que se confirme que el pasajero se encuentre a bordo.

3) Almacenamiento del equipaje extraviado.

En los aeropuertos internacionales deberán existir zonas o recintos de almacenamiento seguras en las que se conservará el equipaje extraviado hasta que se expida, reclame o se disponga del mismo, de acuerdo con los procedimientos de seguridad del aeropuerto.

H. Carga, paquetes de mensajerías encomiendas exprés y correo.

Toda la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas exprés y el correo que deban ser transportados en vuelos internacionales de pasajeros, se someterán a controles de seguridad apropiados por parte de los explotadores aéreos.

La Autoridad de seguridad competente establecerá los controles de seguridad concretos que deben aplicarse a la carga aérea, correo, paquetes de mensajería, y encomiendas exprés, tanto con un nivel de alerta normal como el que sea apropiado por intensificación de la amenaza.

La carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas exprés y el correo que se transporten en vuelos internacionales de pasajeros, se manipularán y trasladarán dentro del aeropuerto, con las medidas de seguridad suficientes para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos en los mismos.

I. Aprovisionamiento y suministros.

Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, procedimientos y controles apropiados para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones y los suministros que deban transportarse a bordo.

Las compañías de servicios de aprovisionamiento a bordo, establecidas en el aeropuerto y las que están fuera del mismo, tendrán un programa de seguridad. Deberán aplicar medidas y procedimientos apropiados para impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones, así como impedir la introducción de armas, explosivos u otros objetos peligrosos en las provisiones y suministros de a bordo.

Las que están establecidas fuera de aeropuerto, se asegurarán que durante el trayecto desde un lugar seguro de sus instalaciones, hasta la carga a bordo de los suministros los mismos están protegidos de acceso no autorizado.

VII. EQUIPOS DE SEGURIDAD

A. Adquisición.

Los mismos, ya sea para la inspección por rayos X, detectores de metales de p \acute{o} rtico o manuales y otros equipos para seguridad deber \acute{a} n estar dentro de los est \acute{a} ndares aceptados internacionalmente, en lo referido a radiaciones emitidas, vida \acute{u} til, \acute{i} ndice medio de fallas, etc.

La Oficina AVSEC, proporcionar \acute{a} mayor orientaci \acute{o} n al respecto.

B. Calibraci \acute{o} n.

Los equipos deber \acute{a} n estar debidamente calibrados en sus niveles de alarma, proporcional al nivel de alerta que corresponda con el grado de amenaza existente.

C. Utilizaci \acute{o} n y mantenimiento.

Todo equipo de seguridad se usar \acute{a} de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y los procedimientos del programa de seguridad del aeropuerto, del explotador, o arrendatario.

Los adquirentes deber \acute{a} n incluir en los contratos de compra un calendario de mantenimiento preventivo, con t \acute{e} cnicos calificados, a fin de reducir al m \acute{i} nimo la paralizaci \acute{o} n de los equipos.

VIII. PERSONAL

A. Criterios de selecci \acute{o} n

El personal de los servicios de seguridad aeroportuaria, podr \acute{a} ser de ambos sexos y en todos los casos deber \acute{a} cumplir con los criterios m \acute{i} nimos que se indican:

a. Pasar un examen sicof \acute{i} sico en el que conste su excelente estado de salud, con niveles m \acute{i} nimos para agudeza visual, capacidad auditiva, correcta percepci \acute{o} n de los colores, detalles, etc., seg \acute{u} n las tareas a desempe \acute{n} ar.

b. poseer buenas relaciones humanas.

c. tener conocimientos b \acute{a} sicos de ingl \acute{e} s.

d. educaci \acute{o} n secundaria con ciclo b \acute{a} sico completo aprobado.

e. buenos antecedentes laborales, penales, etc., los que ser \acute{a} n evaluados antes del ingreso.

f. edad al ingreso entre 18 y 30 a \acute{n} os.

g. otros, seg \acute{u} n la funci \acute{o} n, de acuerdo a las recomendaciones del Manual de Seguridad de la O.A.C.I. vigente (Doc. 8973).

Los puestos de trabajo se cubrir \acute{a} n con asignaciones de recursos humanos que el Ministerio de Defensa Nacional afectar \acute{a} de acuerdo a las necesidades de funcionamiento del Plan Nacional de Seguridad, acudiendo al personal de otras Unidades Ejecutoras, si ello fuera necesario.

B. Instrucci \acute{o} n

Cada organización con responsabilidades específicas dentro del programa nacional AVSEC elaborará y aplicará programas de selección e instrucción para su personal, a fin de garantizar la correcta concordancia con el mismo.

Antes de su implantación, los someterá por escrito para la aprobación de la Autoridad de seguridad competente.

Cada programa de instrucción contendrá como mínimo:

- a) objetivos y criterios relativos a la instrucción;
- b) responsabilidades asignadas relativas a la instrucción;
- c) información relativa a la selección y presentación de los candidatos y pruebas a las que se someterán;
- d) plan de estudios;
- e) temarios de las asignaturas, por unidades y detallados;
- f) instrucciones sobre la utilización y cuidado de las ayudas para la instrucción y los textos de consulta;
- g) procedimientos para evaluar los sistemas de instrucción.

Todo organismo encargado de la elaboración y aplicación de los programas de instrucción se asegurará de que se dispone de un número suficiente de instructores calificados para impartir los cursos.

Además de los programas de instrucción de cada organismo, la Autoridad de seguridad competente propiciará programas de instrucción amplios para crear conciencia de seguridad, destinados a todas las personas relacionadas a la aviación civil, que no hayan tomado parte de cursos específicos de seguridad en la materia.

Todos los organismos o institutos que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación conservarán los registros del personal, inclusive de los resultados de los cursos.

La Autoridad de seguridad competente es responsable de coordinar el intercambio de información con la O.A.C.I. y otros Estados contratantes, cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.

Este literal se financiará con cargo al P.I.P. 933 "Seguridad Operacional", fondos de libre disponibilidad, existiendo previsión respecto al monto de la erogación.

IX. PROCEDIMIENTOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

A. Responsabilidades

Los explotadores y operadores en general deberán poner a disposición del personal que designe la Autoridad de seguridad competente, la aeronave, dependencia o instalación, la carga, el correo y suministros, así como personal especializado y medios

de su dependencia, cuando se vean involucrados en una amenaza o situación de interferencia ilícita.

El correo será inspeccionado en acuerdo con las Empresas u Organismos correspondientes. Dicha revisión no podrá importar violación de la correspondencia.

La carga será inspeccionada o registrada de acuerdo con los operadores y en la forma establecida en los respectivos planes.

El registro de las aeronaves o instalaciones será efectuada por personal del explotador u Operador, conjuntamente con personal de seguridad.

B. Medidas iniciales.

Todos los organismos que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas que se indican en el plan de contingencia local, incluido la comunicación al responsable de coordinar el mismo.

Cada organización que reciba esa notificación deberá recopilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente en curso.

Las medidas específicas se adoptarán por la autoridad al mando, luego de una evaluación clara de la información y de las pruebas disponibles. La evaluación corresponde al E.C.I. local con las partes interesadas.

Al llevar a cabo la evaluación se utilizará la identificación positiva del objetivo, para clasificar la amenaza como “concreta”, “imprecisa” o “broma”.

En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva, exige que la misma tenga referencias específicas al objetivo en cuestión (en el caso de una aeronave, mencionando el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de notificación, etc.) e incluya otros datos concretos que agreguen credibilidad positiva a la notificación.

El criterio para determinar la identificación positiva del objetivo será “confidencial”, cuyos detalles conocerá el E.C.I. local.

Una vez definida la evaluación, se difundirá a todos los interesados y las medidas concretas se adoptarán de conformidad con el plan de contingencia que corresponda.

C. Mando

La responsabilidad del mando ejecutivo a nivel nacional de respuesta a un acto de interferencia ilícita (Alerta 3) corresponde al Poder Ejecutivo a través del Comité Nacional de Emergencia; sin perjuicio de sus actuales atribuciones conferidas legalmente. En el lugar del incidente las medidas iniciales al Equipo de Control de Incidentes (E.C.I.), Local hasta su traslado al Comité Nacional de Emergencia del que será su asesor, y mantendrá enlace directo y seguro.

El mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita es responsabilidad de la Fuerza Aérea.

Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta estará a cargo de:

a) la DI.N.A.C.I.A., a través de los Servicios de tránsito aéreo mientras la aeronave está en el aire, hasta que ésta se detiene en la posición aislada luego del aterrizaje, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje para decolar, hasta que la misma abandona el espacio aéreo de Uruguay.

b) al Equipo de Control de Incidentes (E.C.I.), desde el momento en que la aeronave se detiene en la posición aislada después de aterrizar hasta que concluye el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.

D. Control

Cuando se reciba la notificación de que un acto de interferencia ilícita estará afectando un aeropuerto o una aeronave en vuelo, la autoridad aeroportuaria activará el CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (C.O.E.), donde se instalará el EQUIPO DE CONTROL DE INCIDENTES (E.C.I.) correspondiente, el que a su vez alertará al Sistema Nacional de Emergencias, si el suceso lo justifica, a fin de adoptar las medidas de Contingencia a nivel Nacional.

La autoridad aeroportuaria será responsable de activar las medidas de acuerdo con el Plan de Contingencia del aeropuerto y poner en funcionamiento las instalaciones y equipos del Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.).

Será responsabilidad de la autoridad aeroportuaria que las instalaciones, equipos y comunicaciones del C.O.E. estén en buenas condiciones de uso y de funcionamiento.

E. Provisión de Servicios de Navegación Aérea.

En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita, entre en el espacio Uruguayo para aterrizar en un aeródromo, el Centro de Control de Tránsito Aéreo debe prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, teniendo presente la posibilidad de un descenso de emergencia, y adoptar las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, inclusive la autorización para aterrizar.

Al aterrizar, la aeronave debe ser dirigida al puesto aislado de estacionamiento y procederse de acuerdo con Plan de Contingencia respectivo.

Se adoptarán todas las medidas posibles para asegurarse de que la aeronave permanezca en tierra, a menos que su partida sea necesaria debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas.

En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita cruce el espacio aéreo del País, el Centro de Control de Tránsito Aéreo prestará la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en el espacio aéreo. El Centro de Control deberá transmitir información necesaria a los servicios de tránsito aéreo de los Estados involucrados, inclusive los del aeropuerto de destino conocido o supuesto, a fin que puedan adoptarse medidas de protección oportunas y apropiadas en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave.

F. Apoyo de Especialistas.

La Autoridad de seguridad competente coordinará con el Comité Nacional de Emergencia la presencia de especialistas tales como: negociadores de rehenes,

dependencias para desactivación de explosivos, intérpretes, equipos de intervención armada, etc., para los planes de contingencia respectivos. El transporte de especialistas tendrá prioridad por el medio más rápido y directo posible al lugar del incidente.

G. Órganos de información pública.

Durante un acto de interferencia ilícita (Alerta 3), la información para los medios de la Prensa, sólo será proporcionada a través del portavoz designado por el Sistema Nacional de Emergencia.

H. Notificación.

1) A LOS ESTADOS

En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita, Uruguay a través del Ministerio de Relaciones Exteriores transmitirá toda la información pertinente:

- a) al Estado de matrícula de la aeronave afectada;
- b) al Estado del explotador;
- c) a los Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados o detenidos como consecuencia del suceso; y
- d) a cada Estado del que se sabe que hay ciudadanos a bordo de aeronave.

2) A LA O.A.C.I.

Cuando ocurra un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, Uruguay a través de la D.I.N.A.C.I.A., preparará y enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional los informes siguientes:

- a) Informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita, que enviará a la O.A.C.I. dentro de los 30 días del suceso.
- b) Informe final sobre un acto de interferencia ilícita, que se envía a la O.A.C.I. dentro de los 60 días del suceso.

X. EVALUACIÓN DE LA EFICACIA

1) EVALUACIONES

La Autoridad de seguridad competente conducirá una apreciación anual de la eficacia general del sistema nacional y de sus partes.

2) INSPECCIONES

La Oficina AVSEC, como Dependencia Encargada y a través de Inspectores, conducirá un programa anual de inspecciones, elevando los informes correspondientes a la Autoridad de seguridad competente.

3) PRUEBAS

La Autoridad de seguridad competente determinará anualmente los elementos del sistema a probar y los procedimientos y normas a aplicar. Las personas que lleven adelante las pruebas, estarán munidas de autorización escrita pertinente y deberán presentarla en caso de tener que identificarse de serle requerida por el personal de seguridad en servicio.

4) EJERCICIOS

La Autoridad de seguridad competente determinará que periódicamente se lleven ejercicios para chequear la eficacia de los planes y contingencia para hacer frente a actos de interferencia ilícita.

XI. AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA

Generalidades

La recopilación y evaluación rápida y continua de la información relativa a la amenaza y la transmisión de dicha información confidencial, autoridades competentes, es esencial para mantener un programa AVSEC eficaz.

Según el nivel de amenaza que exista en el país, y de acuerdo con la situación internacional, se ajustarán los elementos del programa nacional AVSEC.

Responsabilidades

1) Verificación de la información sobre la amenaza.

Los Servicios Nacionales de Información serán responsables de verificar la información sobre las amenazas relativas a la aviación civil, incluyendo, aunque la enumeración no sea exhaustiva, información sobre grupos terroristas nacionales e internacionales, grupos violentos con implicaciones políticas y elementos criminales.

2) Evaluación de la información sobre la amenaza.

La Autoridad de seguridad competente con el Comité nacional AVSEC serán responsables de la evaluación de la información sobre la amenaza en términos de posibles ataques contra los intereses de la aviación civil.

3) Difusión de la información sobre la amenaza.

Los Servicios de Información Nacional difundirán oportunamente a la autoridad de seguridad competente los informes sobre la amenaza por procedimiento que se establezca.

4) Responsable de la información sobre la amenaza/ajuste del programa.

En respuesta a informaciones concretas sobre posibles amenazas a la Aviación Civil, quienes la evalúan considerarán la vulnerabilidad de diferentes objetivos y asegurarán que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades involucradas adoptan medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza.

A un aumento general en el nivel de la amenaza dirigida contra la Aviación Civil, se responderá con un incremento en el nivel de alerta, lo que implica establecer refuerzos generales de las medidas de seguridad en todo el sistema, según los planes de contingencia nacional y específicos en el área local.

A las amenazas dirigidas contra objetivos concretos, (aeronaves, líneas aéreas, instalaciones de aeropuerto, etc.) se hará frente con medidas concretas, especificadas en los planes de contingencia correspondientes.

C. Evaluación de incidentes.

Luego de cada incidente la Autoridad de seguridad competente llevará adelante una evaluación para determinar la eficacia de las medidas empleadas, o propiciar los ajustes necesarios.

Estos ajustes se harán en coordinación con el Comité Nacional AVSEC y los Comités AVSEC de aeropuertos.

XII. APÉNDICES

Este Programa contiene las Políticas nacionales sobre Seguridad de la Aviación.

Los detalles concretos y los procedimientos de cómo se llevarán a la prácticas esas políticas, deberán establecerse en documentos específicos en diferente grado de clasificación, en cuanto a la difusión de su contenido.

Estos documentos de apoyo, incluido uno con la Normativa Nacional actualizada, son parte del Programa Nacional y en la medida que se aprueben, serán incorporados como Apéndices al mismo.

Art. 4°. Las disposiciones del presente Decreto se aplicarán sin perjuicio de las competencias de los diferentes organismos con jurisdicción en el recinto aeroportuario.

Art. 5°. Cométese a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, como Autoridad de Seguridad competente, la elaboración de las Reglamentaciones correspondientes establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil aprobado por el presente Decreto.

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
GUILLERMO STIRLING
GUZMÁN
LUCIO CÁCERES
JUAN BORDABERRY
SANTIAGO PÉREZ DEL CASTILLO
CONRADO BONILLA
GONZALO GONZÁLEZ
SAÚL IRURETA.

Servicios aeroportuarios

Tasas y precios

Decreto 420/003

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 24 de octubre de 2003.

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea a efectos de adecuar los precios de los servicios aeroportuarios fijados por los Decretos 160/001 del 7 de mayo de 2001 y 407/001 del 16 de octubre de 2001.

Resultando: Que compete a la autoridad aeronáutica la propuesta para la determinación de las tasas y precios concernientes al uso de aeródromos públicos, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 70 del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974.

Considerando: I) Que corresponde adecuar las tarifas vigentes a la realidad actual de la aeronáutica, que ha visto descender su actividad tanto en lo que refiere a la aviación comercial, como a la aviación general.

II) Que al reducirse las operaciones aerocomerciales por razones externas e internas, se ha producido una sensible reducción en el movimiento de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Carrasco, que se refleja en toda la actividad del Edificio Terminal.

III) Que el artículo 1º del Decreto 160/001 de 7 de mayo de 2001 expresa que los servicios aeroportuarios deberán ser pagados en la moneda establecida en el mismo, habiéndose fijado en dólares de los Estados Unidos de América los precios establecidos en las Tablas 4, 5, 6, 7, 9, 10, 14 y 16, cuando en realidad los usuarios de dichos servicios desarrollan sus actividades en moneda nacional, lo que hace más gravosa aún su situación.

IV) Que a efectos de mantener una razonable equivalencia entre los costos de las prestaciones y sus tarifas, corresponde fijar estas últimas en Unidades Reajustables (U.R.), manteniéndose en dólares de los Estados Unidos de América las Tablas que refieren a servicios prestados a usuarios que perciben sus ingresos en esa moneda y ajustándose a la realidad regional el Precio de Embarque Internacional.

Atento: A lo precedentemente expuesto y a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Las Tasas y Precios por servicios aeroportuarios deberán ser pagados por los usuarios de los servicios, en la moneda, cotización, plazo y forma que en cada caso se establece en el presente Decreto.

Art. 2º. Los aeródromos y aeropuertos quedan categorizados a los efectos del pago por servicios aeroportuarios de la siguiente forma:

A – Primera categoría: Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso” y Aeropuerto Internacional de Alternativa “Santa Bernardina” (Durazno).

B – Segunda categoría: Aeropuertos Internacionales de Salto, Rivera, Melo, Colonia, Paysandú, Artigas y Ángel S. Adami (Melilla).

C – Tercera categoría: Otros.

Art. 3°. Las Tasas y Precios de los distintos servicios serán aplicados a partir del día 15 de agosto de 2003 conforme a las Tablas que se detallan a continuación.

Tabla 1: PRECIO POR PROTECCIÓN AL VUELO Y POR USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

El peso de la aeronave considerado para la aplicación de esta Tabla es el Máximo Peso de Decolaje (MTOW), de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad.

| | |
|-----------------------------------|------|
| Peso de la Aeronave en Toneladas: | U\$S |
| Hasta 10 | 89 |
| Más de 10 hasta 70 | 238 |
| Más de 70 | 349 |

A – MONEDA Y COTIZACIÓN A QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO:

1) A las empresas de servicios aéreos extranjeros con representación en el país se les facturarán mensualmente los importes adeudados, que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente a aquél en que se originó la deuda. Dentro del mismo plazo deberán recabar el recibo correspondiente en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica contra entrega del boleto de depósito.

2) Otros usuarios.

Se les facturará y enviará a su dirección postal los importes adeudados, que deberán hacer llegar a la citada Dirección Nacional dentro de los 45 días calendario siguientes a la fecha de la factura.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves en operación de búsqueda y salvamento.

D – DISPENSAS:

- 1 – Las aeronaves que realicen un aterrizaje en territorio nacional.
- 2 – Aeronaves privadas de nacionalidad uruguaya.
- 3 – Aeronaves que vuelen exclusivamente de acuerdo con reglas de vuelo visual (VFR).
- 4 – Aeronaves privadas extranjeras abonarán un 30% (treinta por ciento) del precio.

TABLA 2: PRECIO POR ATERRIZAJE

El peso de la aeronave considerado para la aplicación de esta Tabla es el Máximo Peso de Decolaje (MTOW) de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad.

| Peso de la aeronave en Toneladas: | Aeropuertos de: | | |
|-----------------------------------|-----------------|---------|---------|
| | 1ª Cat. | 2ª Cat. | 3ª Cat. |
| | | U\$S | |
| Hasta 10 | 30 | 30 | 25 |
| Más de 10 hasta 20 | 153 | 135 | 38 |
| Más de 20 hasta 30 | 191 | 169 | 48 |
| Más de 30 hasta 70 | 286 | 228 | — |
| Más de 70 hasta 170 | 404 | — | — |
| Más de 170 | 550 | — | — |

Las operaciones llevadas a cabo desde media hora después de la puesta del sol y hasta media hora antes de la salida del sol, tendrán un recargo del 20% (veinte por ciento).

A – MONEDA y COTIZACIÓN QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO

1 – A las empresas de servicios aéreos nacionales y extranjeros con representación en el país se les facturará mensualmente los importes adeudados que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente al que se prestó el servicio.

2 – Otros usuarios

Deberán hacer efectivo el pago en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos uruguayos a la cotización fijada por el Banco Central del Uruguay para el dólar financiero vendedor del último día del mes anterior a aquél en que se originó la deuda, previo al decolaje, al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.

4 – Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpan su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.

5 – Aeronaves que efectúen vuelos de prueba o instrucción.

D – DISPENSAS:

Las aeronaves de aviación general y empresas nacionales con aeronaves matriculadas en la República Oriental del Uruguay en vuelos nacionales, quedarán dispensadas de la aplicación de esta Tabla hasta el 31 de diciembre de 2003.

TABLA 3: PRECIO POR ESTACIONAMIENTO

1 – Aeronaves extranjeras:

El precio se aplicará a las aeronaves Comerciales y de Aviación General transcurridas 3 y 1 horas respectivamente de permanencia en el Aeropuerto, cobrándose por tal concepto:

A – En plataforma operativa: 5% (cinco por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponde a la aeronave, por hora o fracción.

B – Fuera de plataforma operativa: (en aquellos aeropuertos que cuentan con esta facilidad) 2,5% (dos y medio por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponda a la aeronave por hora o fracción.

C – Las aeronaves extranjeras en reparación en los talleres mecánicos autorizados en los diversos aeropuertos, no abonarán precio de estacionamiento mientras dure la reparación debiendo ajustarse los interesados, a la reglamentación que establezca el organismo recaudador.

2 – Aeronaves nacionales:

Las aeronaves de matrícula nacional pagarán el precio por estacionamiento solamente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

A – MONEDA y COTIZACIÓN A QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO:

1 – Las empresas de servicios aéreos nacionales y extranjeros con representación en el país: se les facturará mensualmente los importes adeudados que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente al que se prestó el servicio.

2 – Otros usuarios.

Deberán hacer efectivo el pago en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos uruguayos a la cotización fijada por el Banco Central del Uruguay para el dólar financiero vendedor del último día del mes anterior a aquél en que se originó la deuda, previo al decolaje, al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.

4 – Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpan su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.

5 – Fuera de la plataforma operativa las aeronaves que posean base en el aeropuerto (debidamente autorizada por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica).

TABLA 4: PRECIO POR OCUPACIÓN DE HANGARES y HANGARES TALLERES

A – HANGARES

1 – Aeropuertos de 1ª Categoría..... UR 0,27 por m² por mes.

2 – Otros AeropuertosUR 0,09 por m² por mes.

B – HANGARES TALLERES

1 – Aeropuertos de 1ª Categoría..... UR 0,09 por m² por mes.

2 – Otros Aeropuertos UR 0,045 por m² por mes.

FORMA DE PAGO Y PLAZO: El Organismo facturará mensualmente el importe adeudado, debiéndose abonar el mismo mediante depósito en el Banco de la República Oriental del Uruguay, dentro de los 10 primeros días del mes calendario siguiente. Posteriormente, deberá retirarse el recibo correspondiente en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica contra entrega del comprobante del depósito.

TABLA 5: PRECIO POR OCUPACIÓN DE LOCALES, OFICINAS, DEPÓSITOS y ESPACIOS

1 – LOCALES y OFICINAS: Precio mensual por metro cuadrado.

1.1 – Aeropuertos de Primera Categoría.

A – Zonas Comerciales UR 1,45 por m², por mes.

B – Oficinas.

PLANTA BAJA..... UR 0,65 por m², por mes.
ENTREPISO y P. ALTA UR 0,55 por m², por mes.
ZONA DE CARGA..... UR 0,55 por m², por mes.
OTRAS ZONAS..... UR 0,45 por m², por mes.
C – Zona comercial en el área del Edificio de Partidas UR 4,85 por m², por mes.
PRECIO MÍNIMO UR 7,75 por mes.

1.2 – Otros Aeropuertos:

En todas las zonas todos los usuarios: UR 0,48 por m², por mes.

PRECIO MÍNIMO UR 4,85 por mes.

2 – DEPÓSITOS:

En todos los Aeropuertos UR 0,85 por m², por mes.

3 – ESPACIOS:

a – Espacios autorizados a empresas suministradoras de servicios de atención en tierra a aeronaves (artículo 14 del Decreto 280/002 de 22 de julio de 2002) UR 0,85 por m² por mes.

b – Espacios en Aeropuertos de Primera Categoría y Otros Aeropuertos: misma tarifa que numerales 1.1 y 1.2 precedentes.

EXONERACIONES:

Servicios públicos vinculados a la actividad aeroportuaria de carácter no comercial dependientes de la Administración Central e Intendencia Municipal de Canelones.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

El Organismo facturará mensualmente el importe adeudado, debiéndose abonar mediante depósito en el Banco de la República Oriental del Uruguay, dentro de los 10 primeros días del mes calendario siguiente, debiendo recabar el recibo en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

TABLA 6: PRECIO POR USO DE UN GENERADOR DE ARRANQUE:

Por servicio de encendido de cada motor: U.R. 0,40 – con un máximo de uso de 15 minutos continuos.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación, en forma previa al decolaje de la aeronave.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará mensualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 7: PRECIOS GLOBALES UNIFICADOS

1 – Las aeronaves nacionales privadas pagarán anualmente un precio global único por derechos de operaciones en los aeropuertos nacionales, (excepto en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, que se regirá por la TABLA 2 PRECIO POR ATERRIZAJE), de acuerdo a la siguiente clasificación:

| Tipos de Aeronaves | Precio |
|----------------------------|----------|
| Monomotores convencionales | UR 24.25 |
| Bimotores convencionales | UR 35.38 |
| Turbo Hélice Monomotores | UR 48.5 |
| Turbo Hélice Bimotores | UR 72.75 |
| Reactores | UR 97 |

No se incluyen las operaciones fuera del horario normal de cada aeropuerto, las que pagarán según lo dispuesto en la TABLA 9 PRECIO POR HABILITACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO.

2 – Las aeronaves nacionales que realicen aterrizajes internacionales abonarán éstos según la TABLA 2.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

Previo a la obtención o renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave se pagará en la División Financiero Contable de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

EXONERACIONES:

Aeronaves propiedad del Estado y de Aeroclubes y aeronaves con fecha de fabricación mayor a 50 años.

DISPENSAS:

La aplicación de la presente TABLA quedará suspendida durante el año 2003.

TABLA 8: PRECIO POR SERVICIO DE EMBARQUE

1 – VUELOS INTERNACIONALES

a – Aeropuerto Internacional de Carrasco

- Pasajeros de Puente Aéreo U\$S 10,00

- Pasajeros Internacionales..... U\$S 22,00

b – Otros Aeropuertos U\$S 4,00

2 – VUELOS NACIONALES

En todos los aeropuertos UR 0,10

Dicho precio comenzará a ser cobrado a partir del 1º de enero del 2004.

EXONERACIONES

- 1 – Diplomáticos y autoridades de organismos internacionales.
- 2 – Menores hasta 2 años de edad.
- 3 – Pasajeros en tránsito.
- 4 – Miembros de las tripulaciones que figuren en los manifiestos de vuelo.
- 5 – Cónsules honorarios acreditados ante la República Oriental del Uruguay y de conformidad con el Decreto 45/000 de 17 de febrero de 2000.
- 6 – Huéspedes oficiales (Decreto 161/985 de 30 de abril de 1985).

FORMA DE PAGO Y PLAZO

- 1 – Las empresas de aeronavegación serán agentes de retención del pago de este precio, el que se cobrará conjuntamente con el importe del precio de pasaje, al momento de su expedición, en la misma moneda.
- 2 – Las empresas deberán depositar los importes recaudados en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica le indique, dentro del mes siguiente de aquel en que se le emitió el pasaje.
- 3 – En el mismo período deberá presentarse en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica la declaración jurada con la totalidad de los embarques realizados y nómina de los exonerados de su pago conforme a este Decreto, adjuntando el original del depósito efectuado.

TABLA 9. PRECIO POR HABILITACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO

Fuera del horario normal de funcionamiento del aeropuerto los operadores de las aeronaves deberán abonar UR 1,45 por hora de habilitación o fracción (se cobrará este único importe por los conceptos de decolaje, aterrizaje o protección al vuelo).

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

- 1 – Se deberá hacer efectivo al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación, inmediatamente después del aterrizaje y/o decolaje de la aeronave.
- 2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará mensualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 10: PRECIO POR SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA USUARIOS NACIONALES

- Suministro de “A.I.P.” URUGUAY (nuevo).....UR 1.92
- Suscripción anual a “A.I.P.” URUGUAY (nuevo) .UR 1.45

USUARIOS EXTRANJEROS

- Suministro de “A.I.P.” URUGUAY (nuevo).....UR 3,37
- Suscripción anual a “A.I.P.” URUGUAY.....UR 2,67

NOTA: Incluye costos de envíos de publicación tales como circulares, resumen de Notam, enmiendas a “A.I.P.” y otros.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará anualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 11: PRECIO POR DERECHO DE PARADA PARA AUTOMÓVILES CON TAXÍMETRO Y VEHÍCULOS AFECTADOS A SERVICIOS ESPECIALES DE TRANSPORTES DE PASAJERO

U\$S 150 (ciento cincuenta dólares de los Estados Unidos de América).

A – MONEDA:

Dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO Y PLAZO:

Se deberá hacer efectivo en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, pudiendo hacerse en dos cuotas iguales con vencimiento los días 30 de abril y 30 de setiembre de cada año.

TABLA 12: PRECIO POR SERVICIOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Se cobrarán los precios y tarifas establecidas por “U.T.E.” vigente en el momento de las prestaciones del servicio con más un 30% (treinta por ciento) por concepto de gastos de mantenimiento y administración.

MONEDA: En la moneda que establezca “U.T.E.”.

FORMA DE PAGO Y PLAZO.

Se podrá abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 13: PRECIO POR SERVICIOS TELEFÓNICOS INTERNOS DE AEROPUERTOS

Se cobrarán los precios y tarifas establecidas por “A.N.T.E.L.” vigente en el momento de las prestaciones del servicio con más un 30% (treinta por ciento) por concepto de gastos de mantenimiento y administración.

A – MONEDA: En la moneda que establezca “A.N.T.E.L.”.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO.

Se podrá abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 14: TASA POR INSPECCIÓN A AERÓDROMOS PRIVADOS

a – En un radio de hasta 200 km. de Montevideo..... UR 9,7

b – Entre 200 y 400 km. de Montevideo UR 14,55

c – Más de 400 km. de Montevideo UR 19,4

FORMA DE PAGO y PLAZO:

En la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, previo a realizar la Inspección.

TABLA 15: PRECIO POR ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

En Zona A de Parking: \$ 30 por hora o fracción.

En Zonas B y C de Parking:..... \$ 20 por hora o fracción.

ACTUALIZACIÓN:

Reajuste bimestral según “I.P.C.” publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

EXENCIONES:

La autoridad aeroportuaria podrá entregar a los funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica u otros Organismos que cumplan tareas en la Terminal, un pase para el ingreso al Parking Zona C.

TABLA 16: TASA POR INSPECCIÓN Y HABILITACIÓN DE ANTENAS

a – En un radio de hasta 50 km. de Montevideo.... UR 2.43

b – Entre 50 y 200 km. de Montevideo UR 4.85

c – Entre 200 y 400 km. de Montevideo..... UR 14.55

d – Más de 400 km. de Montevideo UR 19.4

FORMA DE PAGO y PLAZO

En la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica previo a realizar la inspección.

Art. 4°. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, depositará mensualmente en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Meteorología indique y a su orden, el 2% de la facturación mensual líquida por concepto de Precio de Protección al Vuelo por uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea (TABLA 1) y una vez percibida efectivamente.

Art. 5°. Facúltase a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica a efectuar los controles necesarios así como a interpretar las tarifas que recauda pudiendo en ejercicio de estas facultades realizar inspecciones, e imponer sanciones de acuerdo al título XVI del Código Aeronáutico (Decreto-Ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974).

Art. 6°. Establécese el siguiente procedimiento de ajuste en los cobros de las tarifas:

Los pagos en moneda estadounidense se ajustarán de la siguiente manera:

Hasta 0,50 centavos (inclusive) a la unidad inferior y los que excedan, a la unidad superior.

Los pagos en Unidades Reajustables, cuyos importes en moneda nacional terminados en 5 o menores se ajustarán a 0 de la decena anterior y los importes terminados en 6 o mayores se ajustarán a 0 de la decena posterior.

Art. 7°. El no pago en fecha de los precios por los servicios fijados por este Decreto dará lugar a un recargo similar al fijado por el artículo 94 del Decreto-Ley 14.306 de 29 de noviembre de 1974, en la redacción dada por el artículo 1° de la Ley 16.869 de 25 de setiembre de 1997, esto es: “La multa será del 5% (cinco por ciento) del precio no pagado en plazo, cuando el mismo se abonare dentro de los cinco días hábiles siguientes al de su vencimiento”.

La multa será del 20% (veinte por ciento) cuando se pague posteriormente. Además de la multa la falta de pago dará lugar a un recargo mensual similar al que fije el Poder Ejecutivo por el no pago de obligaciones tributarias.

Art. 8°. Deróganse los Decretos 160/001 de 7 de mayo de 2001 y 407/001 de 16 de octubre de 2001, en todo lo que se opongan al presente Decreto.

Art. 9°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
ISAAC ALFIE.

Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides

Zonas de protección

Decreto 469/003

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 18 de noviembre de 2003.

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Salto “Nueva Hespérides”.

Resultando: Que el “Capítulo III del Título V” del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: La necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto, a efectos de mantener operativa la pista, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 4 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 2003058460, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinánse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación Pista 05-23: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera:

| | | |
|-----------------------------|----------|---------|
| Longitud de borde interior: | | 300 m |
| Distancia desde el umbral: | | 60 m |
| Divergencia (a cada lado): | | 15% |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m |
| Pendiente: | | 2% |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m |

| | | |
|---------------------|----------|---------|
| Pendiente: | | 2,5% |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m |
| Pendiente: | 0 | % |

b)Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

| | | |
|------------|--|-------|
| Pendiente: | | 14,3% |
|------------|--|-------|

c)Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

| | | |
|----------|--|-------------|
| Altitud: | | 123 m (MSL) |
|----------|--|-------------|

d)Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

| | | |
|-----------------------------|--|--------------|
| Pendiente: | | 5% |
| Altitud del borde inferior: | | 123 m. (MSL) |
| Altitud del borde superior: | | 168 m. (MSL) |

e)Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

| | | |
|----------|--|--------------|
| Altitud: | | 198 m. (MSL) |
|----------|--|--------------|

f)Superficie de aproximación Pista 13-31: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia fuera.

| | | |
|------------------------------|--|----------|
| Longitud del borde interior: | | 60 m. |
| Distancia desde el umbral: | | 30 m. |
| Divergencia (a cada lado): | | 10% |
| Primera sección: longitud | | 1.600 m. |
| Pendiente: | | 5% |

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D.
Gestido”**

Zonas de protección

Decreto 470/003

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 18 de noviembre de 2003

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”.

Resultando: Que el “Capítulo III del Título V” del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: La necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista– aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 4 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 2003058444, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2º. Determinánanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral de pendiente ascendente y hacia afuera:

Longitud de borde interior: 300 m

| | | |
|----------------------------|----------|---------|
| Distancia desde el umbral: | | 60 m |
| Divergencia (a cada lado): | | 15% |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m |
| Pendiente: | | 2% |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m |
| Pendiente: | | 2,5% |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m |
| Pendiente: | | 0% |

Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 246 m (MSL)

Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%

Altitud del borde inferior: 246 m. (MSL)

Altitud del borde superior: 346 m. (MSL)

Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 351 m. (MSL)

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Rivera Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

DI.N.A.C.I.A.
Delegación de atribuciones

Resolución 1808/003

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería,
Agricultura y Pesca
Ministerio de Turismo
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y
Medio Ambiente
Ministerio de Deporte y Juventud

Montevideo, 12 de diciembre de 2003.

Visto: El dinamismo inherente al Derecho Aeronáutico.

Considerando: I) Que el constante avance de la técnica aeronáutica hace necesaria la permanente actualización de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes en la materia, con el fin de que la navegación aérea se realice con seguridad conforme a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

II) Que en materia de servicios de transporte Aéreo Público el entorno comercial actual requiere procedimientos ágiles.

III) Que conforme al artículo 21 del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977 y al artículo 1º del Decreto 21/999 de 26 de enero de 1999, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica es la autoridad aeronáutica a que se refiere el Código Aeronáutico y demás normas aplicables en la materia, sustituyendo en tal carácter a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay.

Atento: A lo expuesto y a lo dispuesto en los artículos 160 y 168, numeral 24 y en la Disposición Transitoria E) de la Constitución de la República.

El Presidente de la República –actuando en Consejo de Ministros-

RESUELVE:

1°. Delégase en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica las atribuciones del Poder Ejecutivo concernientes a:

La aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes aplicables en todo lo que se refiere a los asuntos siguientes: Licencias al Personal, Reglamento del Aire, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional, Cartas Aeronáuticas, Unidades de medidas que se emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres Aeronáuticas, Operación de Aeronaves, Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las aeronaves, Aeronavegabilidad, Facilitación, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, Aeródromos, Servicios de Información Aeronáutica, Protección del Medio Ambiente, Seguridad-Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita y Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

2°. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá avocar las atribuciones delegadas, como asimismo el delegado someterlas a consideración de este Poder.

3°. Las atribuciones delegadas no podrán ser a su vez objeto de delegación.

4°. La delegación no obsta a lo dispuesto en los artículos 160 y 165 de la Constitución de la República.

5°. El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica enviará a la Secretaría de la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional, copia de los actos administrativos que se dicten en el ejercicio de las atribuciones delegadas, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas.

6°. Comuníquese, publíquese y archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
GUILLERMO STIRLING
DIDIER OPERTTI
LEONARDO GUZMÁN
JUAN LUIS AGUERRE
JOSÉ VILLAR
SANTIAGO PÉREZ DEL CASTILLO
MARTÍN AGUIRREZABALA
JUAN BORDABERRY
SAÚL IRURETA.

Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2°. Mario Parrallada”

Zonas de protección

Decreto 110/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 30 de marzo de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina "Tte. 2do. MARIO PARRALLADA".

Resultando: que el Capítulo III del Código Aeronáutico "Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea", prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina "Tte. 2º MARIO PARRALLADA", a los efectos de la restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo a fojas 5 del expediente administrativo del Ministerio de Defensa Nacional número 04006820, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2º. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación: combinación de planos interiores al umbral, de pendiente ascendente y hacia fuera.

Longitud del borde interior: 300 m

Distancia desde el umbral: 60 m

Divergencia (a cada lado): 15%

Primera sección: longitud 3.000 m

Pendiente: 2%

Segunda sección: longitud 3.600 m

Pendiente: 2,5%

Sección horizontal: longitud 8.400 m

Pendiente: 0%

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente

Umbral: 03 Altitud 83 m S33°22'09.82" W 56°30'16.63"

Umbral: 21 Altitud 93 m S33°21'01.81" W56°29'41.76"

Umbral: 09 Altitud 84 m S33°21'34.45" W56°30'39.00"

Umbral: 27 Altitud 90 m S33°21'31.67" W56°29'42.92"

b) Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

c) Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 128 m (MSL)

d) Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%

Altitud del borde inferior: 128 m. (MSL)

Altitud del borde superior: 228 m. (MSL)

e) Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 233 m. (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina "Tte. 2do. MARIO PARRALLADA" cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

Aeropuerto Internacional de Artigas
Zonas de Protección

Decreto 196/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 15 de junio de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea, por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Artigas.

Resultando: que el Capítulo III del Título V del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, "Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea", prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determina altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto por el artículo 77 y siguientes del Código Aeronáutico, a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Artigas, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 5 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 04008167, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a – Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

Longitud del borde interior: 300 m.

Distancia desde el umbral: 60 m.

Divergencia (a cada lado): 15%.

Primera sección: longitud 3.000 m.

Pendiente: 2%.

Segunda sección: longitud 3.600 m.

Pendiente: 2,5%.

Sección horizontal: longitud 8.400 m.

Pendiente: 0%.

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral 11: Altitud 121 m.; S30°24'00.01"; W 56°30'52.03".

Umbral 29: Altitud 119 m.; S30°24'05.07"; W 56°30'04.62".

b – Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%.

c – Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 164 m. (MSL).

d – Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%.

Altitud del borde inferior: 164 m. (MSL).

Altitud del borde superior: 264 m. (MSL).

e – Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 234 m (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Artigas, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR, NDB y satelitales) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Colonia
“Laguna de los Patos”
Zonas de protección**

Decreto 197/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 15 de junio de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”.

Resultando: que el Capítulo III del Título V del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto por el artículo 77 y siguientes del Código Aeronáutico, a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 5 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 04008154, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a – Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

| | |
|------------------------------|--------|
| Longitud del borde interior: | 300 m. |
| Distancia desde el umbral: | 60 m. |
| Divergencia (a cada lado): | 15%. |

| | | |
|---------------------|----------|----------|
| Primera sección: | longitud | 3.000 m. |
| Pendiente: | | 2%. |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m. |
| Pendiente: | | 2,5%. |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m. |
| Pendiente: | | 0%. |

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral: 12; Altitud 20 m; S34°27'12.60"; W 57°46'38.02".

Umbral: 30; Altitud 10 m; S34°27'33.53"; W 57°45'50.42".

b – Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde y franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%.

c – Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 55 m (MSL).

d – Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende en la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%.

Altitud del borde inferior: 55 m (MSL).

Altitud del borde superior: 130 m (MSL).

e – Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m, centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 160 m (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Colonia, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR, NDB y satelitales) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

Aeropuerto Internacional de Carrasco
"Gral. Cesáreo L. Berisso"
Zonas de protección

Decreto 418/005 *

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Montevideo, 24 de octubre de 2005

Visto: la gestión promovida por el Comando General de la Fuerza Aérea (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) por la cual solicita la actualización de las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso».

Resultando: I) Que por el Decreto 458/84 de 23 de octubre de 1984, se determinaron las zonas de protección del Aeropuerto Internacional antes citado y se aprobaron los planos correspondientes.

II) que el artículo 72 del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) prevé que el Poder Ejecutivo establecerá las Zonas de Protección de los aeródromos y aeropuertos.

III) que por la Resolución del Poder Ejecutivo actuando en Consejo de Ministros 291/003 de 12 de diciembre de 2003 se delegó en la Dirección Nacional antes mencionada las atribuciones concernientes a la aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico, entre otros.

Considerando: I) que la actualización se fundamenta en que dado el avance tecnológico operado en la navegación aérea, se hace necesario utilizar como marco común de referencia geodésica para la aviación, el Manual del Sistema Geodésico Mundial WGS-84.

II) que la exactitud de las coordenadas geográficas por referencia a este sistema de posicionamiento satelital facilitan la evaluación de las áreas a proteger de obstáculos.

III) que la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó como norma el Sistema de Referencia Geodésico Mundial WGS-84, y dispuso las consiguientes Enmiendas en los Anexos correspondientes (DOCUMENTO 9674), recomendando su adopción a los Estados Miembros.

Atento: a lo dispuesto por el artículo 72 y siguientes del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico), por la Resolución del Poder Ejecutivo 291/003 del 12 de diciembre de 2003, a lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso», a los efectos de la restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 46 del expediente administrativo del Ministerio de Defensa Nacional 05015564, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2° Determinase las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a.- Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

Longitud del borde interior 300 m.

Distancia desde el umbral 60 m.

Divergencia (a cada lado) 15%.

Primera sección: longitud 3.000 m.; pendiente 2%.

Segunda sección: longitud 3.600 m.; pendiente 2.5%.

Sección horizontal: longitud 8.400 m. pendiente 0%.

Altitud 150 m. Sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral 01 Altitud 19 m. S 34°50'31.08'' W56°01'50.65''

Umbral 19 Altitud 15 m. S 34°49'18.07'' W56°01'51.55''

Umbral 06 Altitud 18 m. S 34°50'39.36'' W56°02'25.62''

Umbral 24 Altitud 32 m. S 34°49'39.56'' W56°00'47.49''

b.- Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente 14,3%.

c.- Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud 60 m. (MSL)

d.- Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente 5%.

Altitud del borde inferior 60 m. (MSL)

Altitud del borde superior 160 m. (MSL)

e.- Superficie Horizontal Externa: radio de 15.000 mts. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud 165 m. (MSL)

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso» establecidas por el plano referido no podrán levantarse

obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas, cometiéndose a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica su determinación y eventual eliminación mediante los procedimientos dispuestos en el artículo 72 y siguientes del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico).

Art. 4°. Toda afectación de la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas ocasionada directamente por cultivos, vegetaciones, explotaciones, vertederos y enterramientos de residuos de cualquier naturaleza en las Zonas de Protección podrán ser objeto de restricciones especiales. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica procederá de acuerdo con lo establecido, en el artículo anterior y de conformidad con las técnicas más recibidas y a las Normas y Métodos Recomendados Internacionales de la OACI aplicables en la materia.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse con motivo de la instalación de sistemas de aproximaciones instrumentales de no precisión (V.O.R. N.D.B. Y G.P.S.) y de precisión (I.L.S.) y los descensos satelitales GNSS (sistema de navegación global).

Art. 6°. Derógase el Decreto 458/984 de 23 de octubre de 1984, en lo que se oponga al presente.

Art. 7°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido Archívese.

RODOLFO NIN NOVOA
Vicepresidente de la República
en ejercicio de la Presidencia

AZUCENA BERRUTTI
JOSE DIAZ
VICTOR ROSI

POTENCIAL AÉREO NACIONAL

Decreto No. 808/973

Ministerio del Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Obras Públicas

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Ganadería y Agricultura

Ministerio de Industria y Comercio
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo

Montevideo, 26 de setiembre de 1973.

Visto: la propuesta de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas la que, atento a lo establecido en la Ley No. 12.070 de Creación de la Fuerza Aérea, de 4 de diciembre de 1953, y al Decreto No. 163/973 de Creación del Consejo de Seguridad Nacional, de 23 de febrero de 1973, considera la conveniencia y necesidad de que se establezca una Doctrina Nacional coherente en materia de Política Aeronáutica.

Resultando: I) Que la aviación constituye, sin perjuicio de su importancia para la Seguridad y Defensa Nacionales, uno de los instrumentos más aptos y modernos con que cuenta el Estado para propender a su desarrollo;

II) Que el transporte aéreo puede ser considerado como una importante fuente de ingreso de divisas y un elemento de fundamental gravitación en el respaldo del turismo y de las comunicaciones, especialmente indicado en el rubro comercio exterior y exportaciones no tradicionales;

III) Que no sólo para el transporte la aviación ofrece posibilidades incalculables sino que juega un importantísimo papel en la realización de servicios policiales, sanitarios, meteorológicos, de búsqueda y salvamento, en el planeamiento del trazado vial en la prospección de hidrocarburos y pesquera, investigaciones geológicas, estudios de irrigación, relevamientos aerofotográficos, lucha contra las plagas agrícolas, sembradío de grandes superficies, etc.;

IV) Que los medios y los materiales empleados en la actividad aérea moderna son de muy elevado costo, siendo por tanto imprescindible la máxima concentración del esfuerzo para evitar que se conviertan en una carga económica excesivamente onerosa para el Erario Público;

V) Que el aludido costo, sumado a la dispersión del esfuerzo, ha derivado en una peligrosa postración de la Aeronáutica en los planes comerciales y deportivos, comprometiendo la Seguridad Nacional;

VI) Que la dispersión del esfuerzo nacional deriva de la falta de concreción de una Política Aeronáutica coherente y del desconocimiento de la existencia de un Organismo Técnico Rector.

Considerando: I) Que el Estado estima de necesidad pública la incrementación del hecho aeronáutico, y por ende del Potencial Aéreo del País, por su secuela de proyecciones geopolíticas tanto en el plano internacional como interno y especialmente como factor imprescindible de la seguridad y el desarrollo nacionales;

II) Que el prestigio de la República y el efectivo ejercicio de su soberanía requieren la real participación del Uruguay en los beneficios desaprovechados de los tratados internacionales (derechos de reciprocidad de singular trascendencia económica), librados hoy prácticamente a la explotación de capitales extranjeros;

III) Que en el campo de la actividad aeronáutica la experiencia universal ha demostrado la necesidad de llegar a la máxima concentración y coordinación, evitando el aislamiento, la dispersión y la superposición antieconómica de esfuerzos y servicios;

IV) Que la citada premisa adquiere mayor significación aún, si se la considera a la luz de la posibilidad de la actual coyuntura inscribiéndola dentro del marco de los planes adoptados para el Desarrollo Nacional;

V) Que los medios, instalaciones y personal vinculados a la actividad aeronáutica pública y privada, exceptuando los correspondientes a la Armada Nacional, constituyen la reserva activa de la Fuerza Aérea en su misión de Defensa Nacional, contribuyendo al logro del Potencial Aéreo de la República;

VI) Que la observancia efectiva de la concreción práctica del Principio de la indivisibilidad del Potencial Aéreo permitirán el establecimiento de las bases fundamentales para su real existencia;

VII) Que el Comando General de la Fuerza Aérea está capacitado para coordinar y administrar bajo su exclusiva competencia todos los medios vinculados a la actividad aérea, así como para asesorar oportunamente sobre los lineamientos a seguir en materia de política aeronáutica;

Atento: A los fundamentos expuestos;

El Presidente de la República,

actuando en Consejo de Ministros,

DECRETA:

Artículo 1º. Declárase de necesidad pública el desarrollo coordinado e integrado del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 2º. Todos los organismos, personas y medios públicos y privados vinculados a la actividad aeronáutica o aeroespacial, integran el Potencial Aéreo Nacional, con excepción de los correspondientes a la Armada Nacional.

El Potencial Aéreo Nacional se desarrollará de acuerdo a las pautas que determine la Política Aérea Nacional, la cual será fijada por el Poder Ejecutivo, a propuesta de la Fuerza Aérea.

Art. 3º. Encomiéndase al Ministerio de Defensa Nacional por intermedio de su Órgano especializado la Fuerza Aérea, las medidas de conducción, integración y desarrollo del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 4º. Para el cumplimiento de la tarea encomendada al Comando General de la Fuerza Aérea, los Organismos Públicos y Privados vinculados a la actividad aérea brindarán el acceso a la documentación o información que les sea solicitada.

Art. 5º. (*) Toda importación de aeronaves de más de seis (6) toneladas de peso máximo autorizado para el despegue deberá ser autorizada por el Poder Ejecutivo previo informe del Comando General de la Fuerza Aérea, el que apreciará las necesidades del servicio.

Art. 6º. Toda adquisición o contratación de aeronaves, materiales y equipos, modificaciones orgánicas o de actividades de la totalidad de los Organismos Militares que desarrollen actividades aéreas, deberán ser autorizados por el Ministerio de

Defensa Nacional, previo informe de la Junta de Comandantes en Jefe, respondiendo a los adelantos técnicos actualizados y a las necesidades del servicio.

Art. 7°. La Política Aeronáutica Nacional deberá orientarse en dos aspectos fundamentales y coordinados: seguridad y desarrollo económico social.

En el primer aspecto, se procurará obtener un desarrollo tal, que permita a la Fuerza Aérea brindar total seguridad al Espacio Aéreo jurisdiccional del país, mediante las medidas necesarias de Control Aéreo, Defensa Aérea, Policía del Aire, y Servicio Aéreo de Búsqueda y Rescate.

En el segundo aspecto, se seguirán los principios básicos de política aerocomercial que se establecen en el presente decreto y se fomentará el desarrollo de la aviación civil deportiva.

Art. 8°. Las prioridades para el desarrollo del transporte aerocomercial serán atendiendo los siguientes servicios: 1) internos, 2) rioplatenses, 3) regionales, 4) continentales y 5) intercontinentales.

Art. 9°. La vinculación aerocomercial entre los diversos puntos del país se asegurará mediante servicios aéreos estatales, mixtos o privados exclusivamente de Bandera Nacional.

Art. 10°. Cuando el Poder Ejecutivo lo estime necesario dispondrá que todas aquellas líneas aéreas que no puedan ser cubiertas por razones económicas, o por falta de capacidad o de interés del transportador privado, sean atendidas como servicios de fomento o expansión aeronáutico, a fin de satisfacer las necesidades o el interés público, por la Fuerza Aérea. Este servicio se prestará sin perseguir fines de lucro.

Art. 11°. Los transportadores aéreos de Bandera Nacional deberán satisfacer en la medida de lo posible sus necesidades de funcionamiento operativo, incluyendo su mantenimiento y reparación con medios nacionales.

Art. 12°. A los efectos de lograr la continuidad de la Política Aérea Nacional en el orden internacional el Poder Ejecutivo asegurará la efectiva participación de la República en los organismos internacionales especializados, así como en los eventos que graviten sobre la misma.

Art. 13°. Encomiéndose a la Comisión Asesora de Política Aeronáutica del Comando General de la Fuerza Aérea, integrada por un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, un representante del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, un representante del Ministerio de Ganadería y Agricultura y un representante de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, el estudio, reestructuración y redacción de un Proyecto de Normas actualizadas de Política Aeronáutica, atendiendo a las directivas del presente decreto.

La citada Comisión dispondrá de un plazo de sesenta días para el cumplimiento de su cometido, pudiendo recabar información o asesoramiento de los restantes organismos públicos o privados, nacionales o internacionales, vinculados con la materia de su competencia.

Art. 14°. Oportunamente se elevará a este Poder Ejecutivo por parte del Organismo responsable, el Plan de integración del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 15°. (*Transitorio*). Los organismos públicos civiles que tienen relación con la Actividad Aérea conservarán sus actuales competencias hasta tanto no se expida el

Poder Ejecutivo respecto del informe que produzca la Comisión establecida en el artículo 13 del presente decreto.

Art. 16°. Comuníquese, etc.

BORDABERRY
CNEL. NÉSTOR J. BOLENTINI
GUIDO MICHELÍN SALOMÓN
RUBEN CARLOS BELLO
WALTER RAVENNA
EDUARDO CRISPO AYALA
JUAN BRUNO IRULEGUY
BENITO MEDERO
JOSÉ E. ETCHEVERRY STIRLING
EDMUNDO NARANCIO
MARCIAL BUGALLO
FRANCISCO MARIO UBILLOS.

**Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.
Creación y Determinación de sus Cometidos**

Decreto No. 554/976

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Industria y Energía
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Agricultura y Pesca

Montevideo, 6 de agosto de 1976

Visto: Estos antecedentes por los que la Dirección General de Aviación Civil promueve la institución de un Comité Nacional de Facilitación.

Resultando: I) Que la República, por Ley 12.018 de fecha 4 de noviembre de 1953 ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

II) Que de conformidad con los artículos 22 y 23 del citado Convenio, los Estados Contratantes han acordado adoptar todas las medidas posibles que faciliten y aceleren la navegación aérea entre los territorios de los referidos Estados, y en evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga y correo, especialmente en lo que se relaciona con la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales sobre migración, policía, aduanas, correo, sanidad pública y despacho en general;

III) Que las normas y métodos recomendados en materia de facilitación del transporte aéreo internacional han sido publicadas en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que además de las disposiciones contenidas en el referido Anexo que representan los requisitos máximos de los Estados en cuanto a documentación, restricciones de la libertad de movimiento y otras exigencias y las facilidades mínimas que debieran proveerse en los Aeropuertos Internacionales para comodidad de los pasajeros, para el tráfico en tránsito, etc., la Organización de Aviación Civil Internacional ha formulado otras recomendaciones sobre facilitación – Recomendaciones tipo “B” – con el objeto de que sirvan de orientación a los Estados para lograr mayores progresos en el campo de la facilitación del transporte aéreo internacional.

Considerando: I) Que la experiencia mundial ha demostrado ventajas de constituir en los Estados, Comités Nacionales de Facilitación, con la finalidad de estudiar, recomendar y asesorar en materia de facilitación del transporte aéreo internacional y en especial con respecto a la aplicación del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

II) Que se hace necesario constituir en el país un Organismo de la naturaleza del mencionado en el considerando anterior;

III) Que a fin de asegurar la máxima coordinación de todos los aspectos que hacen a la facilitación del transporte aéreo internacional, conviene que en el organismo a crearse estén representadas todas las dependencias gubernamentales que intervienen en el despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correos y que los funcionarios que tengan esta representación sean de una jerarquía acorde con las decisiones y recomendaciones que deben adoptarse;

IV) Que asimismo resulta conveniente que participen en este organismo, representantes de las empresas de transporte aéreo que cumplen servicios internacionales, como así también de las agencias de viajes, despachantes de aduana y expedidores de carga aérea.

Atento: A lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea, la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay y la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Créase el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, el que tendrá por cometido promover y proponer, a través de los organismos competentes, las medidas tendientes a simplificar los requisitos y acelerar el despacho relativo a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, personas, equipajes, cargas, correo y otros artículos en los aeropuertos internacionales. A tales efectos el Comité procederá a:

A) Proponer las medidas adecuadas para lograr el más alto grado de aplicación posible en el país, de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional. Para cumplir con esta finalidad el Comité procederá a:

a) Recopilar todas las normas, métodos y procedimientos vigentes en el país, que guarden relación con las disposiciones pertinentes del Anexo 9;

b) Identificar las diferencias existentes entre los reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones contenidas en la última edición del Anexo 9;

c) Proponer las medidas tendientes a suprimir, dentro de lo posible, las diferencias mencionadas en el inciso b) precedente;

B) Estudiar las recomendaciones formuladas por las distintas Conferencias del Departamento de Facilitación de la OACI que no afecten al Anexo 9 – Recomendaciones Tipo “B” – y las decisiones adoptadas por el Consejo de OACI sobre el particular, efectuando los comentarios apropiados con miras a lograr su posible aplicación en el país;

C) Estudiar y proponer aquellas normas, métodos y procedimientos no comprendidos en A) y B) que pudieran contribuir a la facilitación del transporte aéreo internacional;

D) Realizar consultas con los Comités Nacionales de Facilitación de los Estados vecinos con el objeto de encontrar una solución uniforme y satisfactoria de los problemas comunes de facilitación;

E) Propiciar el establecimiento y mejora de las instalaciones y servicios requeridos en los aeropuertos internacionales para facilitar la entrada, tránsito y salida de las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga y correo;

F) Verificar el estado de cumplimiento de las normas y procedimientos vigentes en el país en materia de facilitación, elevando los informes correspondientes a consideración de las autoridades competentes.

“Artículo 2º. * El Comité Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional estará integrado por un representante de cada uno de los organismos que a continuación se mencionan, quienes se desempeñarán como miembros del Comité:

Dirección General de Aviación Civil.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Dirección Nacional de Migración.

Dirección Nacional de Aduanas.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Turismo.

Ministerio de Salud Pública.

PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A.

Las empresas que operan servicios aéreos internacionales en el país elegirán periódicamente representantes ante el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional; dos por las empresas que operan servicios regulares y uno por las empresas que prestan servicios no regulares, el cual deberá pertenecer a una línea aérea nacional”.

Art. 3°. Los representantes de los siguientes organismos y entidades se desempeñarán como miembros no permanentes del Comité y serán convocados cuando se traten temas de sus respectivas jurisdicciones:

Dirección Nacional de Identificación Civil.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Agricultura y Pesca.

Dirección Nacional de Correos.

Banco Central.

Dirección General Impositiva.

Agencias de Viaje.

Despachantes de Aduana.

Expedidores de Carga Aérea.

Art. 4°. El Director General de Aviación Civil, se desempeñará como Presidente del Comité. Al iniciarse cada período anual de sesiones, los miembros permanentes elegirán el Vicepresidente del Comité. Durante el intervalo que media entre la primera y última sesión de trabajo a que se refiere el artículo 7° del presente decreto, el Presidente podrá delegar sus funciones en el Vicepresidente. El Secretario Permanente del Comité será designado por el Director General de Aviación Civil.

Art. 5°. El Comité Nacional de Facilitación estará facultado para dirigirse directamente a cualquier organismo del país, tanto oficial como privado, así como a las organizaciones internacionales privadas. Las comunicaciones con las organizaciones internacionales públicas y con los organismos y dependencias de los Gobiernos extranjeros se harán por la vía administrativa que corresponda.

Art. 6°. El Comité Nacional de Facilitación se reunirá como mínimo cuatro veces al año. En la primera sesión del año el Comité aprobará el programa anual de trabajo, el que podrá ser revisado y modificado durante el transcurso del período anual de sesiones. En la última sesión del año se analizará la forma en que se cumplió dicho programa de trabajo y los resultados alcanzados. El informe correspondiente será elevado al Ministerio de Defensa Nacional sin perjuicio de remitir copia a los Organismos interesados.

Art. 7°. Para el cumplimiento del plan de trabajo a que se refiere el artículo anterior el Comité podrá constituir Subcomités y Grupos de Trabajo integrados por sus miembros permanentes y no permanentes. Tanto en los Subcomités como en los Grupos de Trabajo deberán participar un representante de la dependencia a la que compete directamente el problema especial que ha de examinarse, un representante de la Dirección General de Aviación Civil y un representante de las empresas de transporte aéreo internacional, además de los funcionarios y asesores que se considere conveniente.

Art. 8°. Comuníquese, publíquese y pase a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay a sus efectos.

DEMICHELI
WALTER RAVENNA
GRAL. HUGO LINARES BRUM

JUAN CARLOS BLANCO
ALEJANDRO VÉGH VILLEGAS
EDUARDO CRISPO AYALA
CARLOS A. BORRELLI
MARIO ARCOS PÉREZ
JULIO EDUARDO AZNÁREZ.

Servicios de Transporte Aéreo Público

Decreto No. 39/977 ⁽¹⁾

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 25 de enero de 1977.

Visto: la gestión iniciada por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, tendiente a la Reglamentación de la Sección II del Capítulo II del Título IX del Código Aeronáutico, en lo referente a Servicios de Transporte Aéreo Público, concesiones y autorizaciones.

Resultando: que el Código Aeronáutico, Ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974 establece sólo los principios dejando a la reglamentación el desarrollo de los mismos.

Considerando: que el decreto 62/975 de fecha 21 de enero de 1975 dispone la institución de un grupo de trabajo con el cometido específico de estudiar y formular la Reglamentación del Código Aeronáutico, ley 14.305 de fecha 29 de noviembre de 1974.

Atento: a los fundamentos expuestos, a los estudios realizados por el Grupo de Trabajo para la Reglamentación del Código Aeronáutico instituido por Decreto 62/975 de fecha 26 de enero de 1975, a lo informado por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, Comisión Nacional de Política Aeronáutica, Comando General de la Fuerza Aérea y el Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase la Reglamentación de la Sección II del Capítulo II del Título IX del Código Aeronáutico (Ley 14.305, del 29 de noviembre de 1974), en lo referente a Servicios de Transporte Aéreo Público, la que quedará redactada en la forma que se establece en papeles administrativos: Serie Eb Nos. 407489, 407490, 407511, 407492, 407493, 407496, 407498, 407499, 407500, 407503, 407513, 407505.

Art. 2°. Comuníquese, publíquese el presente decreto, así como la Reglamentación que se aprueba y vuelva a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay a sus efectos.

MÉNDEZ
WALTER RAVENNA.

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 1º (*Principio*). – La explotación de toda actividad comercial aeronáutica requiere concesión o autorización conforme a las normas internacionales, las prescripciones del Código Aeronáutico y su reglamentación.

Art. 2 (*Ámbito de aplicación*). – La actividad comercial aeronáutica comprende los siguientes servicios:

A) De transporte aéreo público.

B) De trabajo aéreo; y

C) Los prestados en la realización de los servicios de transporte aéreo público por agentes, representantes o cualesquiera otros intermediarios.

Art. 3 (*Concesión operativa aeronáutica*). – La concesión operativa aeronáutica es el acto administrativo que habilita a una persona física o jurídica el derecho a la explotación de un servicio público de transporte aéreo.

Art. 4 (*Autorización operativa aeronáutica*). – La autorización operativa aeronáutica es el acto administrativo que habilita a una persona física o jurídica previo cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, para la explotación de un servicio de transporte aéreo público o la prestación de una actividad de las comprendidas en los literales B y C del artículo 2º de esta reglamentación.

CAPÍTULO II

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO

Art. 5 (*Concepto*). – Servicios de transporte aéreo público son los que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo o carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.

Art. 6 (*Transporte aéreo interno*). – Servicios de transporte aéreo interno son los efectuados entre puntos dentro de la República o entre éstos y zonas no sometidas a jurisdicción de ningún Estado, no perdiendo su carácter de tal por el hecho de un aterrizaje o acuatizaje forzoso fuera del país o por el sobrevuelo de territorios o aguas jurisdiccionales de otros Estados.

Art. 7 (*Transporte aéreo internacional*). – Servicios de transporte aéreo internacional son los efectuados entre uno o varios puntos de la República y otro u otros de territorios extranjeros, o entre dos o más puntos de la República con escala en territorio extranjero.

Art. 8 (*Transporte aéreo regular*). ⁽²⁾ – Servicios de transporte aéreo regular son los que se realizan entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas o itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que puedan reconocerse como sistemáticos.

Art. 9 (*Transporte aéreo no regular*). ⁽³⁾ – Servicios de transporte aéreo no regular son los que no reúnen los caracteres especificados en el artículo anterior. Quedan comprendidos en esta clasificación los servicios de “Taxi Aéreo”.

Art. 10 (*Servicios especiales en transporte aéreo regular*). – Son servicios especiales en transporte aéreo regular los realizados exclusivamente en las rutas aprobadas para

satisfacer un exceso circunstancial de la demanda de tráfico por las empresas prestatarias de servicios de transporte aéreo regular autorizadas a operar en la República.

La Dirección General de Aviación Civil apreciando las circunstancias podrá autorizar la realización de estos servicios especiales.

Art. 11 (*Servicios accidentales en transporte aéreo no regular*). – Son servicios accidentales en transporte aéreo no regular los que se efectúan con carácter eminentemente excepcional.

La realización de estos servicios deberá ser previamente autorizada por la Dirección General de Aviación Civil que a tales fines apreciará las circunstancias y particularmente el interés nacional, dando cuenta a la Superioridad.

Art. 12 (*Reserva de transporte aéreo interno*). – Los servicios de transporte aéreo interno son reservados exclusivamente a las empresas nacionales de transporte aéreo. A menos que el Estado los explote directamente, el Poder Ejecutivo podrá otorgar concesión para los regulares y autorización para los no regulares.

Art. 13 (*Solicitud de empresas nacionales*). – Las empresas nacionales interesadas en la prestación de los servicios a que se refiere el presente capítulo deberán presentar su petición ante la Dirección General de Aviación Civil, ajustándose a las formalidades y requisitos establecidos por el artículo 100 y concordantes del decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973 ⁽⁴⁾, además serán establecidos los siguientes datos acompañándose los documentos que los acrediten:

I) Individualización de la peticionante:

A) Cuando se trate de personas físicas:

a) Nombre y apellidos, domicilio real y constituido al efecto, cédula de identidad y departamento de su expedición, credencial cívica o carta de ciudadanía en su caso;

b) Nombre de la empresa;

c) (Derogado)

d) Nacionalidad, si es residente permanente, fecha de la autorización; si es ciudadano legal, fecha del otorgamiento de la ciudadanía y número de la carta así como ciudadanía anterior y tiempo de residencia en el país.

B) Cuando se trate de sociedades personales:

a) Nombre y domicilio de la sociedad;

b) Copia certificada de la escritura de constitución y de inscripción;

c) (Derogado)

d) Nombre y apellidos, estado civil y domicilio real de cada socio;

e) Nacionalidad de cada socio;

f) Capital con que cada socio participa en la empresa.

C) Cuando se trate de una sociedad de capital:

a) Nombre y domicilio de la sociedad;

b) Copia certificada de la escritura de constitución, su autorización y su inscripción;

c) (Derogado);

d) Nombre, apellidos, domicilios reales y nacionalidades del Presidente, Gerente o Representante legal y demás miembros directivos;

e) Capital autorizado, suscrito e integrado, certificado por la Inspección General de Hacienda, número y clase de las acciones emitidas y por emitirse; formas y condiciones de la emisión de las acciones;

f) Nombres, apellidos, nacionalidad, ocupación y domicilio real de cada una de las personas físicas poseedoras de acciones, indicando el número y clase de éstas y el capital que representan;

g) Las sociedades de capital en formación podrán presentar su petición estableciendo los datos y acompañando los documentos que los acrediten exigidos en este literal en lo pertinente, y deberán complementarlos en su totalidad dentro del plazo establecido en el artículo 21 de esta Reglamentación.

II) Relaciones financieras e intereses en otras empresas que realicen actividad comercial aeronáutica (Artículo 2º) o estén vinculadas a éstas.

III) Situación financiera de la peticionante.⁽⁵⁾

IV) Naturaleza del servicio propuesto (interno e internacional, regular o no regular, de pasajeros, carga, correo o mixto).

V) Alcance del servicio (puntos a servir; base o bases de operación).

VI) Cuadro de rutas.^{(6) (7)}

VII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

VIII) Aeronaves a utilizarse (características técnicas, costos, régimen jurídico de utilización).

IX) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

X) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

XI) Tarifas propuestas (base en que se funda su determinación).

XII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

XIII) Constitución de la garantía en la forma y condiciones que establece el artículo 32 de esta Reglamentación.⁽⁸⁾

Art. 14 (*Solicitud de empresas extranjeras*). – Las empresas extranjeras interesadas en la prestación de los servicios de transporte aéreo público internacional deberán presentar su petición ante la Dirección General de Aviación Civil, ajustándose a las formalidades y requisitos establecidos por el artículo 100 y concordantes del decreto 640/973, de 8 de agosto de 1973 estableciendo además, los siguientes datos, acompañándose los documentos que los acrediten, debidamente traducidos y legalizados:

I) Individualización de la peticionante:

A) Nombre y domicilio de la empresa;

B) Certificaciones oficiales de que la empresa está debidamente constituida y autorizada a funcionar en su país de origen y en la República y, si correspondiere, de su condición de “empresa designada” para la realización de un servicio internacional solicitado;

C) Situación financiera de la casa matriz;

D) Cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios prescriptos para su funcionamiento en la República y en especial los indicados por el artículo 115 del Código Aeronáutico;

E) Capital destinado para las operaciones en la República;

F) Nombre y apellido, nacionalidad y domicilio real de su representante en la República;

G) Poder otorgado al Representante con facultades suficientes para aceptar y cumplir todas y cada una de las condiciones de la concesión o autorización;

II) Acreditación de la reciprocidad real y efectiva (decreto 325/974 de 26 de abril de 1974, Capítulo II);

III) Relaciones financieras e intereses en otras empresas que realicen actividad comercial aeronáutica (Artículo 2º) o estén vinculadas a ésta;

IV) Naturaleza del servicio propuesto (regular o no regular, de pasajeros, carga, correo o mixto);

V) Alcance del servicio (Puntos a servir, base o bases de operaciones);

VI) Cuadro de rutas;

VII) Aeronaves a utilizarse (características técnicas, matrículas, régimen jurídico de utilización);

VIII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

IX) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

X) Tarifas propuestas (para los servicios que se inician o terminan en territorio nacional);

XI) Constitución de la garantía en la forma y condiciones que establece el artículo 32 de la presente Reglamentación.⁽⁹⁾

Art. 15 (*Instrucción de la petición*). – La Dirección General de Aviación Civil instruirá la petición diligenciando los siguientes informes:

A) Análisis de los documentos y requisitos legales y reglamentarios relacionados con la solicitud presentada y otros que se estimen corresponde;

B) Análisis de los aspectos técnicos de tipos y características de las aeronaves para la realización del servicio propuesto, plan de rutas y escalas, estudio de mercado, personal técnico y demás aspectos de estas materias así como el informe circunstanciado de la necesidad o utilidad del servicio;

C) Realización de otros informes y asesoramientos que la Dirección General de Aviación Civil estime pertinentes para mejor proveer.

Art. 15 bis ⁽¹⁰⁾ (*Autorización operativa aeronáutica provisoria de transporte aéreo público*). – Si mediaran razones de interés nacional instruida la petición, la Dirección General de Aviación Civil, previo dictamen de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, podrá otorgar a la solicitante autorización operativa provisoria de transporte aéreo público, sin perjuicio de la prosecución de los procedimientos principales para la resolución definitiva.

Para el trámite de autorización provisoria, se formará pieza separada con testimonio de las actuaciones en la que se deberá acreditar estar al día en el pago de los servicios aeroportuarios y de protección al vuelo devengados y para su otorgamiento deberán ser consideradas las pautas establecidas en el artículo 19 del decreto 39/977.

Será aplicable, en lo pertinente, lo dispuesto en los artículos 20, 21, 24, 25, 27, 28 y 30 del citado decreto.

Sin perjuicio de las causales de revocación aplicables, conforme a derecho, la autorización provisoria caducará cuando se configure en el expediente principal la hipótesis prevista por el artículo 79 del decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973.

Art. 16 ⁽¹¹⁾ (*Término de manifiesto*). – Instruida la petición la Dirección General de Aviación Civil la pondrá de manifiesto con las actuaciones cumplidas en su instrucción, por el término perentorio de 10 días hábiles. El término de manifiesto se hará saber mediante edictos que se publicarán durante tres días en el “Diario Oficial” y en otro diario de la capital y comenzará a computarse a partir del siguiente a la primera publicación en el “Diario Oficial”.

Los titulares de un interés legítimo podrán hacer las observaciones que estimen del caso por escrito, dentro de los siguientes diez días hábiles y perentorios a partir del vencimiento del término del manifiesto.

De las observaciones que se dedujeren se dará vista personal a la peticionante por el término de cinco días hábiles y perentorios a contar del siguiente a la notificación.

En caso de estimar conveniente, la Dirección General de Aviación Civil procederá a diligenciar las pruebas que se hubieren ofrecido.

Si la peticionante no efectuara a su cargo las publicaciones que dispone el presente artículo dentro del décimo día hábil a partir de aquél en que se hubieran expedido los respectivos edictos, su omisión será considerada como desistimiento de la petición, no pudiendo promover una nueva hasta que hayan transcurrido seis meses de la fecha de expedición antes referida.

Art. 17 ⁽¹²⁾ (*Dictámenes finales*). – Vencido el término de las observaciones o de la vista, en su caso, la Dirección General de Aviación Civil agregará los escritos presentados y la prueba que se hubiere diligenciado o la constancia negativa si correspondiere. Producido su informe someterá las actuaciones a dictamen de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica (decreto 47/983 de 16/2/983 y decreto 437/94 de 23/9/94) y del Comando General de la Fuerza Aérea (ley 12.070 de 4 de diciembre de 1953 y decreto 808/973 de 26 de setiembre de 1973), por su orden.

Art. 18 (*Resolución*). – Producidos los dictámenes previstos por el artículo anterior, la Dirección General de Aviación Civil elevará los antecedentes al Ministerio de Defensa Nacional.

La resolución que se dicte será notificada personalmente a la peticionante y a todos aquellos que hubieran formulado observaciones dentro del término correspondiente.

Art. 19 ⁽¹³⁾ (*Pautas para la resolución*). – Para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, deberán considerarse en especial las Normas de Política Aeronáutica en vigencia y la solvencia económica, técnica y moral de la peticionante.

Art. 20 (*Plazo para la iniciación de los servicios*). – En la Resolución se establecerá el plazo dentro del cual la peticionante deberá comenzar la prestación del servicio concedido o autorizado so pena de caducidad o revocación, en su caso.

En casos excepcionales debidamente justificados la Dirección General de Aviación Civil, con anuencia de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, podrá ampliar dicho plazo hasta por noventa días como máximo.

Art. 21 (*Justificaciones complementarias*). – Dentro de la primera mitad del plazo a que se refiere el artículo anterior, la peticionante deberá acreditar ante la Dirección General de Aviación Civil:

A) La posesión de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad de las aeronaves que utilice y las licencias de su personal aeronáutico;

B) La aprobación de sus itinerarios, tarifas y horarios según correspondiere a la naturaleza del servicio;

C) La contratación y vigencia de los seguros obligatorios prescriptos por el Título XIV del Código Aeronáutico o de las garantías sustitutivas en su caso;

D) El cumplimiento de lo establecido en el Literal C, g) del artículo 13 de la presente reglamentación en su caso;

E) La complementación de la garantía establecida en el artículo 32 de esta Reglamentación.

Art. 22 (*Otorgamiento del contrato*). – Cumplidos los requisitos establecidos por el artículo anterior la Dirección General de Aviación Civil otorgará, cuando corresponda, el contrato de concesión, el que será autorizado en el Registro de Protocolizaciones del Registro Nacional de Aeronaves.

Art. 23 (*Contenido de las Concesiones*). – En las concesiones para la prestación de servicios de transporte aéreo público que se otorguen, se establecerá:

A) Naturaleza del servicio;

B) Plazo (artículo 119 Código Aeronáutico);

C) Rutas aéreas autorizadas con determinación específica de los puntos terminales así como los intermedios si los hubiera, indicando claramente aquellos que constituyen escalas comerciales y los que sean meramente técnicos o puntos entre los que se autoriza el servicio en los casos de no regulares;

D) Tipo de aeronaves autorizadas para el servicio;

E) Tarifas;

F) Frecuencia, en el caso de servicio regular;

G) Centro principal de operaciones y mantenimiento de las aeronaves;

H) Condiciones o limitaciones eventuales;

I) Obligaciones de carácter reglamentario que la empresa deba cumplir en forma permanente y/o periódica;

J) La reserva de derecho del artículo 26 del presente reglamento;

K) La reserva de la prestación de los servicios de rampa por parte del Estado Uruguayo;

L) El sometimiento expreso a la legislación y jurisdicción nacional, y la renuncia a toda reclamación diplomática, tratándose de empresas extranjeras;

M) La incedibilidad de la concesión sin autorización del Poder Ejecutivo (artículo 148 Código Aeronáutico);

N) La autorización de la Dirección Nacional de Correos, cuando proceda, para el transporte de efectos postales;

O) Las demás estipulaciones que se estime pertinente mencionar expresamente.

Art. 24 (*Empresas extranjeras*). – Cuando se trate de empresas extranjeras, se estará además a lo dispuesto en los respectivos tratados bilaterales en vigor. En su caso se impondrán al menos iguales obligaciones que las referidas a las empresas nacionales que presten servicios similares.

Art. 25 (*Empresas nacionales*). – Tratándose de empresas nacionales, se podrá autorizar, excepcionalmente y en casos debidamente fundados:

A) La delegación de ciertas tareas de explotación a otras empresas nacionales o extranjeras;

B) Que en los comienzos de su explotación o por razones técnicas ocupen transitoriamente personal técnico extranjero por un lapso que no exceda de dos años, estableciéndose un procedimiento gradual y progresivo de sustitución del referido personal por uruguayos;

C) La utilización de aeronaves de matrícula extranjera (artículo 33 del Código Aeronáutico).

Las hipótesis de los literales B) o C) podrán ser autorizadas directamente por la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 26 (*Reserva del derecho de adquisición*). – A la expiración normal o anticipada de las actividades de las empresas, el Estado tendrá derecho a adquirir directamente en totalidad o en parte, las aeronaves de matrícula nacional, repuestos, accesorios, talleres, vehículos e instalaciones a un precio fijado por dos tasadores designados por cada una de las partes, y un tercero designado para el caso de discordia por aquellos. Si el Poder Ejecutivo no hiciese uso de este derecho dentro de los noventa días de aquella expiración, los bienes mencionados podrán ser enajenados libremente, autorizándose en su caso su exportación.

Art. 27 (*Contenido de las autorizaciones*). – En las autorizaciones para la prestación de servicios de transporte aéreo público, se establecerán las especificaciones del artículo 23 de la presente reglamentación, en cuanto fueren aplicables.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 28 (*Modificación, renovación, suspensión, caducidad y revocación*). – El Poder Ejecutivo o la Dirección General de Aviación Civil, en su caso, a petición de parte o de oficio, podrá modificar, renovar, suspender o declarar la caducidad, o revocar cualquier concesión o autorización de conformidad a lo preceptuado por el Código Aeronáutico y su reglamentación. No se modificará, cancelará o revocará ninguna concesión o autorización sin previa audiencia de los interesados a fin de que puedan articular sus descargos y diligenciar sus pruebas, estándose, en cuanto al procedimiento a lo previsto en el decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973.

Art. 29 (*Suspensión preventiva*). – La Dirección General de Aviación Civil, dando cuenta circunstanciada al Ministerio de Defensa Nacional, podrá suspender o retirar preventivamente cualquier autorización o concesión, en caso de existir semiplena prueba de que se han modificado sin previa intervención, las condiciones o la situación tenida en cuenta para el otorgamiento.

Art. 30 (*Causales de caducidad de las concesiones o revocación de las autorizaciones*). – La concesión otorgada por plazo determinado se extingue a su vencimiento.

La autorización es siempre precaria y revocable. Sin perjuicio de ello, el Poder Ejecutivo o la Dirección General de Aviación Civil en su caso, podrán declarar la caducidad de la concesión o la revocación de la autorización conferida en las siguientes circunstancias:

A) Si el concesionario o autorizado no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o si faltare reiteradamente a obligaciones de menor importancia;

B) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término a que alude el artículo 20 del presente decreto;

C) Si no subsistiesen las razones de necesidad o de utilidad pública tenidas en cuenta para el otorgamiento;

D) Si el concesionario o autorizado interrumpiese o suspendiese el servicio total o parcialmente, sin causa justificada o dispensa de la Dirección General de Aviación Civil;

E) Si el concesionario o autorizado fuese declarado en quiebra o entrara en estado de liquidación. El Juez que conozca en el asunto ordenará que se haga saber a la autoridad aeronáutica en la misma providencia que disponga la medida;

F) Si la concesión o autorización fuese cedida en contravención con lo prevenido en el artículo 23 literal M) de la presente reglamentación;

G) Si no hubiese constituido o mantenido las garantías prescriptas en el Título XIV del Código Aeronáutico y en los artículos 32 y siguientes de esta reglamentación;

H) Si el concesionario o autorizado se opusiese o dificultase las inspecciones, fiscalizaciones de las autoridades aeronáuticas, conforme a lo establecido en la ley o sus reglamentaciones, en el contrato de concesión o en la autorización operativa aeronáutica;

I) Si el concesionario o autorizado dejase de reunir las condiciones o requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión o autorización;

J) Si mediaren razones de seguridad nacional.

Art. 31 (*Efectos de los recursos*). – La caducidad de la concesión o revocación de la autorización operará de pleno derecho a las cuarenta y ocho horas de notificada la resolución administrativa que las disponga. Los recursos que pudieran interponerse contra la misma no tendrán efecto suspensivo.

Art. 32 ⁽¹⁴⁾ (*Garantía*). – Las personas físicas o jurídicas prestatarias de los servicios reglamentados por el Capítulo II del presente decreto deberán constituir una garantía por los siguientes montos:

A) Empresas nacionales: importe máximo de las multas fijadas de conformidad con el artículo 193 del Código Aeronáutico;

B) Empresas extranjeras: ⁽¹⁵⁾ tres veces el monto referido en el literal anterior. No se exigirá la prestación de la garantía a aquellas empresas extranjeras que acrediten que en el país de su nacionalidad las empresas nacionales uruguayas que en él operen gozan de similar tratamiento.

Dichos montos serán actualizados de acuerdo a los aumentos anuales que fije el Poder Ejecutivo (Art. 193 del Código Aeronáutico).

Esta actualización deberá ser realizada dentro de los sesenta días de su publicación en el “Diario Oficial”. La referida garantía podrá constituirse mediante aval bancario, depósito en efectivo o en títulos u obligaciones nacionales. En el caso de que se constituya en efectivo títulos u obligaciones nacionales, la misma deberá ser depositada en el Banco de la República Oriental del Uruguay, a la orden de la Dirección General de Aviación Civil. Su constitución se hará de la siguiente forma:

A) El 50% (cincuenta por ciento) al presentar la petición (Art. 13, numeral XIII y artículo 14, numeral XI, respectivamente en su caso, de la presente reglamentación); y

B) El cincuenta por ciento restante, dentro del plazo del artículo 21 de esta reglamentación.

Art. 33 (*Mantenimiento de la Garantía*). – La garantía constituida y sus ampliaciones, deberán mantenerse durante todo el tiempo de vigencia de la concesión o autorización y no podrán ser retiradas o devueltas hasta transcurridos seis meses de haberse producido el cese efectivo de las operaciones.

Para el caso en que se hubieran presentado denuncias, impuestos, sanciones o deducido reclamaciones, la garantía constituida y sus ampliaciones no podrán ser retiradas o devueltas hasta tanto queden firmes las resoluciones que las decidan en sede administrativa o judicial.

Art. 34 (*Incautación de la Garantía*). – La garantía y sus ampliaciones a que se refieren los artículos anteriores, asegurarán aquellos pagos a que el concesionario o autorizado fuese condenado por sentencia basada con autoridad de cosa juzgada, así como las multas que se impusieren conforme al artículo 192 y concordantes del Código Aeronáutico, su reglamentación y las estipulaciones del control de la concesión o del acto de autorización.

Para el caso de que deba hacerse efectiva en todo o parte la garantía constituida en el perentorio término de tres días hábiles a partir de su exigibilidad, el concesionario o autorizado deberá reponer nuevamente dicha garantía hasta el monto de su valor total actualizado, dentro del plazo de diez días hábiles siguientes a la fecha de haberse hecho efectiva, so pena de caducidad de la concesión o revocación de la autorización.

Art. 35 (*Requisitos de las empresas nacionales*). – Hasta tanto se dicte la reglamentación prevista por el artículo 24 de las Normas de Política Aeronáutica aprobadas por decreto 325/974, del 26 de abril de 1974, las empresas nacionales prestatarias de los servicios establecidos en el Capítulo II de la presente Reglamentación, deberán cumplir los siguientes requisitos:

A) Su sede real y efectiva deberá estar en la República;

B) Las mayorías, de los órganos de control y administración, deberán ser ejercidas por personas con domicilio real en la República;

C) Si el empresario fuese una persona física, deberá ser ciudadano uruguayo;

D) Si se trata de una sociedad personal, la mitad más uno, por lo menos, de los socios, deberán ser ciudadanos uruguayos con domicilio real en la República y poseer la mayoría del capital;

E) ⁽¹⁶⁾ Si se trata de una sociedad de capital (sociedad anónima o sociedad en comandita por acciones), la mayoría de las acciones a la cual corresponda la mayoría de los votos computables deberá corresponder a acciones nominativas o escriturales pertenecientes a personas comprendidas en cualesquiera de las siguientes categorías:

a) ciudadanos uruguayos con domicilio real en la República;

b) personas de Derecho Público uruguayo;

c) personas jurídicas de Derecho Privado uruguayo cuyos socios estén comprendidos en cualesquiera de las tres categorías señaladas en el presente Literal E) y cuyas acciones sean nominativas o escriturales, en caso de ser sociedades anónimas o sociedad en comandita por acciones.

El cumplimiento de los requisitos precedentemente detallados, será verificado permanentemente por la Inspección General de Hacienda.

**Criterios para la Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas
Servidas en Puertos, Aeropuertos,
Terminales y Puntos de Frontera en el MERCOSUR**

Decreto 518/003

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y
Medio Ambiente

Montevideo, 11 de diciembre de 2003.

Visto: La resolución No. 34/01 del Grupo Mercado Común del MERCOSUR por la que se aprueba el documento "Criterios para la Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas Servidas en Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera, en el MERCOSUR".

Considerando: I) Las recomendaciones contenidas en el ítem 3 del artículo 14 del Reglamento Sanitario Internacional así como la necesidad de armonizar las acciones y procedimientos de la administración sanitaria de desechos líquidos y aguas servidas en las áreas mencionadas.

II) La necesidad de armonizar las acciones y procedimientos a través de un criterio único para todas las partes del MERCOSUR.

III) Lo informado por la Dirección General de la Salud, la División Salud de la Población y la División Jurídico-Notarial del Ministerio de Salud Pública.

Atento: A lo preceptuado por el artículo 1º. y siguientes de la Ley No. 9.202 de 12 de enero de 1934 y concordantes.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Adóptase la resolución No. 34/01 del Grupo Mercado Común del MERCOSUR por la que se aprueba el documento "Criterios para la Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas Servidas en Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera, en el MERCOSUR", que se anexa al presente y forma parte integral del mismo.

Art. 2º. El presente Decreto tendrá vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Art. 3º. Comuníquese a la Secretaría Administrativa del Grupo Mercado Común del MERCOSUR. Publíquese.

**BATLLE
CONRADO BONILLA
DIDIER OPERTTI
YAMANDÚ FAU
LUCIO CÁCERES
SAÚL IRURETA.**

MERCOSUR/GMC/RES. No. 34/01

Criterios para la administración sanitaria de desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales y puntos de frontera, en el MERCOSUR.

Visto: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, las Resoluciones No. 91/93, No. 151/96 y No. 4/98 del Grupo Mercado Común y la Recomendación No. 08/00 del SGT No. 11 "Salud".

Considerando:

Las recomendaciones contenidas en el ítem 3 del Art. 14 del Reglamento Sanitario Internacional.

La necesidad de armonizar las acciones y procedimientos de la Administración Sanitaria de desechos líquidos y aguas servidas en las áreas portuarias, aeroportuarias, terminales y puntos de frontera.

La necesidad de definir la responsabilidad en el tránsito transfronterizo en la administración sanitaria de desechos líquidos y aguas servidas en las Terminales y Puntos de Frontera, Puertos y Aeropuertos

La necesidad de armonizar las acciones y procedimientos a través de un criterio único de administración sanitaria de desechos líquidos y aguas servidas en las áreas portuarias, aeroportuarias, terminales y puntos de frontera en el ámbito del MERCOSUR.

El Grupo Mercado Común

RESUELVE:

Artículo 1º. Aprobar el documento "Criterios para la Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas Servidas en Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera, en el MERCOSUR", que consta como anexo que forma parte de la presente Resolución.

Art. 2º. Los Estados Partes, pondrán en vigencia las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Resolución a través de los siguientes organismos:

Argentina: Ministerio de Salud

Brasil: Ministerio de Saúde

Paraguay: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

Uruguay: Ministerio de Salud Pública

Art. 3º. Los Estados Partes del MERCOSUR deberán incorporar la presente Resolución a sus ordenamientos jurídicos nacionales antes del 10/IV/2002.

Criterios para la administración sanitaria de desechos líquidos y aguas servidas en puertos, aeropuertos, terminales y puntos de frontera, en el MERCOSUR.

1. ALCANCE: Estos Criterios deberán ser aplicados en los Sistemas de Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas Servidas, o en los mecanismos institucionales u organismos competentes de cada país, en Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera ya existentes y en los sistemas a ser instalados.

2. PLAN DE GERENCIAMIENTO DE DESECHOS LÍQUIDOS Y AGUAS SERVIDAS DE LAS INSTALACIONES DE PUERTOS, AEROPUERTOS, TERMINALES Y PUNTOS DE FRONTERA.

La Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas Servidas, o en los mecanismos institucionales u organismos competentes en cada país, generadas en vehículos en Tránsito Transfronterizo y en las Terminales Terrestres, Portuarias, Aeroportuarias y Puntos de Frontera de los Estados Partes deberá hacerse en base a un Plan Nacional de Gerenciamiento de Desechos Líquidos y Aguas Servidas, que contemple:

2.1) Factores a ser identificados para el plan de tratamiento y monitoreo de desechos líquidos y aguas servidas.

2.1.1) Fuentes Generadoras

- Número y localización de las fuentes generadoras, inclusive medios de transporte.

- Tipos de desechos líquidos y aguas servidas y volumen generado.

2.1.2) Tratamiento

- Identificación de las estaciones de tratamiento, de los puntos de apoyo a los vehículos terrestres colectivos en Tránsito Internacional, de los equipos y técnicas utilizadas en el gerenciamiento de los desechos líquidos y aguas servidas.

- Detalle de las operaciones del sistema de tratamiento.

- Capacidad de tratamiento.

- Personal responsable.

2.1.3) Monitoreo

- Puntos de muestreo que contemple también los desechos líquidos y aguas servidas provenientes de los medios de transporte en función del riesgo epidemiológico y plan de muestras para análisis de afluentes y efluentes.

- Formación y educación para tripulantes, viajeros, trabajadores y usuarios de las terminales.

- Análisis estadístico a ser utilizado para el control físico, químico y microbiológico de los efluentes.

- Realimentación: informe periódico de los resultados obtenidos.

2.2 Acciones necesarias para el éxito del plan

- Estaciones de tratamiento de acuerdo a los desechos generados.
- Administración Sanitaria y ambiental adecuada, que aplique la legislación sanitaria y ambiental y monitoree los efluentes de las estaciones de tratamiento.
- El plan de Gerenciamiento de Desechos Líquidos y Aguas Servidas deberá prever la recolección, tratamiento y disposición final de los Desechos Líquidos y Aguas Servidas.
- El destino de los efluentes del sistema de tratamiento de los Desechos Líquidos y Aguas Servidas deberá ser comprobado por la Administración de los Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera.
- Monitoreo permanente de las estaciones de tratamiento.
- Administración conjunta de afluentes y efluentes líquidos, conforme a la Legislación Sanitaria y ambiental del Estado Parte.

2.3 Desechos líquidos y aguas servidas provenientes de embarcaciones.

- Mantener durante el atraque las válvulas de vaciado del tanque de desechos líquidos, cerradas y lacradas, promoviendo su desagüe o recolección solamente después del tratamiento del material, mediante la autorización de la Autoridad Sanitaria en ejercicio, en el Puerto de atraque.
- La autorización que se menciona en el ítem anterior, se dará de conformidad con las legislaciones ambientales y sanitarias vigentes en los Estados Partes.

2.4 Desechos líquidos y aguas servidas provenientes de aeronaves.

- Los desechos líquidos y aguas servidas de aeronaves y de aeropuertos habilitados para la entrada de aeronaves, deberán recibir tratamiento antes del vertido de los efluentes en el medio ambiente (suelo, cursos de agua, etc.).
- El retiro de los desechos líquidos de las aeronaves deberá ser realizado por personal calificado, portando equipos de protección personal, en vehículo apropiado con características técnicas y operaciones adecuadas, al que le serán aplicados procedimientos de limpieza y desinfección de rutina.
- Deberá haber cloaca para evacuación de los vehículos de transporte de desechos líquidos en lugar accesible, protegido, con facilidades para la limpieza de las instalaciones y equipos utilizados, así como, para la higiene personal de los operarios.

2.5 Desechos líquidos y aguas residuales provenientes de vehículos terrestres.

- Los vehículos colectivos en Tránsito Internacional deberán contar con puntos de apoyo a lo largo del trayecto de viaje (a ser definido por la Autoridad Sanitaria o Ambiental competente del Estado Parte) para el retiro y tratamiento de desechos líquidos y aguas servidas, limpieza y desinfección de los tanques colectores de los vehículos.
- Los puntos de apoyo mencionados anteriormente deberán ser habilitados para la Autoridad Sanitaria y/o Ambiental competente del Estado Parte.

2.6 Plazos

· Los Planes Nacionales de Gerenciamiento de Desechos Líquidos y Aguas Servidas aquí previstos, deberán estar implantados a más tardar tres años después de la internalización de estos Criterios en los Estados Partes.

Servicios aeroportuarios
Tasas y precios

Decreto 420/003

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 24 de octubre de 2003.

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea a efectos de adecuar los precios de los servicios aeroportuarios fijados por los Decretos 160/001 del 7 de mayo de 2001 y 407/001 del 16 de octubre de 2001.

Resultando: Que compete a la autoridad aeronáutica la propuesta para la determinación de las tasas y precios concernientes al uso de aeródromos públicos, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 70 del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974.

Considerando: I) Que corresponde adecuar las tarifas vigentes a la realidad actual de la aeronáutica, que ha visto descender su actividad tanto en lo que refiere a la aviación comercial, como a la aviación general.

II) Que al reducirse las operaciones aerocomerciales por razones externas e internas, se ha producido una sensible reducción en el movimiento de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Carrasco, que se refleja en toda la actividad del Edificio Terminal.

III) Que el artículo 1º del Decreto 160/001 de 7 de mayo de 2001 expresa que los servicios aeroportuarios deberán ser pagados en la moneda establecida en el mismo, habiéndose fijado en dólares de los Estados Unidos de América los precios establecidos en las Tablas 4, 5, 6, 7, 9, 10, 14 y 16, cuando en realidad los usuarios de dichos servicios desarrollan sus actividades en moneda nacional, lo que hace más gravosa aún su situación.

IV) Que a efectos de mantener una razonable equivalencia entre los costos de las prestaciones y sus tarifas, corresponde fijar estas últimas en Unidades Reajustables (U.R.), manteniéndose en dólares de los Estados Unidos de América las Tablas que refieren a servicios prestados a usuarios que perciben sus ingresos en esa moneda y ajustándose a la realidad regional el Precio de Embarque Internacional.

Atento: A lo precedentemente expuesto y a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Las Tasas y Precios por servicios aeroportuarios deberán ser pagados por los usuarios de los servicios, en la moneda, cotización, plazo y forma que en cada caso se establece en el presente Decreto.

Art. 2º. Los aeródromos y aeropuertos quedan categorizados a los efectos del pago por servicios aeroportuarios de la siguiente forma:

A – Primera categoría: Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso” y Aeropuerto Internacional de Alternativa “Santa Bernardina” (Durazno).

B – Segunda categoría: Aeropuertos Internacionales de Salto, Rivera, Melo, Colonia, Paysandú, Artigas y Ángel S. Adami (Melilla).

C – Tercera categoría: Otros.

Art. 3º. Las Tasas y Precios de los distintos servicios serán aplicados a partir del día 15 de agosto de 2003 conforme a las Tablas que se detallan a continuación.

Tabla 1: PRECIO POR PROTECCIÓN AL VUELO Y POR USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

El peso de la aeronave considerado para la aplicación de esta Tabla es el Máximo Peso de Decolaje (MTOW), de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad.

| | |
|-----------------------------------|------|
| Peso de la Aeronave en Toneladas: | U\$S |
| Hasta 10 | 89 |
| Más de 10 hasta 70 | 238 |
| Más de 70 | 349 |

A – MONEDA Y COTIZACIÓN A QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO:

1) A las empresas de servicios aéreos extranjeros con representación en el país se les facturarán mensualmente los importes adeudados, que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente a aquél en que se originó la deuda. Dentro del mismo plazo deberán recabar el recibo correspondiente en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica contra entrega del boleto de depósito.

2) Otros usuarios.

Se les facturará y enviará a su dirección postal los importes adeudados, que deberán hacer llegar a la citada Dirección Nacional dentro de los 45 días calendario siguientes a la fecha de la factura.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves en operación de búsqueda y salvamento.

D – DISPENSAS:

1 – Las aeronaves que realicen un aterrizaje en territorio nacional.

2 – Aeronaves privadas de nacionalidad uruguaya.

3 – Aeronaves que vuelen exclusivamente de acuerdo con reglas de vuelo visual (VFR).

4 – Aeronaves privadas extranjeras abonarán un 30% (treinta por ciento) del precio.

TABLA 2: PRECIO POR ATERRIZAJE

El peso de la aeronave considerado para la aplicación de esta Tabla es el Máximo Peso de Decolaje (MTOW) de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad.

| Peso de la aeronave en Toneladas: | Aeropuertos de: | | |
|-----------------------------------|-----------------|---------|---------|
| | 1ª Cat. | 2ª Cat. | 3ª Cat. |
| | | U\$S | |
| Hasta 10 | 30 | 30 | 25 |
| Más de 10 hasta 20 | 153 | 135 | 38 |
| Más de 20 hasta 30 | 191 | 169 | 48 |
| Más de 30 hasta 70 | 286 | 228 | — |
| Más de 70 hasta 170 | 404 | — | — |
| Más de 170 | 550 | — | — |

Las operaciones llevadas a cabo desde media hora después de la puesta del sol y hasta media hora antes de la salida del sol, tendrán un recargo del 20% (veinte por ciento).

A – MONEDA y COTIZACIÓN QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO

1 – A las empresas de servicios aéreos nacionales y extranjeros con representación en el país se les facturará mensualmente los importes adeudados que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente al que se prestó el servicio.

2 – Otros usuarios

Deberán hacer efectivo el pago en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos uruguayos a la cotización fijada por el Banco Central del Uruguay para el dólar financiero vendedor del último día del mes anterior a aquél en que se originó la deuda, previo al decolaje, al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.

4 – Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpan su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.

5 – Aeronaves que efectúen vuelos de prueba o instrucción.

D – DISPENSAS:

Las aeronaves de aviación general y empresas nacionales con aeronaves matriculadas en la República Oriental del Uruguay en vuelos nacionales, quedarán dispensadas de la aplicación de esta Tabla hasta el 31 de diciembre de 2003.

TABLA 3: PRECIO POR ESTACIONAMIENTO

1 – Aeronaves extranjeras:

El precio se aplicará a las aeronaves Comerciales y de Aviación General transcurridas 3 y 1 horas respectivamente de permanencia en el Aeropuerto, cobrándose por tal concepto:

A – En plataforma operativa: 5% (cinco por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponde a la aeronave, por hora o fracción.

B – Fuera de plataforma operativa: (en aquellos aeropuertos que cuentan con esta facilidad) 2,5% (dos y medio por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponda a la aeronave por hora o fracción.

C – Las aeronaves extranjeras en reparación en los talleres mecánicos autorizados en los diversos aeropuertos, no abonarán precio de estacionamiento mientras dure la reparación debiendo ajustarse los interesados, a la reglamentación que establezca el organismo recaudador.

2 – Aeronaves nacionales:

Las aeronaves de matrícula nacional pagarán el precio por estacionamiento solamente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

A – MONEDA y COTIZACIÓN A QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO:

1 – Las empresas de servicios aéreos nacionales y extranjeros con representación en el país: se les facturará mensualmente los importes adeudados que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente al que se prestó el servicio.

2 – Otros usuarios.

Deberán hacer efectivo el pago en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos uruguayos a la cotización fijada por el Banco Central del Uruguay para el dólar financiero vendedor del último día del mes anterior a aquél en que se originó la deuda, previo al decolaje, al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.

4 – Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpen su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.

5 – Fuera de la plataforma operativa las aeronaves que posean base en el aeropuerto (debidamente autorizada por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica).

TABLA 4: PRECIO POR OCUPACIÓN DE HANGARES y HANGARES TALLERES

A – HANGARES

1 – Aeropuertos de 1ª Categoría..... UR 0,27 por m² por mes.

2 – Otros Aeropuertos UR 0,09 por m² por mes.

B – HANGARES TALLERES

1 – Aeropuertos de 1ª Categoría..... UR 0,09 por m² por mes.

2 – Otros Aeropuertos UR 0,045 por m² por mes.

FORMA DE PAGO Y PLAZO: El Organismo facturará mensualmente el importe adeudado, debiéndose abonar el mismo mediante depósito en el Banco de la República Oriental del Uruguay, dentro de los 10 primeros días del mes calendario siguiente. Posteriormente, deberá retirarse el recibo correspondiente en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica contra entrega del comprobante del depósito.

TABLA 5: PRECIO POR OCUPACIÓN DE LOCALES, OFICINAS, DEPÓSITOS y ESPACIOS

1 – LOCALES y OFICINAS: Precio mensual por metro cuadrado.

1.1 – Aeropuertos de Primera Categoría.

A – Zonas Comerciales UR 1,45 por m², por mes.

B – Oficinas.

PLANTA BAJA UR 0,65 por m², por mes.

ENTREPISO y P. ALTA UR 0,55 por m², por mes.

ZONA DE CARGA UR 0,55 por m², por mes.

OTRAS ZONAS UR 0,45 por m², por mes.

C – Zona comercial en el área del Edificio de Partidas UR 4,85 por m², por mes.

PRECIO MÍNIMO UR 7,75 por mes.

1.2 – Otros Aeropuertos:

En todas las zonas todos los usuarios: UR 0,48 por m², por mes.

PRECIO MÍNIMO UR 4,85 por mes.

2 – DEPÓSITOS:

En todos los Aeropuertos UR 0,85 por m², por mes.

3 – ESPACIOS:

a – Espacios autorizados a empresas suministradoras de servicios de atención en tierra a aeronaves (artículo 14 del Decreto 280/002 de 22 de julio de 2002) UR 0,85 por m² por mes.

b – Espacios en Aeropuertos de Primera Categoría y Otros Aeropuertos: misma tarifa que numerales 1.1 y 1.2 precedentes.

EXONERACIONES:

Servicios públicos vinculados a la actividad aeroportuaria de carácter no comercial dependientes de la Administración Central e Intendencia Municipal de Canelones.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

El Organismo facturará mensualmente el importe adeudado, debiéndose abonar mediante depósito en el Banco de la República Oriental del Uruguay, dentro de los 10 primeros días del mes calendario siguiente, debiendo recabar el recibo en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

TABLA 6: PRECIO POR USO DE UN GENERADOR DE ARRANQUE:

Por servicio de encendido de cada motor: U.R. 0,40 – con un máximo de uso de 15 minutos continuos.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación, en forma previa al decolaje de la aeronave.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará mensualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquella indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 7: PRECIOS GLOBALES UNIFICADOS

1 – Las aeronaves nacionales privadas pagarán anualmente un precio global único por derechos de operaciones en los aeropuertos nacionales, (excepto en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, que se regirá por la TABLA 2 PRECIO POR ATERRIZAJE), de acuerdo a la siguiente clasificación:

| Tipos de Aeronaves | Precio |
|----------------------------|----------|
| Monomotores convencionales | UR 24.25 |
| Bimotores convencionales | UR 35.38 |
| Turbo Hélice Monomotores | UR 48.5 |
| Turbo Hélice Bimotores | UR 72.75 |
| Reactores | UR 97 |

No se incluyen las operaciones fuera del horario normal de cada aeropuerto, las que pagarán según lo dispuesto en la TABLA 9 PRECIO POR HABILITACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO.

2 – Las aeronaves nacionales que realicen aterrizajes internacionales abonarán éstos según la TABLA 2.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

Previo a la obtención o renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave se pagará en la División Financiero Contable de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

EXONERACIONES:

Aeronaves propiedad del Estado y de Aeroclubes y aeronaves con fecha de fabricación mayor a 50 años.

DISPENSAS:

La aplicación de la presente TABLA quedará suspendida durante el año 2003.

TABLA 8: PRECIO POR SERVICIO DE EMBARQUE

1 – VUELOS INTERNACIONALES

a – Aeropuerto Internacional de Carrasco

- Pasajeros de Puente Aéreo U\$S 10,00

- Pasajeros Internacionales..... U\$S 22,00

b – Otros Aeropuertos U\$S 4,00

2 – VUELOS NACIONALES

En todos los aeropuertos UR 0,10

Dicho precio comenzará a ser cobrado a partir del 1º de enero del 2004.

EXONERACIONES

1 – Diplomáticos y autoridades de organismos internacionales.

2 – Menores hasta 2 años de edad.

3 – Pasajeros en tránsito.

4 – Miembros de las tripulaciones que figuren en los manifiestos de vuelo.

5 – Cónsules honorarios acreditados ante la República Oriental del Uruguay y de conformidad con el Decreto 45/000 de 17 de febrero de 2000.

6 – Huéspedes oficiales (Decreto 161/985 de 30 de abril de 1985).

FORMA DE PAGO Y PLAZO

1 – Las empresas de aeronavegación serán agentes de retención del pago de este precio, el que se cobrará conjuntamente con el importe del precio de pasaje, al momento de su expedición, en la misma moneda.

2 – Las empresas deberán depositar los importes recaudados en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica le indique, dentro del mes siguiente de aquel en que se le emitió el pasaje.

3 – En el mismo período deberá presentarse en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica la declaración jurada con la totalidad de los embarques realizados y nómina de los exonerados de su pago conforme a este Decreto, adjuntando el original del depósito efectuado.

TABLA 9. PRECIO POR HABILITACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO

Fuera del horario normal de funcionamiento del aeropuerto los operadores de las aeronaves deberán abonar UR 1,45 por hora de habilitación o fracción (se cobrará este único importe por los conceptos de decolaje, aterrizaje o protección al vuelo).

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación, inmediatamente después del aterrizaje y/o decolaje de la aeronave.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará mensualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes

vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

**TABLA 10: PRECIO POR SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
USUARIOS NACIONALES**

- Suministro de “A.I.P.” URUGUAY (nuevo)..... UR 1,92
- Suscripción anual a “A.I.P.” URUGUAY (nuevo) .UR 1,45

USUARIOS EXTRANJEROS

- Suministro de “A.I.P.” URUGUAY (nuevo)..... UR 3,37
- Suscripción anual a “A.I.P.” URUGUAY..... UR 2,67

NOTA: Incluye costos de envíos de publicación tales como circulares, resumen de Notam, enmiendas a “A.I.P.” y otros.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará anualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

**TABLA 11: PRECIO POR DERECHO DE PARADA PARA AUTOMÓVILES CON
TAXÍMETRO Y VEHÍCULOS AFECTADOS A SERVICIOS ESPECIALES DE
TRANSPORTES DE PASAJERO**

U\$S 150 (ciento cincuenta dólares de los Estados Unidos de América).

A – MONEDA:

Dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO Y PLAZO:

Se deberá hacer efectivo en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, pudiendo hacerse en dos cuotas iguales con vencimiento los días 30 de abril y 30 de setiembre de cada año.

TABLA 12: PRECIO POR SERVICIOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Se cobrarán los precios y tarifas establecidas por “U.T.E.” vigente en el momento de las prestaciones del servicio con más un 30% (treinta por ciento) por concepto de gastos de mantenimiento y administración.

MONEDA: En la moneda que establezca “U.T.E.”.

FORMA DE PAGO Y PLAZO.

Se podrá abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 13: PRECIO POR SERVICIOS TELEFÓNICOS INTERNOS DE AEROPUERTOS

Se cobrarán los precios y tarifas establecidas por “A.N.T.E.L.” vigente en el momento de las prestaciones del servicio con más un 30% (treinta por ciento) por concepto de gastos de mantenimiento y administración.

A – MONEDA: En la moneda que establezca “A.N.T.E.L.”.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO.

Se podrá abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 14: TASA POR INSPECCIÓN A AERÓDROMOS PRIVADOS

a – En un radio de hasta 200 km. de Montevideo..... UR 9,7

b – Entre 200 y 400 km. de Montevideo UR 14,55

c – Más de 400 km. de Montevideo UR 19,4

FORMA DE PAGO y PLAZO:

En la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, previo a realizar la Inspección.

TABLA 15: PRECIO POR ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

En Zona A de Parking: \$ 30 por hora o fracción.

En Zonas B y C de Parking: \$ 20 por hora o fracción.

ACTUALIZACIÓN:

Reajuste bimestral según “I.P.C.” publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

EXENCIONES:

La autoridad aeroportuaria podrá entregar a los funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica u otros Organismos que cumplan tareas en la Terminal, un pase para el ingreso al Parking Zona C.

TABLA 16: TASA POR INSPECCIÓN Y HABILITACIÓN DE ANTENAS

| | |
|---|----------|
| a – En un radio de hasta 50 km. de Montevideo.... | UR 2.43 |
| b – Entre 50 y 200 km. de Montevideo | UR 4.85 |
| c – Entre 200 y 400 km. de Montevideo..... | UR 14.55 |
| d – Más de 400 km. de Montevideo | UR 19.4 |

FORMA DE PAGO y PLAZO

En la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica previo a realizar la inspección.

Art. 4°. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, depositará mensualmente en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Meteorología indique y a su orden, el 2% de la facturación mensual líquida por concepto de Precio de Protección al Vuelo por uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea (TABLA 1) y una vez percibida efectivamente.

Art. 5°. Facúltase a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica a efectuar los controles necesarios así como a interpretar las tarifas que recauda pudiendo en ejercicio de estas facultades realizar inspecciones, e imponer sanciones de acuerdo al título XVI del Código Aeronáutico (Decreto-Ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974).

Art. 6°. Establécese el siguiente procedimiento de ajuste en los cobros de las tarifas:

Los pagos en moneda estadounidense se ajustarán de la siguiente manera:

Hasta 0,50 centavos (inclusive) a la unidad inferior y los que excedan, a la unidad superior.

Los pagos en Unidades Reajustables, cuyos importes en moneda nacional terminados en 5 o menores se ajustarán a 0 de la decena anterior y los importes terminados en 6 o mayores se ajustarán a 0 de la decena posterior.

Art. 7°. El no pago en fecha de los precios por los servicios fijados por este Decreto dará lugar a un recargo similar al fijado por el artículo 94 del Decreto-Ley 14.306 de 29 de noviembre de 1974, en la redacción dada por el artículo 1° de la Ley 16.869 de 25 de setiembre de 1997, esto es: “La multa será del 5% (cinco por ciento) del precio no pagado en plazo, cuando el mismo se abonare dentro de los cinco días hábiles siguientes al de su vencimiento”.

La multa será del 20% (veinte por ciento) cuando se pague posteriormente. Además de la multa la falta de pago dará lugar a un recargo mensual similar al que fije el Poder Ejecutivo por el no pago de obligaciones tributarias.

Art. 8°. Deróganse los Decretos 160/001 de 7 de mayo de 2001 y 407/001 de 16 de octubre de 2001, en todo lo que se opongan al presente Decreto.

Art. 9°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
ISAAC ALFIE.

**Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides
Zonas de protección**

Decreto 469/003

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 18 de noviembre de 2003.

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Salto “Nueva Hespérides”.

Resultando: Que el “Capítulo III del Título V” del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: La necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto, a efectos de mantener operativa la pista, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 4 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 2003058460, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinánse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación Pista 05-23: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera:

| | | |
|-----------------------------|----------|---------|
| Longitud de borde interior: | | 300 m |
| Distancia desde el umbral: | | 60 m |
| Divergencia (a cada lado): | | 15% |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m |
| Pendiente: | | 2% |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m |
| Pendiente: | | 2,5% |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m |
| Pendiente: | 0 | % |

b)Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

c)Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 123 m (MSL)

d)Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%

Altitud del borde inferior: 123 m. (MSL)

Altitud del borde superior: 168 m. (MSL)

e)Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 198 m. (MSL)

f)Superficie de aproximación Pista 13-31: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia fuera.

Longitud del borde interior: 60 m.

Distancia desde el umbral: 30 m.

Divergencia (a cada lado): 10%

Primera sección: longitud 1.600 m.

Pendiente: 5%

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5º. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6º. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D.
Gestido”**

Zonas de protección

Decreto 470/003

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 18 de noviembre de 2003

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”.

Resultando: Que el “Capítulo III del Título V” del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: La necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista– aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 4 del

Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 2003058444, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinánse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral de pendiente ascendente y hacia afuera:

| | | |
|-----------------------------|----------|---------|
| Longitud de borde interior: | | 300 m |
| Distancia desde el umbral: | | 60 m |
| Divergencia (a cada lado): | | 15% |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m |
| Pendiente: | | 2% |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m |
| Pendiente: | | 2,5% |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m |
| Pendiente: | | 0% |

Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 246 m (MSL)

Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%

Altitud del borde inferior: 246 m. (MSL)

Altitud del borde superior: 346 m. (MSL)

Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 351 m. (MSL)

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Rivera Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse

respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

DI.N.A.C.I.A.
Delegación de atribuciones

Resolución 1808/003

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería,
Agricultura y Pesca
Ministerio de Turismo
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y
Medio Ambiente
Ministerio de Deporte y Juventud

Montevideo, 12 de diciembre de 2003.

Visto: El dinamismo inherente al Derecho Aeronáutico.

Considerando: I) Que el constante avance de la técnica aeronáutica hace necesaria la permanente actualización de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes en la materia, con el fin de que la navegación aérea se realice con seguridad conforme a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

II) Que en materia de servicios de transporte Aéreo Público el entorno comercial actual requiere procedimientos ágiles.

III) Que conforme al artículo 21 del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977 y al artículo 1º del Decreto 21/999 de 26 de enero de 1999, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica es la autoridad aeronáutica a que se refiere el Código Aeronáutico y demás normas aplicables en la materia, sustituyendo en tal carácter a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay.

Atento: A lo expuesto y a lo dispuesto en los artículos 160 y 168, numeral 24 y en la Disposición Transitoria E) de la Constitución de la República.

El Presidente de la República –actuando en Consejo de Ministros-

RESUELVE:

1º. Delégase en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica las atribuciones del Poder Ejecutivo concernientes a:

La aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes aplicables en todo lo que se refiere a los asuntos siguientes: Licencias al Personal, Reglamento del Aire, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional, Cartas Aeronáuticas, Unidades de medidas que se emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres Aeronáuticas, Operación de Aeronaves, Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las aeronaves, Aeronavegabilidad, Facilitación, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, Aeródromos, Servicios de Información Aeronáutica, Protección del Medio Ambiente, Seguridad-Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita y Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

2º. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá avocar las atribuciones delegadas, como asimismo el delegado someterlas a consideración de este Poder.

3º. Las atribuciones delegadas no podrán ser a su vez objeto de delegación.

4º. La delegación no obsta a lo dispuesto en los artículos 160 y 165 de la Constitución de la República.

5º. El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica enviará a la Secretaría de la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional, copia de los actos administrativos que se dicten en el ejercicio de las atribuciones delegadas, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas.

6º. Comuníquese, publíquese y archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
GUILLERMO STIRLING
DIDIER OPERTTI
LEONARDO GUZMÁN
JUAN LUIS AGUERRE
JOSÉ VILLAR
SANTIAGO PÉREZ DEL CASTILLO
MARTÍN AGUIRREZABALA
JUAN BORDABERRY

SAÚL IRURETA.

Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2º. Mario Parrallada”

Zonas de protección

Decreto 110/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 30 de marzo de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2do. MARIO PARRALLADA”.

Resultando: que el Capítulo III del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2º MARIO PARRALLADA”, a los efectos de la restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo a fojas 5 del expediente administrativo del Ministerio de Defensa Nacional número 04006820, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2º. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación: combinación de planos interiores al umbral, de pendiente ascendente y hacia fuera.

Longitud del borde interior: 300 m

Distancia desde el umbral: 60 m

Divergencia (a cada lado): 15%

Primera sección: longitud 3.000 m

Pendiente: 2%

Segunda sección: longitud 3.600 m

Pendiente: 2,5%

Sección horizontal: longitud 8.400 m

Pendiente: 0%

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente

Umbral: 03 Altitud 83 m S33°22'09.82" W 56°30'16.63"

Umbral: 21 Altitud 93 m S33°21'01.81" W56°29'41.76"

Umbral: 09 Altitud 84 m S33°21'34.45" W56°30'39.00"

Umbral: 27 Altitud 90 m S33°21'31.67" W56°29'42.92"

b) Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

c) Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 128 m (MSL)

d) Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%

Altitud del borde inferior: 128 m. (MSL)

Altitud del borde superior: 228 m. (MSL)

e) Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 233 m. (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina "Tte. 2do. MARIO PARRALLADA" cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse

respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Artigas
Zonas de Protección**

Decreto 196/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 15 de junio de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea, por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Artigas.

Resultando: que el Capítulo III del Título V del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, "Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea", prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determina altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto por el artículo 77 y siguientes del Código Aeronáutico, a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Artigas, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 5 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 04008167, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2º. Determinánse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a – Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

Longitud del borde interior: 300 m.

Distancia desde el umbral: 60 m.

Divergencia (a cada lado): 15%.

Primera sección: longitud 3.000 m.

Pendiente: 2%.

Segunda sección: longitud 3.600 m.

Pendiente: 2,5%.

Sección horizontal: longitud 8.400 m.

Pendiente: 0%.

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral 11: Altitud 121 m.; S30°24'00.01"; W 56°30'52.03".

Umbral 29: Altitud 119 m.; S30°24'05.07"; W 56°30'04.62".

b – Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%.

c – Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 164 m. (MSL).

d – Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%.

Altitud del borde inferior: 164 m. (MSL).

Altitud del borde superior: 264 m. (MSL).

e – Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 234 m (MSL).

Art. 3º. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4º. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Artigas, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5º. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse

respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR, NDB y satelitales) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Colonia
“Laguna de los Patos”
Zonas de protección**

Decreto 197/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 15 de junio de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”.

Resultando: que el Capítulo III del Título V del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto por el artículo 77 y siguientes del Código Aeronáutico, a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos,

las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 5 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 04008154, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinánse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a – Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

| | | |
|------------------------------|----------|----------|
| Longitud del borde interior: | | 300 m. |
| Distancia desde el umbral: | | 60 m. |
| Divergencia (a cada lado): | | 15%. |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m. |
| Pendiente: | | 2%. |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m. |
| Pendiente: | | 2,5%. |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m. |
| Pendiente: | | 0%. |

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral: 12; Altitud 20 m; S34°27'12.60"; W 57°46'38.02".

Umbral: 30; Altitud 10 m; S34°27'33.53"; W 57°45'50.42".

b – Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde y franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%.

c – Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 55 m (MSL).

d – Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende en la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%.

Altitud del borde inferior: 55 m (MSL).

Altitud del borde superior: 130 m (MSL).

e – Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m, centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 160 m (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Colonia, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR, NDB y satelitales) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

Aeropuerto Internacional de Carrasco
"Gral. Cesáreo L. Berisso"
Zonas de protección

Decreto 418/005 *

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Montevideo, 24 de octubre de 2005

Visto: la gestión promovida por el Comando General de la Fuerza Aérea (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) por la cual solicita la actualización de las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso».

Resultando: I) Que por el Decreto 458/84 de 23 de octubre de 1984, se determinaron las zonas de protección del Aeropuerto Internacional antes citado y se aprobaron los planos correspondientes.

II) que el artículo 72 del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) prevé que el Poder Ejecutivo establecerá las Zonas de Protección de los aeródromos y aeropuertos.

III) que por la Resolución del Poder Ejecutivo actuando en Consejo de Ministros 291/003 de 12 de diciembre de 2003 se delegó en la Dirección Nacional antes mencionada las atribuciones concernientes a la aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico, entre otros.

Considerando: I) que la actualización se fundamenta en que dado el avance tecnológico operado en la navegación aérea, se hace necesario utilizar como marco común de referencia geodésica para la aviación, el Manual del Sistema Geodésico Mundial WGS-84.

II) que la exactitud de las coordenadas geográficas por referencia a este sistema de posicionamiento satelital facilitan la evaluación de las áreas a proteger de obstáculos.

III) que la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó como norma el Sistema de Referencia Geodésico Mundial WGS-84, y dispuso las consiguientes Enmiendas en los Anexos correspondientes (DOCUMENTO 9674), recomendando su adopción a los Estados Miembros.

Atento: a lo dispuesto por el artículo 72 y siguientes del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico), por la Resolución del Poder Ejecutivo 291/003 del 12 de diciembre de 2003, a lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso», a los efectos de la restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 46 del expediente administrativo del Ministerio de Defensa Nacional 05015564, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2° Determinase las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a.- Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

Longitud del borde interior 300 m.

Distancia desde el umbral 60 m.

Divergencia (a cada lado) 15%.

Primera sección: longitud 3.000 m.; pendiente 2%.

Segunda sección: longitud 3.600 m.; pendiente 2.5%.

Sección horizontal: longitud 8.400 m. pendiente 0%.

Altitud 150 m. Sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral 01 Altitud 19 m. S 34°50'31.08'' W56°01'50.65''

Umbral 19 Altitud 15 m. S 34°49'18.07'' W56°01'51.55''

Umbral 06 Altitud 18 m. S 34°50'39.36'' W56°02'25.62''

Umbral 24 Altitud 32 m. S 34°49'39.56'' W56°00'47.49''

b.- Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente 14,3%.

c.- Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud 60 m. (MSL)

d.- Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente 5%.

Altitud del borde inferior 60 m. (MSL)

Altitud del borde superior 160 m. (MSL)

e.- Superficie Horizontal Externa: radio de 15.000 mts. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud 165 m. (MSL)

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso» establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas, cometiéndose a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica su determinación y eventual eliminación mediante los procedimientos dispuestos en el artículo 72 y siguientes del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico).

Art. 4°. Toda afectación de la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas ocasionada directamente por cultivos, vegetaciones, explotaciones, vertederos y enterramientos de residuos de cualquier naturaleza en las Zonas de Protección podrán ser objeto de restricciones especiales. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica procederá de acuerdo con lo establecido, en el artículo anterior y de conformidad con las técnicas más recibidas y a las Normas y Métodos Recomendados Internacionales de la OACI aplicables en la materia.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse con motivo de la instalación de sistemas de aproximaciones instrumentales de no precisión (V.O.R. N.D.B. Y G.P.S.) y de precisión (I.L.S.) y los descensos satelitales GNSS (sistema de navegación global).

Art. 6°. Derógase el Decreto 458/984 de 23 de octubre de 1984, en lo que se oponga al presente.

Art. 7°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido Archívese.

RODOLFO NIN NOVOA
Vicepresidente de la República
en ejercicio de la Presidencia

AZUCENA BERRUTTI
JOSE DIAZ
VICTOR ROSI

POTENCIAL AÉREO NACIONAL

Decreto No. 808/973

Ministerio del Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Obras Públicas

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Ganadería y Agricultura

Ministerio de Industria y Comercio

Ministerio de Educación y Cultura

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo

Montevideo, 26 de setiembre de 1973.

Visto: la propuesta de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas la que, atento a lo establecido en la Ley No. 12.070 de Creación de la Fuerza Aérea, de 4 de diciembre de 1953, y al Decreto No. 163/973 de Creación del Consejo de Seguridad Nacional, de 23 de febrero de 1973, considera la conveniencia y necesidad de que se establezca una Doctrina Nacional coherente en materia de Política Aeronáutica.

Resultando: I) Que la aviación constituye, sin perjuicio de su importancia para la Seguridad y Defensa Nacionales, uno de los instrumentos más aptos y modernos con que cuenta el Estado para propender a su desarrollo;

II) Que el transporte aéreo puede ser considerado como una importante fuente de ingreso de divisas y un elemento de fundamental gravitación en el respaldo del turismo y de las comunicaciones, especialmente indicado en el rubro comercio exterior y exportaciones no tradicionales;

III) Que no sólo para el transporte la aviación ofrece posibilidades incalculables sino que juega un importantísimo papel en la realización de servicios policiales, sanitarios, meteorológicos, de búsqueda y salvamento, en el planeamiento del trazado vial en la prospección de hidrocarburos y pesquera, investigaciones geológicas, estudios de irrigación, relevamientos aerofotográficos, lucha contra las plagas agrícolas, sembradío de grandes superficies, etc.;

IV) Que los medios y los materiales empleados en la actividad aérea moderna son de muy elevado costo, siendo por tanto imprescindible la máxima concentración del esfuerzo para evitar que se conviertan en una carga económica excesivamente onerosa para el Erario Público;

V) Que el aludido costo, sumado a la dispersión del esfuerzo, ha derivado en una peligrosa postración de la Aeronáutica en los planes comerciales y deportivos, comprometiendo la Seguridad Nacional;

VI) Que la dispersión del esfuerzo nacional deriva de la falta de concreción de una Política Aeronáutica coherente y del desconocimiento de la existencia de un Organismo Técnico Rector.

Considerando: I) Que el Estado estima de necesidad pública la incrementación del hecho aeronáutico, y por ende del Potencial Aéreo del País, por su secuela de proyecciones geopolíticas tanto en el plano internacional como interno y especialmente como factor imprescindible de la seguridad y el desarrollo nacionales;

II) Que el prestigio de la República y el efectivo ejercicio de su soberanía requieren la real participación del Uruguay en los beneficios desaprovechados de los tratados internacionales (derechos de reciprocidad de singular trascendencia económica), librados hoy prácticamente a la explotación de capitales extranjeros;

III) Que en el campo de la actividad aeronáutica la experiencia universal ha demostrado la necesidad de llegar a la máxima concentración y coordinación, evitando el aislamiento, la dispersión y la superposición antieconómica de esfuerzos y servicios;

IV) Que la citada premisa adquiere mayor significación aún, si se la considera a la luz de la posibilidad de la actual coyuntura inscribiéndola dentro del marco de los planes adoptados para el Desarrollo Nacional;

V) Que los medios, instalaciones y personal vinculados a la actividad aeronáutica pública y privada, exceptuando los correspondientes a la Armada Nacional, constituyen la reserva activa de la Fuerza Aérea en su misión de Defensa Nacional, contribuyendo al logro del Potencial Aéreo de la República;

VI) Que la observancia efectiva de la concreción práctica del Principio de la indivisibilidad del Potencial Aéreo permitirán el establecimiento de las bases fundamentales para su real existencia;

VII) Que el Comando General de la Fuerza Aérea está capacitado para coordinar y administrar bajo su exclusiva competencia todos los medios vinculados a la actividad aérea, así como para asesorar oportunamente sobre los lineamientos a seguir en materia de política aeronáutica;

Atento: A los fundamentos expuestos;

El Presidente de la República,

actuando en Consejo de Ministros,

DECRETA:

Artículo 1°. Declárase de necesidad pública el desarrollo coordinado e integrado del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 2°. Todos los organismos, personas y medios públicos y privados vinculados a la actividad aeronáutica o aeroespacial, integran el Potencial Aéreo Nacional, con excepción de los correspondientes a la Armada Nacional.

El Potencial Aéreo Nacional se desarrollará de acuerdo a las pautas que determine la Política Aérea Nacional, la cual será fijada por el Poder Ejecutivo, a propuesta de la Fuerza Aérea.

Art. 3°. Encomiéndose al Ministerio de Defensa Nacional por intermedio de su Órgano especializado la Fuerza Aérea, las medidas de conducción, integración y desarrollo del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 4°. Para el cumplimiento de la tarea encomendada al Comando General de la Fuerza Aérea, los Organismos Públicos y Privados vinculados a la actividad aérea brindarán el acceso a la documentación o información que les sea solicitada.

Art. 5°. (*) Toda importación de aeronaves de más de seis (6) toneladas de peso máximo autorizado para el despegue deberá ser autorizada por el Poder Ejecutivo previo informe del Comando General de la Fuerza Aérea, el que apreciará las necesidades del servicio.

Art. 6°. Toda adquisición o contratación de aeronaves, materiales y equipos, modificaciones orgánicas o de actividades de la totalidad de los Organismos Militares que desarrollen actividades aéreas, deberán ser autorizados por el Ministerio de Defensa Nacional, previo informe de la Junta de Comandantes en Jefe, respondiendo a los adelantos técnicos actualizados y a las necesidades del servicio.

Art. 7°. La Política Aeronáutica Nacional deberá orientarse en dos aspectos fundamentales y coordinados: seguridad y desarrollo económico social.

En el primer aspecto, se procurará obtener un desarrollo tal, que permita a la Fuerza Aérea brindar total seguridad al Espacio Aéreo jurisdiccional del país, mediante las medidas necesarias de Control Aéreo, Defensa Aérea, Policía del Aire, y Servicio Aéreo de Búsqueda y Rescate.

En el segundo aspecto, se seguirán los principios básicos de política aerocomercial que se establecen en el presente decreto y se fomentará el desarrollo de la aviación civil deportiva.

Art. 8°. Las prioridades para el desarrollo del transporte aerocomercial serán atendiendo los siguientes servicios: 1) internos, 2) rioplatenses, 3) regionales, 4) continentales y 5) intercontinentales.

Art. 9°. La vinculación aerocomercial entre los diversos puntos del país se asegurará mediante servicios aéreos estatales, mixtos o privados exclusivamente de Bandera Nacional.

Art. 10°. Cuando el Poder Ejecutivo lo estime necesario dispondrá que todas aquellas líneas aéreas que no puedan ser cubiertas por razones económicas, o por falta de capacidad o de interés del transportador privado, sean atendidas como servicios de fomento o expansión aeronáutico, a fin de satisfacer las necesidades o el interés público, por la Fuerza Aérea. Este servicio se prestará sin perseguir fines de lucro.

Art. 11°. Los transportadores aéreos de Bandera Nacional deberán satisfacer en la medida de lo posible sus necesidades de funcionamiento operativo, incluyendo su mantenimiento y reparación con medios nacionales.

Art. 12°. A los efectos de lograr la continuidad de la Política Aérea Nacional en el orden internacional el Poder Ejecutivo asegurará la efectiva participación de la

República en los organismos internacionales especializados, así como en los eventos que graviten sobre la misma.

Art. 13°. Encomiéndose a la Comisión Asesora de Política Aeronáutica del Comando General de la Fuerza Aérea, integrada por un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, un representante del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, un representante del Ministerio de Ganadería y Agricultura y un representante de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, el estudio, reestructuración y redacción de un Proyecto de Normas actualizadas de Política Aeronáutica, atendiendo a las directivas del presente decreto.

La citada Comisión dispondrá de un plazo de sesenta días para el cumplimiento de su cometido, pudiendo recabar información o asesoramiento de los restantes organismos públicos o privados, nacionales o internacionales, vinculados con la materia de su competencia.

Art. 14°. Oportunamente se elevará a este Poder Ejecutivo por parte del Organismo responsable, el Plan de integración del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 15°. (*Transitorio*). Los organismos públicos civiles que tienen relación con la Actividad Aérea conservarán sus actuales competencias hasta tanto no se expida el Poder Ejecutivo respecto del informe que produzca la Comisión establecida en el artículo 13 del presente decreto.

Art. 16°. Comuníquese, etc.

BORDABERRY
CNEL. NÉSTOR J. BOLENTINI
GUIDO MICHELÍN SALOMÓN
RUBEN CARLOS BELLO
WALTER RAVENNA
EDUARDO CRISPO AYALA
JUAN BRUNO IRULEGUY
BENITO MEDERO
JOSÉ E. ETCHEVERRY STIRLING
EDMUNDO NARANCIO
MARCIAL BUGALLO
FRANCISCO MARIO UBILLOS.

**Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.
Creación y Determinación de sus Cometidos**

Decreto No. 554/976

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Industria y Energía

Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Agricultura y Pesca

Montevideo, 6 de agosto de 1976

Visto: Estos antecedentes por los que la Dirección General de Aviación Civil promueve la institución de un Comité Nacional de Facilitación.

Resultando: I) Que la República, por Ley 12.018 de fecha 4 de noviembre de 1953 ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

II) Que de conformidad con los artículos 22 y 23 del citado Convenio, los Estados Contratantes han acordado adoptar todas las medidas posibles que faciliten y aceleren la navegación aérea entre los territorios de los referidos Estados, y en evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga y correo, especialmente en lo que se relaciona con la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales sobre migración, policía, aduanas, correo, sanidad pública y despacho en general;

III) Que las normas y métodos recomendados en materia de facilitación del transporte aéreo internacional han sido publicadas en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que además de las disposiciones contenidas en el referido Anexo que representan los requisitos máximos de los Estados en cuanto a documentación, restricciones de la libertad de movimiento y otras exigencias y las facilidades mínimas que debieran proveerse en los Aeropuertos Internacionales para comodidad de los pasajeros, para el tráfico en tránsito, etc., la Organización de Aviación Civil Internacional ha formulado otras recomendaciones sobre facilitación – Recomendaciones tipo “B” – con el objeto de que sirvan de orientación a los Estados para lograr mayores progresos en el campo de la facilitación del transporte aéreo internacional.

Considerando: I) Que la experiencia mundial ha demostrado ventajas de constituir en los Estados, Comités Nacionales de Facilitación, con la finalidad de estudiar, recomendar y asesorar en materia de facilitación del transporte aéreo internacional y en especial con respecto a la aplicación del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

II) Que se hace necesario constituir en el país un Organismo de la naturaleza del mencionado en el considerando anterior;

III) Que a fin de asegurar la máxima coordinación de todos los aspectos que hacen a la facilitación del transporte aéreo internacional, conviene que en el organismo a crearse estén representadas todas las dependencias gubernamentales que intervienen en el despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correos y que los funcionarios que tengan esta representación sean de una jerarquía acorde con las decisiones y recomendaciones que deben adoptarse;

IV) Que asimismo resulta conveniente que participen en este organismo, representantes de las empresas de transporte aéreo que cumplen servicios internacionales, como así también de las agencias de viajes, despachantes de aduana y expedidores de carga aérea.

Atento: A lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea, la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay y la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Créase el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, el que tendrá por cometido promover y proponer, a través de los organismos competentes, las medidas tendientes a simplificar los requisitos y acelerar el despacho relativo a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, personas, equipajes, cargas, correo y otros artículos en los aeropuertos internacionales. A tales efectos el Comité procederá a:

A) Proponer las medidas adecuadas para lograr el más alto grado de aplicación posible en el país, de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional. Para cumplir con esta finalidad el Comité procederá a:

a) Recopilar todas las normas, métodos y procedimientos vigentes en el país, que guarden relación con las disposiciones pertinentes del Anexo 9;

b) Identificar las diferencias existentes entre los reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones contenidas en la última edición del Anexo 9;

c) Proponer las medidas tendientes a suprimir, dentro de lo posible, las diferencias mencionadas en el inciso b) precedente;

B) Estudiar las recomendaciones formuladas por las distintas Conferencias del Departamento de Facilitación de la OACI que no afecten al Anexo 9 – Recomendaciones Tipo “B” – y las decisiones adoptadas por el Consejo de OACI sobre el particular, efectuando los comentarios apropiados con miras a lograr su posible aplicación en el país;

C) Estudiar y proponer aquellas normas, métodos y procedimientos no comprendidos en A) y B) que pudieran contribuir a la facilitación del transporte aéreo internacional;

D) Realizar consultas con los Comités Nacionales de Facilitación de los Estados vecinos con el objeto de encontrar una solución uniforme y satisfactoria de los problemas comunes de facilitación;

E) Propiciar el establecimiento y mejora de las instalaciones y servicios requeridos en los aeropuertos internacionales para facilitar la entrada, tránsito y salida de las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga y correo;

F) Verificar el estado de cumplimiento de las normas y procedimientos vigentes en el país en materia de facilitación, elevando los informes correspondientes a consideración de las autoridades competentes.

“Artículo 2°. * El Comité Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional estará integrado por un representante de cada uno de los organismos que a continuación se mencionan, quienes se desempeñarán como miembros del Comité:

Dirección General de Aviación Civil.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Dirección Nacional de Migración.

Dirección Nacional de Aduanas.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Turismo.

Ministerio de Salud Pública.

PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A.

Las empresas que operan servicios aéreos internacionales en el país elegirán periódicamente representantes ante el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional; dos por las empresas que operan servicios regulares y uno por las empresas que prestan servicios no regulares, el cual deberá pertenecer a una línea aérea nacional”.

Art. 3°. Los representantes de los siguientes organismos y entidades se desempeñarán como miembros no permanentes del Comité y serán convocados cuando se traten temas de sus respectivas jurisdicciones:

Dirección Nacional de Identificación Civil.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Agricultura y Pesca.

Dirección Nacional de Correos.

Banco Central.

Dirección General Impositiva.

Agencias de Viaje.

Despachantes de Aduana.

Expedidores de Carga Aérea.

Art. 4°. El Director General de Aviación Civil, se desempeñará como Presidente del Comité. Al iniciarse cada período anual de sesiones, los miembros permanentes elegirán el Vicepresidente del Comité. Durante el intervalo que media entre la primera y última sesión de trabajo a que se refiere el artículo 7° del presente decreto, el Presidente podrá delegar sus funciones en el Vicepresidente. El Secretario Permanente del Comité será designado por el Director General de Aviación Civil.

Art. 5°. El Comité Nacional de Facilitación estará facultado para dirigirse directamente a cualquier organismo del país, tanto oficial como privado, así como a las organizaciones internacionales privadas. Las comunicaciones con las organizaciones internacionales públicas y con los organismos y dependencias de los Gobiernos extranjeros se harán por la vía administrativa que corresponda.

Art. 6°. El Comité Nacional de Facilitación se reunirá como mínimo cuatro veces al año. En la primera sesión del año el Comité aprobará el programa anual de trabajo, el que podrá ser revisado y modificado durante el transcurso del período anual de sesiones. En la última sesión del año se analizará la forma en que se cumplió dicho programa de trabajo y los resultados alcanzados. El informe correspondiente será

elevado al Ministerio de Defensa Nacional sin perjuicio de remitir copia a los Organismos interesados.

Art. 7°. Para el cumplimiento del plan de trabajo a que se refiere el artículo anterior el Comité podrá constituir Subcomités y Grupos de Trabajo integrados por sus miembros permanentes y no permanentes. Tanto en los Subcomités como en los Grupos de Trabajo deberán participar un representante de la dependencia a la que compete directamente el problema especial que ha de examinarse, un representante de la Dirección General de Aviación Civil y un representante de las empresas de transporte aéreo internacional, además de los funcionarios y asesores que se considere conveniente.

Art. 8°. Comuníquese, publíquese y pase a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay a sus efectos.

DEMICHELI
WALTER RAVENNA
GRAL. HUGO LINARES BRUM
JUAN CARLOS BLANCO
ALEJANDRO VÉGH VILLEGAS
EDUARDO CRISPO AYALA
CARLOS A. BORRELLI
MARIO ARCOS PÉREZ
JULIO EDUARDO AZNÁREZ.

Servicios de Transporte Aéreo Público

Decreto No. 39/977 ⁽¹⁾

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 25 de enero de 1977.

Visto: la gestión iniciada por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, tendiente a la Reglamentación de la Sección II del Capítulo II del Título IX del Código Aeronáutico, en lo referente a Servicios de Transporte Aéreo Público, concesiones y autorizaciones.

Resultando: que el Código Aeronáutico, Ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974 establece sólo los principios dejando a la reglamentación el desarrollo de los mismos.

Considerando: que el decreto 62/975 de fecha 21 de enero de 1975 dispone la institución de un grupo de trabajo con el cometido específico de estudiar y formular la Reglamentación del Código Aeronáutico, ley 14.305 de fecha 29 de noviembre de 1974.

Atento: a los fundamentos expuestos, a los estudios realizados por el Grupo de Trabajo para la Reglamentación del Código Aeronáutico instituido por Decreto 62/975 de fecha 26 de enero de 1975, a lo informado por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, Comisión Nacional de Política Aeronáutica, Comando General de la Fuerza Aérea y el Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase la Reglamentación de la Sección II del Capítulo II del Título IX del Código Aeronáutico (Ley 14.305, del 29 de noviembre de 1974), en lo referente a Servicios de Transporte Aéreo Público, la que quedará redactada en la forma que se establece en papeles administrativos: Serie Eb Nos. 407489, 407490, 407511, 407492, 407493, 407496, 407498, 407499, 407500, 407503, 407513, 407505.

Art. 2°. Comuníquese, publíquese el presente decreto, así como la Reglamentación que se aprueba y vuelva a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay a sus efectos.

MÉNDEZ
WALTER RAVENNA.

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 1° (*Principio*). – La explotación de toda actividad comercial aeronáutica requiere concesión o autorización conforme a las normas internacionales, las prescripciones del Código Aeronáutico y su reglamentación.

Art. 2 (*Ámbito de aplicación*). – La actividad comercial aeronáutica comprende los siguientes servicios:

A) De transporte aéreo público.

B) De trabajo aéreo; y

C) Los prestados en la realización de los servicios de transporte aéreo público por agentes, representantes o cualesquiera otros intermediarios.

Art. 3 (*Concesión operativa aeronáutica*). – La concesión operativa aeronáutica es el acto administrativo que habilita a una persona física o jurídica el derecho a la explotación de un servicio público de transporte aéreo.

Art. 4 (*Autorización operativa aeronáutica*). – La autorización operativa aeronáutica es el acto administrativo que habilita a una persona física o jurídica previo cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, para la explotación de un servicio de transporte aéreo público o la prestación de una actividad de las comprendidas en los literales B y C del artículo 2° de esta reglamentación.

CAPÍTULO II SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO

Art. 5 (*Concepto*). – Servicios de transporte aéreo público son los que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo o carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.

Art. 6 (*Transporte aéreo interno*). – Servicios de transporte aéreo interno son los efectuados entre puntos dentro de la República o entre éstos y zonas no sometidas a jurisdicción de ningún Estado, no perdiendo su carácter de tal por el hecho de un

aterrizaje o acuatizaje forzoso fuera del país o por el sobrevuelo de territorios o aguas jurisdiccionales de otros Estados.

Art. 7 (*Transporte aéreo internacional*). – Servicios de transporte aéreo internacional son los efectuados entre uno o varios puntos de la República y otro u otros de territorios extranjeros, o entre dos o más puntos de la República con escala en territorio extranjero.

Art. 8 (*Transporte aéreo regular*). ⁽²⁾ – Servicios de transporte aéreo regular son los que se realizan entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas o itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que puedan reconocerse como sistemáticos.

Art. 9 (*Transporte aéreo no regular*). ⁽³⁾ – Servicios de transporte aéreo no regular son los que no reúnen los caracteres especificados en el artículo anterior. Quedan comprendidos en esta clasificación los servicios de “Taxi Aéreo”.

Art. 10 (*Servicios especiales en transporte aéreo regular*). – Son servicios especiales en transporte aéreo regular los realizados exclusivamente en las rutas aprobadas para satisfacer un exceso circunstancial de la demanda de tráfico por las empresas prestatarias de servicios de transporte aéreo regular autorizadas a operar en la República.

La Dirección General de Aviación Civil apreciando las circunstancias podrá autorizar la realización de estos servicios especiales.

Art. 11 (*Servicios accidentales en transporte aéreo no regular*). – Son servicios accidentales en transporte aéreo no regular los que se efectúan con carácter eminentemente excepcional.

La realización de estos servicios deberá ser previamente autorizada por la Dirección General de Aviación Civil que a tales fines apreciará las circunstancias y particularmente el interés nacional, dando cuenta a la Superioridad.

Art. 12 (*Reserva de transporte aéreo interno*). – Los servicios de transporte aéreo interno son reservados exclusivamente a las empresas nacionales de transporte aéreo. A menos que el Estado los explote directamente, el Poder Ejecutivo podrá otorgar concesión para los regulares y autorización para los no regulares.

Art. 13 (*Solicitud de empresas nacionales*). – Las empresas nacionales interesadas en la prestación de los servicios a que se refiere el presente capítulo deberán presentar su petición ante la Dirección General de Aviación Civil, ajustándose a las formalidades y requisitos establecidos por el artículo 100 y concordantes del decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973 ⁽⁴⁾, además serán establecidos los siguientes datos acompañándose los documentos que los acrediten:

I) Individualización de la peticionante:

A) Cuando se trate de personas físicas:

a) Nombre y apellidos, domicilio real y constituido al efecto, cédula de identidad y departamento de su expedición, credencial cívica o carta de ciudadanía en su caso;

b) Nombre de la empresa;

c) (Derogado)

d) Nacionalidad, si es residente permanente, fecha de la autorización; si es ciudadano legal, fecha del otorgamiento de la ciudadanía y número de la carta así como ciudadanía anterior y tiempo de residencia en el país.

B) Cuando se trate de sociedades personales:

a) Nombre y domicilio de la sociedad;

b) Copia certificada de la escritura de constitución y de inscripción;

c) (Derogado)

d) Nombre y apellidos, estado civil y domicilio real de cada socio;

e) Nacionalidad de cada socio;

f) Capital con que cada socio participa en la empresa.

C) Cuando se trate de una sociedad de capital:

a) Nombre y domicilio de la sociedad;

b) Copia certificada de la escritura de constitución, su autorización y su inscripción;

c) (Derogado);

d) Nombre, apellidos, domicilios reales y nacionalidades del Presidente, Gerente o Representante legal y demás miembros directivos;

e) Capital autorizado, suscrito e integrado, certificado por la Inspección General de Hacienda, número y clase de las acciones emitidas y por emitirse; formas y condiciones de la emisión de las acciones;

f) Nombres, apellidos, nacionalidad, ocupación y domicilio real de cada una de las personas físicas poseedoras de acciones, indicando el número y clase de éstas y el capital que representan;

g) Las sociedades de capital en formación podrán presentar su petición estableciendo los datos y acompañando los documentos que los acrediten exigidos en este literal en lo pertinente, y deberán complementarlos en su totalidad dentro del plazo establecido en el artículo 21 de esta Reglamentación.

II) Relaciones financieras e intereses en otras empresas que realicen actividad comercial aeronáutica (Artículo 2º) o estén vinculadas a éstas.

III) Situación financiera de la peticionante.⁽⁶⁾

IV) Naturaleza del servicio propuesto (interno e internacional, regular o no regular, de pasajeros, carga, correo o mixto).

V) Alcance del servicio (puntos a servir; base o bases de operación).

VI) Cuadro de rutas.^{(6) (7)}

VII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

VIII) Aeronaves a utilizarse (características técnicas, costos, régimen jurídico de utilización).

IX) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

X) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

XI) Tarifas propuestas (base en que se funda su determinación).

XII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

XIII) Constitución de la garantía en la forma y condiciones que establece el artículo 32 de esta Reglamentación.(8)

Art. 14 (*Solicitud de empresas extranjeras*). – Las empresas extranjeras interesadas en la prestación de los servicios de transporte aéreo público internacional deberán presentar su petición ante la Dirección General de Aviación Civil, ajustándose a las formalidades y requisitos establecidos por el artículo 100 y concordantes del decreto 640/973, de 8 de agosto de 1973 estableciendo además, los siguientes datos, acompañándose los documentos que los acrediten, debidamente traducidos y legalizados:

I) Individualización de la peticionante:

A) Nombre y domicilio de la empresa;

B) Certificaciones oficiales de que la empresa está debidamente constituida y autorizada a funcionar en su país de origen y en la República y, si correspondiere, de su condición de “empresa designada” para la realización de un servicio internacional solicitado;

C) Situación financiera de la casa matriz;

D) Cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios prescriptos para su funcionamiento en la República y en especial los indicados por el artículo 115 del Código Aeronáutico;

E) Capital destinado para las operaciones en la República;

F) Nombre y apellido, nacionalidad y domicilio real de su representante en la República;

G) Poder otorgado al Representante con facultades suficientes para aceptar y cumplir todas y cada una de las condiciones de la concesión o autorización;

II) Acreditación de la reciprocidad real y efectiva (decreto 325/974 de 26 de abril de 1974, Capítulo II);

III) Relaciones financieras e intereses en otras empresas que realicen actividad comercial aeronáutica (Artículo 2º) o estén vinculadas a ésta;

IV) Naturaleza del servicio propuesto (regular o no regular, de pasajeros, carga, correo o mixto);

V) Alcance del servicio (Puntos a servir, base o bases de operaciones);

VI) Cuadro de rutas;

VII) Aeronaves a utilizarse (características técnicas, matrículas, régimen jurídico de utilización);

VIII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

IX) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

X) Tarifas propuestas (para los servicios que se inician o terminan en territorio nacional);

XI) Constitución de la garantía en la forma y condiciones que establece el artículo 32 de la presente Reglamentación.⁽⁹⁾

Art. 15 (*Instrucción de la petición*). – La Dirección General de Aviación Civil instruirá la petición diligenciando los siguientes informes:

A) Análisis de los documentos y requisitos legales y reglamentarios relacionados con la solicitud presentada y otros que se estimen corresponden;

B) Análisis de los aspectos técnicos de tipos y características de las aeronaves para la realización del servicio propuesto, plan de rutas y escalas, estudio de mercado, personal técnico y demás aspectos de estas materias así como el informe circunstanciado de la necesidad o utilidad del servicio;

C) Realización de otros informes y asesoramientos que la Dirección General de Aviación Civil estime pertinentes para mejor proveer.

Art. 15 bis ⁽¹⁰⁾ (*Autorización operativa aeronáutica provisoria de transporte aéreo público*). – Si mediaran razones de interés nacional instruida la petición, la Dirección General de Aviación Civil, previo dictamen de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, podrá otorgar a la solicitante autorización operativa provisoria de transporte aéreo público, sin perjuicio de la prosecución de los procedimientos principales para la resolución definitiva.

Para el trámite de autorización provisoria, se formará pieza separada con testimonio de las actuaciones en la que se deberá acreditar estar al día en el pago de los servicios aeroportuarios y de protección al vuelo devengados y para su otorgamiento deberán ser consideradas las pautas establecidas en el artículo 19 del decreto 39/977.

Será aplicable, en lo pertinente, lo dispuesto en los artículos 20, 21, 24, 25, 27, 28 y 30 del citado decreto.

Sin perjuicio de las causales de revocación aplicables, conforme a derecho, la autorización provisoria caducará cuando se configure en el expediente principal la hipótesis prevista por el artículo 79 del decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973.

Art. 16 ⁽¹¹⁾ (*Término de manifiesto*). – Instruida la petición la Dirección General de Aviación Civil la pondrá de manifiesto con las actuaciones cumplidas en su instrucción, por el término perentorio de 10 días hábiles. El término de manifiesto se hará saber mediante edictos que se publicarán durante tres días en el “Diario Oficial” y en otro diario de la capital y comenzará a computarse a partir del siguiente a la primera publicación en el “Diario Oficial”.

Los titulares de un interés legítimo podrán hacer las observaciones que estimen del caso por escrito, dentro de los siguientes diez días hábiles y perentorios a partir del vencimiento del término del manifiesto.

De las observaciones que se dedujeren se dará vista personal a la peticionante por el término de cinco días hábiles y perentorios a contar del siguiente a la notificación.

En caso de estimar conveniente, la Dirección General de Aviación Civil procederá a diligenciar las pruebas que se hubieren ofrecido.

Si la peticionante no efectuara a su cargo las publicaciones que dispone el presente artículo dentro del décimo día hábil a partir de aquél en que se hubieran expedido los respectivos edictos, su omisión será considerada como desistimiento de la petición, no pudiendo promover una nueva hasta que hayan transcurrido seis meses de la fecha de expedición antes referida.

Art. 17 ⁽¹²⁾ (*Dictámenes finales*). – Vencido el término de las observaciones o de la vista, en su caso, la Dirección General de Aviación Civil agregará los escritos presentados y la prueba que se hubiere diligenciado o la constancia negativa si correspondiere. Producido su informe someterá las actuaciones a dictamen de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica (decreto 47/983 de 16/2/983 y decreto 437/94 de 23/9/94) y del Comando General de la Fuerza Aérea (ley 12.070 de 4 de diciembre de 1953 y decreto 808/973 de 26 de setiembre de 1973), por su orden.

Art. 18 (*Resolución*). – Producidos los dictámenes previstos por el artículo anterior, la Dirección General de Aviación Civil elevará los antecedentes al Ministerio de Defensa Nacional.

La resolución que se dicte será notificada personalmente a la peticionante y a todos aquellos que hubieran formulado observaciones dentro del término correspondiente.

Art. 19 ⁽¹³⁾ (*Pautas para la resolución*). – Para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, deberán considerarse en especial las Normas de Política Aeronáutica en vigencia y la solvencia económica, técnica y moral de la peticionante.

Art. 20 (*Plazo para la iniciación de los servicios*). – En la Resolución se establecerá el plazo dentro del cual la peticionante deberá comenzar la prestación del servicio concedido o autorizado so pena de caducidad o revocación, en su caso.

En casos excepcionales debidamente justificados la Dirección General de Aviación Civil, con anuencia de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, podrá ampliar dicho plazo hasta por noventa días como máximo.

Art. 21 (*Justificaciones complementarias*). – Dentro de la primera mitad del plazo a que se refiere el artículo anterior, la peticionante deberá acreditar ante la Dirección General de Aviación Civil:

A) La posesión de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad de las aeronaves que utilice y las licencias de su personal aeronáutico;

B) La aprobación de sus itinerarios, tarifas y horarios según correspondiere a la naturaleza del servicio;

C) La contratación y vigencia de los seguros obligatorios prescriptos por el Título XIV del Código Aeronáutico o de las garantías sustitutivas en su caso;

D) El cumplimiento de lo establecido en el Literal C, g) del artículo 13 de la presente reglamentación en su caso;

E) La complementación de la garantía establecida en el artículo 32 de esta Reglamentación.

Art. 22 (*Otorgamiento del contrato*). – Cumplidos los requisitos establecidos por el artículo anterior la Dirección General de Aviación Civil otorgará, cuando corresponda,

el contrato de concesión, el que será autorizado en el Registro de Protocolizaciones del Registro Nacional de Aeronaves.

Art. 23 (*Contenido de las Concesiones*). – En las concesiones para la prestación de servicios de transporte aéreo público que se otorguen, se establecerá:

A) Naturaleza del servicio;

B) Plazo (artículo 119 Código Aeronáutico);

C) Rutas aéreas autorizadas con determinación específica de los puntos terminales así como los intermedios si los hubiera, indicando claramente aquellos que constituyen escalas comerciales y los que sean meramente técnicos o puntos entre los que se autoriza el servicio en los casos de no regulares;

D) Tipo de aeronaves autorizadas para el servicio;

E) Tarifas;

F) Frecuencia, en el caso de servicio regular;

G) Centro principal de operaciones y mantenimiento de las aeronaves;

H) Condiciones o limitaciones eventuales;

I) Obligaciones de carácter reglamentario que la empresa deba cumplir en forma permanente y/o periódica;

J) La reserva de derecho del artículo 26 del presente reglamento;

K) La reserva de la prestación de los servicios de rampa por parte del Estado Uruguayo;

L) El sometimiento expreso a la legislación y jurisdicción nacional, y la renuncia a toda reclamación diplomática, tratándose de empresas extranjeras;

M) La incedibilidad de la concesión sin autorización del Poder Ejecutivo (artículo 148 Código Aeronáutico);

N) La autorización de la Dirección Nacional de Correos, cuando proceda, para el transporte de efectos postales;

O) Las demás estipulaciones que se estime pertinente mencionar expresamente.

Art. 24 (*Empresas extranjeras*). – Cuando se trate de empresas extranjeras, se estará además a lo dispuesto en los respectivos tratados bilaterales en vigor. En su caso se impondrán al menos iguales obligaciones que las referidas a las empresas nacionales que presten servicios similares.

Art. 25 (*Empresas nacionales*). – Tratándose de empresas nacionales, se podrá autorizar, excepcionalmente y en casos debidamente fundados:

A) La delegación de ciertas tareas de explotación a otras empresas nacionales o extranjeras;

B) Que en los comienzos de su explotación o por razones técnicas ocupen transitoriamente personal técnico extranjero por un lapso que no exceda de dos años, estableciéndose un procedimiento gradual y progresivo de sustitución del referido personal por uruguayos;

C) La utilización de aeronaves de matrícula extranjera (artículo 33 del Código Aeronáutico).

Las hipótesis de los literales B) o C) podrán ser autorizadas directamente por la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 26 (*Reserva del derecho de adquisición*). – A la expiración normal o anticipada de las actividades de las empresas, el Estado tendrá derecho a adquirir directamente en totalidad o en parte, las aeronaves de matrícula nacional, repuestos, accesorios, talleres, vehículos e instalaciones a un precio fijado por dos tasadores designados por cada una de las partes, y un tercero designado para el caso de discordia por aquellos. Si el Poder Ejecutivo no hiciese uso de este derecho dentro de los noventa días de aquella expiración, los bienes mencionados podrán ser enajenados libremente, autorizándose en su caso su exportación.

Art. 27 (*Contenido de las autorizaciones*). – En las autorizaciones para la prestación de servicios de transporte aéreo público, se establecerán las especificaciones del artículo 23 de la presente reglamentación, en cuanto fueren aplicables.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 28 (*Modificación, renovación, suspensión, caducidad y revocación*). – El Poder Ejecutivo o la Dirección General de Aviación Civil, en su caso, a petición de parte o de oficio, podrá modificar, renovar, suspender o declarar la caducidad, o revocar cualquier concesión o autorización de conformidad a lo preceptuado por el Código Aeronáutico y su reglamentación. No se modificará, cancelará o revocará ninguna concesión o autorización sin previa audiencia de los interesados a fin de que puedan articular sus descargos y diligenciar sus pruebas, estándose, en cuanto al procedimiento a lo previsto en el decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973.

Art. 29 (*Suspensión preventiva*). – La Dirección General de Aviación Civil, dando cuenta circunstanciada al Ministerio de Defensa Nacional, podrá suspender o retirar preventivamente cualquier autorización o concesión, en caso de existir semiplena prueba de que se han modificado sin previa intervención, las condiciones o la situación tenida en cuenta para el otorgamiento.

Art. 30 (*Causales de caducidad de las concesiones o revocación de las autorizaciones*). – La concesión otorgada por plazo determinado se extingue a su vencimiento.

La autorización es siempre precaria y revocable. Sin perjuicio de ello, el Poder Ejecutivo o la Dirección General de Aviación Civil en su caso, podrán declarar la caducidad de la concesión o la revocación de la autorización conferida en las siguientes circunstancias:

A) Si el concesionario o autorizado no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o si faltare reiteradamente a obligaciones de menor importancia;

B) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término a que alude el artículo 20 del presente decreto;

C) Si no subsistiesen las razones de necesidad o de utilidad pública tenidas en cuenta para el otorgamiento;

D) Si el concesionario o autorizado interrumpiese o suspendiese el servicio total o parcialmente, sin causa justificada o dispensa de la Dirección General de Aviación Civil;

E) Si el concesionario o autorizado fuese declarado en quiebra o entrara en estado de liquidación. El Juez que conozca en el asunto ordenará que se haga saber a la autoridad aeronáutica en la misma providencia que disponga la medida;

F) Si la concesión o autorización fuese cedida en contravención con lo prevenido en el artículo 23 literal M) de la presente reglamentación;

G) Si no hubiese constituido o mantenido las garantías prescriptas en el Título XIV del Código Aeronáutico y en los artículos 32 y siguientes de esta reglamentación;

H) Si el concesionario o autorizado se opusiese o dificultase las inspecciones, fiscalizaciones de las autoridades aeronáuticas, conforme a lo establecido en la ley o sus reglamentaciones, en el contrato de concesión o en la autorización operativa aeronáutica;

I) Si el concesionario o autorizado dejase de reunir las condiciones o requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión o autorización;

J) Si mediaren razones de seguridad nacional.

Art. 31 (*Efectos de los recursos*). – La caducidad de la concesión o revocación de la autorización operará de pleno derecho a las cuarenta y ocho horas de notificada la resolución administrativa que las disponga. Los recursos que pudieran interponerse contra la misma no tendrán efecto suspensivo.

Art. 32 ⁽¹⁴⁾ (*Garantía*). – Las personas físicas o jurídicas prestatarias de los servicios reglamentados por el Capítulo II del presente decreto deberán constituir una garantía por los siguientes montos:

A) Empresas nacionales: importe máximo de las multas fijadas de conformidad con el artículo 193 del Código Aeronáutico;

B) Empresas extranjeras: ⁽¹⁵⁾ tres veces el monto referido en el literal anterior. No se exigirá la prestación de la garantía a aquellas empresas extranjeras que acrediten que en el país de su nacionalidad las empresas nacionales uruguayas que en él operen gozan de similar tratamiento.

Dichos montos serán actualizados de acuerdo a los aumentos anuales que fije el Poder Ejecutivo (Art. 193 del Código Aeronáutico).

Esta actualización deberá ser realizada dentro de los sesenta días de su publicación en el “Diario Oficial”. La referida garantía podrá constituirse mediante aval bancario, depósito en efectivo o en títulos u obligaciones nacionales. En el caso de que se constituya en efectivo títulos u obligaciones nacionales, la misma deberá ser depositada en el Banco de la República Oriental del Uruguay, a la orden de la Dirección General de Aviación Civil. Su constitución se hará de la siguiente forma:

A) El 50% (cincuenta por ciento) al presentar la petición (Art. 13, numeral XIII y artículo 14, numeral XI, respectivamente en su caso, de la presente reglamentación); y

B) El cincuenta por ciento restante, dentro del plazo del artículo 21 de esta reglamentación.

Art. 33 (*Mantenimiento de la Garantía*). – La garantía constituida y sus ampliaciones, deberán mantenerse durante todo el tiempo de vigencia de la concesión o autorización y no podrán ser retiradas o devueltas hasta transcurridos seis meses de haberse producido el cese efectivo de las operaciones.

Para el caso en que se hubieran presentado denuncias, impuestos, sanciones o deducido reclamaciones, la garantía constituida y sus ampliaciones no podrán ser retiradas o devueltas hasta tanto queden firmes las resoluciones que las decidan en sede administrativa o judicial.

Art. 34 (*Incautación de la Garantía*). – La garantía y sus ampliaciones a que se refieren los artículos anteriores, asegurarán aquellos pagos a que el concesionario o autorizado fuese condenado por sentencia basada con autoridad de cosa juzgada, así como las multas que se impusieren conforme al artículo 192 y concordantes del Código Aeronáutico, su reglamentación y las estipulaciones del control de la concesión o del acto de autorización.

Para el caso de que deba hacerse efectiva en todo o parte la garantía constituida en el perentorio término de tres días hábiles a partir de su exigibilidad, el concesionario o autorizado deberá reponer nuevamente dicha garantía hasta el monto de su valor total actualizado, dentro del plazo de diez días hábiles siguientes a la fecha de haberse hecho efectiva, so pena de caducidad de la concesión o revocación de la autorización.

Art. 35 (*Requisitos de las empresas nacionales*). – Hasta tanto se dicte la reglamentación prevista por el artículo 24 de las Normas de Política Aeronáutica aprobadas por decreto 325/974, del 26 de abril de 1974, las empresas nacionales prestatarias de los servicios establecidos en el Capítulo II de la presente Reglamentación, deberán cumplir los siguientes requisitos:

A) Su sede real y efectiva deberá estar en la República;

B) Las mayorías, de los órganos de control y administración, deberán ser ejercidas por personas con domicilio real en la República;

C) Si el empresario fuese una persona física, deberá ser ciudadano uruguayo;

D) Si se trata de una sociedad personal, la mitad más uno, por lo menos, de los socios, deberán ser ciudadanos uruguayos con domicilio real en la República y poseer la mayoría del capital;

E) ⁽¹⁶⁾ Si se trata de una sociedad de capital (sociedad anónima o sociedad en comandita por acciones), la mayoría de las acciones a la cual corresponda la mayoría de los votos computables deberá corresponder a acciones nominativas o escriturales pertenecientes a personas comprendidas en cualesquiera de las siguientes categorías:

a) ciudadanos uruguayos con domicilio real en la República;

b) personas de Derecho Público uruguayo;

c) personas jurídicas de Derecho Privado uruguayo cuyos socios estén comprendidos en cualesquiera de las tres categorías señaladas en el presente Literal

E) y cuyas acciones sean nominativas o escriturales, en caso de ser sociedades anónimas o sociedad en comandita por acciones.

El cumplimiento de los requisitos precedentemente detallados, será verificado permanentemente por la Inspección General de Hacienda.

Aeropuerto Internacional de Paysandú
"General Tydeo Larre Borges"
Zonas de protección
Decreto 496/05

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 29 de noviembre de 2005

Visto: La gestión promovida por el Comando General de la Fuerza Aérea (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Paysandú "General Tydeo Larre Borges".

Resultando: Que el "Capítulo III del Título V" del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 "Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea", prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto, aprobándose el respectivo plano, determinando obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o mantener plantaciones por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico), la Resolución del Poder Ejecutivo 291/003 de 12 de diciembre de 2003, a lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El presidente de la República

DECRETA:

Art. 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Paysandú "General Tydeo Larre Borges", a los efectos de restricción y eliminación de

obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 6 y 7 del expediente administrativo del Ministerio de Defensa Nacional 05042154, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinánse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia fuera.

Pista 02 - 20

Longitud del borde interior 300 m.

Distancia desde el umbral 60 m.

Divergencia (a cada lado) 15%

Primera sección: longitud 3.000 m.

Pendiente 2%

Segunda sección: longitud 8.400 m.

Pendiente 0%

Altitud 150 m. Sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral 02 Altitud 54 m. s 32°22'12.33" W 58° 03'48.11"

Pista 10 - 28

Longitud del borde interior 150 m.

Distancia desde el umbral 60 m.

Divergencia (a cada lado) 15%

Primera sección: Longitud 2.500 m.

Pendiente 3,33%

Umbral 10 Altitud 41 m S 32°21'46.35" W58°04'28.20"

Umbral 27 Altitud 48 m S 32°21'47.38" W 58°03'53.80"

b) Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

Pista 02 - 20

Pendiente 14,3%

Pista 10 - 28

Pendiente 20%

c) Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud 86 m (MSL).

d) Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia fuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente 5%

Altitud del borde inferior 86 m. (MSL)

Altitud del borde superior 161 m. (MSL)

e) Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud 191 m. (MSL)

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Paysandú "General Tydeo Larre Borges", cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR, NDB), de precisión (I.L.S.) y satelitales (GNSS).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a sus efectos.

Cumplido, archívese.

DR. TABARÉ VÁZQUEZ
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

AZUCENA BERRUTTI
MINISTRA DE DEFENSA

Otras Normas de Interés Aeronáutico

Servicios aeroportuarios

Tasas y precios

Decreto 420/003

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 24 de octubre de 2003.

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea a efectos de adecuar los precios de los servicios aeroportuarios fijados por los Decretos 160/001 del 7 de mayo de 2001 y 407/001 del 16 de octubre de 2001.

Resultando: Que compete a la autoridad aeronáutica la propuesta para la determinación de las tasas y precios concernientes al uso de aeródromos públicos, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 70 del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974.

Considerando: I) Que corresponde adecuar las tarifas vigentes a la realidad actual de la aeronáutica, que ha visto descender su actividad tanto en lo que refiere a la aviación comercial, como a la aviación general.

II) Que al reducirse las operaciones aerocomerciales por razones externas e internas, se ha producido una sensible reducción en el movimiento de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Carrasco, que se refleja en toda la actividad del Edificio Terminal.

III) Que el artículo 1º del Decreto 160/001 de 7 de mayo de 2001 expresa que los servicios aeroportuarios deberán ser pagados en la moneda establecida en el mismo, habiéndose fijado en dólares de los Estados Unidos de América los precios establecidos en las Tablas 4, 5, 6, 7, 9, 10, 14 y 16, cuando en realidad los usuarios de dichos servicios desarrollan sus actividades en moneda nacional, lo que hace más gravosa aún su situación.

IV) Que a efectos de mantener una razonable equivalencia entre los costos de las prestaciones y sus tarifas, corresponde fijar estas últimas en Unidades Reajustables (U.R.), manteniéndose en dólares de los Estados Unidos de América las Tablas que refieren a servicios prestados a usuarios que perciben sus ingresos en esa moneda y ajustándose a la realidad regional el Precio de Embarque Internacional.

Atento: A lo precedentemente expuesto y a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Las Tasas y Precios por servicios aeroportuarios deberán ser pagados por los usuarios de los servicios, en la moneda, cotización, plazo y forma que en cada caso se establece en el presente Decreto.

Art. 2º. Los aeródromos y aeropuertos quedan categorizados a los efectos del pago por servicios aeroportuarios de la siguiente forma:

A – Primera categoría: Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso” y Aeropuerto Internacional de Alternativa “Santa Bernardina” (Durazno).

B – Segunda categoría: Aeropuertos Internacionales de Salto, Rivera, Melo, Colonia, Paysandú, Artigas y Ángel S. Adami (Melilla).

C – Tercera categoría: Otros.

Art. 3º. Las Tasas y Precios de los distintos servicios serán aplicados a partir del día 15 de agosto de 2003 conforme a las Tablas que se detallan a continuación.

Tabla 1: PRECIO POR PROTECCIÓN AL VUELO Y POR USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

El peso de la aeronave considerado para la aplicación de esta Tabla es el Máximo Peso de Decolaje (MTOW), de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad.

| | |
|-----------------------------------|------|
| Peso de la Aeronave en Toneladas: | U\$S |
| Hasta 10 | 89 |
| Más de 10 hasta 70 | 238 |
| Más de 70 | 349 |

A – MONEDA Y COTIZACIÓN A QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO:

1) A las empresas de servicios aéreos extranjeros con representación en el país se les facturarán mensualmente los importes adeudados, que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente a aquél en que se originó la deuda. Dentro del mismo plazo deberán recabar el recibo correspondiente en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica contra entrega del boleto de depósito.

2) Otros usuarios.

Se les facturará y enviará a su dirección postal los importes adeudados, que deberán hacer llegar a la citada Dirección Nacional dentro de los 45 días calendario siguientes a la fecha de la factura.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves en operación de búsqueda y salvamento.

D – DISPENSAS:

1 – Las aeronaves que realicen un aterrizaje en territorio nacional.

2 – Aeronaves privadas de nacionalidad uruguaya.

3 – Aeronaves que vuelen exclusivamente de acuerdo con reglas de vuelo visual (VFR).

4 – Aeronaves privadas extranjeras abonarán un 30% (treinta por ciento) del precio.

TABLA 2: PRECIO POR ATERRIZAJE

El peso de la aeronave considerado para la aplicación de esta Tabla es el Máximo Peso de Decolaje (MTOW) de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad.

| Peso de la aeronave en Toneladas: | Aeropuertos de: | | |
|-----------------------------------|-----------------|---------|---------|
| | 1ª Cat. | 2ª Cat. | 3ª Cat. |
| | | U\$S | |
| Hasta 10 | 30 | 30 | 25 |
| Más de 10 hasta 20 | 153 | 135 | 38 |
| Más de 20 hasta 30 | 191 | 169 | 48 |
| Más de 30 hasta 70 | 286 | 228 | — |
| Más de 70 hasta 170 | 404 | — | — |
| Más de 170 | 550 | — | — |

Las operaciones llevadas a cabo desde media hora después de la puesta del sol y hasta media hora antes de la salida del sol, tendrán un recargo del 20% (veinte por ciento).

A – MONEDA y COTIZACIÓN QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO

1 – A las empresas de servicios aéreos nacionales y extranjeros con representación en el país se les facturará mensualmente los importes adeudados que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente al que se prestó el servicio.

2 – Otros usuarios

Deberán hacer efectivo el pago en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos uruguayos a la cotización fijada por el Banco Central del Uruguay para el dólar financiero vendedor del último día del mes anterior a aquél en que se originó la deuda, previo al decolaje, al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.

4 – Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpan su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.

5 – Aeronaves que efectúen vuelos de prueba o instrucción.

D – DISPENSAS:

Las aeronaves de aviación general y empresas nacionales con aeronaves matriculadas en la República Oriental del Uruguay en vuelos nacionales, quedarán dispensadas de la aplicación de esta Tabla hasta el 31 de diciembre de 2003.

TABLA 3: PRECIO POR ESTACIONAMIENTO

1 – Aeronaves extranjeras:

El precio se aplicará a las aeronaves Comerciales y de Aviación General transcurridas 3 y 1 horas respectivamente de permanencia en el Aeropuerto, cobrándose por tal concepto:

A – En plataforma operativa: 5% (cinco por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponde a la aeronave, por hora o fracción.

B – Fuera de plataforma operativa: (en aquellos aeropuertos que cuentan con esta facilidad) 2,5% (dos y medio por ciento) del precio de aterrizaje diurno que corresponda a la aeronave por hora o fracción.

C – Las aeronaves extranjeras en reparación en los talleres mecánicos autorizados en los diversos aeropuertos, no abonarán precio de estacionamiento mientras dure la reparación debiendo ajustarse los interesados, a la reglamentación que establezca el organismo recaudador.

2 – Aeronaves nacionales:

Las aeronaves de matrícula nacional pagarán el precio por estacionamiento solamente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

A – MONEDA y COTIZACIÓN A QUE DEBERÁN AJUSTARSE LOS PAGOS:

En dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO:

1 – Las empresas de servicios aéreos nacionales y extranjeros con representación en el país: se les facturará mensualmente los importes adeudados que deberán depositar en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica indique dentro del mes calendario siguiente al que se prestó el servicio.

2 – Otros usuarios.

Deberán hacer efectivo el pago en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos uruguayos a la cotización fijada por el Banco Central del Uruguay para el dólar financiero vendedor del último día del mes anterior a aquél en que se originó la deuda, previo al decolaje, al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación.

C – EXENCIONES:

1 – Aeronaves cuyo explotador o fletador sea la “O.E.A.”, “O.N.U.”, “O.A.C.I.” y Cruz Roja.

2 – Aeronaves estatales en misión no comercial en situación de reciprocidad.

3 – Aeronaves obligadas a aterrizar en territorio uruguayo por autoridades uruguayas.

4 – Aeronaves que habiendo partido de un aeropuerto nacional, interrumpan su vuelo hacia su destino y regresen al mismo.

5 – Fuera de la plataforma operativa las aeronaves que posean base en el aeropuerto (debidamente autorizada por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica).

TABLA 4: PRECIO POR OCUPACIÓN DE HANGARES y HANGARES TALLERES

A – HANGARES

1 – Aeropuertos de 1ª Categoría..... UR 0,27 por m² por mes.

2 – Otros AeropuertosUR 0,09 por m² por mes.

B – HANGARES TALLERES

1 – Aeropuertos de 1ª Categoría..... UR 0,09 por m² por mes.

2 – Otros Aeropuertos UR 0,045 por m² por mes.

FORMA DE PAGO Y PLAZO: El Organismo facturará mensualmente el importe adeudado, debiéndose abonar el mismo mediante depósito en el Banco de la República Oriental del Uruguay, dentro de los 10 primeros días del mes calendario siguiente. Posteriormente, deberá retirarse el recibo correspondiente en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica contra entrega del comprobante del depósito.

TABLA 5: PRECIO POR OCUPACIÓN DE LOCALES, OFICINAS, DEPÓSITOS y ESPACIOS

1 – LOCALES y OFICINAS: Precio mensual por metro cuadrado.

1.1 – Aeropuertos de Primera Categoría.

A – Zonas Comerciales UR 1,45 por m², por mes.

B – Oficinas.

PLANTA BAJA UR 0,65 por m², por mes.

ENTREPISO y P. ALTA UR 0,55 por m², por mes.

ZONA DE CARGA UR 0,55 por m², por mes.

OTRAS ZONAS UR 0,45 por m², por mes.

C – Zona comercial en el área del Edificio de Partidas UR 4,85 por m², por mes.

PRECIO MÍNIMO UR 7,75 por mes.

1.2 – Otros Aeropuertos:

En todas las zonas todos los usuarios: UR 0,48 por m², por mes.

PRECIO MÍNIMO UR 4,85 por mes.

2 – DEPÓSITOS:

En todos los Aeropuertos UR 0,85 por m², por mes.

3 – ESPACIOS:

a – Espacios autorizados a empresas suministradoras de servicios de atención en tierra a aeronaves (artículo 14 del Decreto 280/002 de 22 de julio de 2002) UR 0,85 por m² por mes.

b – Espacios en Aeropuertos de Primera Categoría y Otros Aeropuertos: misma tarifa que numerales 1.1 y 1.2 precedentes.

EXONERACIONES:

Servicios públicos vinculados a la actividad aeroportuaria de carácter no comercial dependientes de la Administración Central e Intendencia Municipal de Canelones.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

El Organismo facturará mensualmente el importe adeudado, debiéndose abonar mediante depósito en el Banco de la República Oriental del Uruguay, dentro de los 10 primeros días del mes calendario siguiente, debiendo recabar el recibo en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

TABLA 6: PRECIO POR USO DE UN GENERADOR DE ARRANQUE:

Por servicio de encendido de cada motor: U.R. 0,40 – con un máximo de uso de 15 minutos continuos.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación, en forma previa al decolaje de la aeronave.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará mensualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 7: PRECIOS GLOBALES UNIFICADOS

1 – Las aeronaves nacionales privadas pagarán anualmente un precio global único por derechos de operaciones en los aeropuertos nacionales, (excepto en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, que se regirá por la TABLA 2 PRECIO POR ATERRIZAJE), de acuerdo a la siguiente clasificación:

| Tipos de Aeronaves | Precio |
|----------------------------|----------|
| Monomotores convencionales | UR 24.25 |
| Bimotores convencionales | UR 35.38 |

| | |
|--------------------------|----------|
| Turbo Hélice Monomotores | UR 48.5 |
| Turbo Hélice Bimotores | UR 72.75 |
| Reactores | UR 97 |

No se incluyen las operaciones fuera del horario normal de cada aeropuerto, las que pagarán según lo dispuesto en la TABLA 9 PRECIO POR HABILITACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO.

2 – Las aeronaves nacionales que realicen aterrizajes internacionales abonarán éstos según la TABLA 2.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

Previo a la obtención o renovación del Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave se pagará en la División Financiero Contable de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

EXONERACIONES:

Aeronaves propiedad del Estado y de Aeroclubes y aeronaves con fecha de fabricación mayor a 50 años.

DISPENSAS:

La aplicación de la presente TABLA quedará suspendida durante el año 2003.

TABLA 8: PRECIO POR SERVICIO DE EMBARQUE

1 – VUELOS INTERNACIONALES

a – Aeropuerto Internacional de Carrasco

- Pasajeros de Puente Aéreo U\$S 10,00

- Pasajeros Internacionales..... U\$S 22,00

b – Otros Aeropuertos U\$S 4,00

2 – VUELOS NACIONALES

En todos los aeropuertos UR 0,10

Dicho precio comenzará a ser cobrado a partir del 1º de enero del 2004.

EXONERACIONES

1 – Diplomáticos y autoridades de organismos internacionales.

2 – Menores hasta 2 años de edad.

3 – Pasajeros en tránsito.

4 – Miembros de las tripulaciones que figuren en los manifiestos de vuelo.

5 – Cónsules honorarios acreditados ante la República Oriental del Uruguay y de conformidad con el Decreto 45/000 de 17 de febrero de 2000.

6 – Huéspedes oficiales (Decreto 161/985 de 30 de abril de 1985).

FORMA DE PAGO Y PLAZO

1 – Las empresas de aeronavegación serán agentes de retención del pago de este precio, el que se cobrará conjuntamente con el importe del precio de pasaje, al momento de su expedición, en la misma moneda.

2 – Las empresas deberán depositar los importes recaudados en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica le indique, dentro del mes siguiente de aquel en que se le emitió el pasaje.

3 – En el mismo período deberá presentarse en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica la declaración jurada con la totalidad de los embarques realizados y nómina de los exonerados de su pago conforme a este Decreto, adjuntando el original del depósito efectuado.

TABLA 9. PRECIO POR HABILITACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO

Fuera del horario normal de funcionamiento del aeropuerto los operadores de las aeronaves deberán abonar UR 1,45 por hora de habilitación o fracción (se cobrará este único importe por los conceptos de decolaje, aterrizaje o protección al vuelo).

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo al funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica encargado de la recaudación, inmediatamente después del aterrizaje y/o decolaje de la aeronave.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará mensualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 10: PRECIO POR SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA USUARIOS NACIONALES

- Suministro de “A.I.P.” URUGUAY (nuevo).....UR 1,92

- Suscripción anual a “A.I.P.” URUGUAY (nuevo).UR 1,45

USUARIOS EXTRANJEROS

- Suministro de “A.I.P.” URUGUAY (nuevo).....UR 3,37

- Suscripción anual a “A.I.P.” URUGUAY.....UR 2,67

NOTA: Incluye costos de envíos de publicación tales como circulares, resumen de Notam, enmiendas a “A.I.P.” y otros.

FORMA DE PAGO Y PLAZO:

1 – Se deberá hacer efectivo en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

2 – Para los casos en que exista cuenta corriente habilitada se les facturará anualmente y podrán abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación

Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 11: PRECIO POR DERECHO DE PARADA PARA AUTOMÓVILES CON TAXÍMETRO Y VEHÍCULOS AFECTADOS A SERVICIOS ESPECIALES DE TRANSPORTES DE PASAJERO

U\$S 150 (ciento cincuenta dólares de los Estados Unidos de América).

A – MONEDA:

Dólares de los Estados Unidos de América.

B – FORMA DE PAGO Y PLAZO:

Se deberá hacer efectivo en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, pudiendo hacerse en dos cuotas iguales con vencimiento los días 30 de abril y 30 de setiembre de cada año.

TABLA 12: PRECIO POR SERVICIOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Se cobrarán los precios y tarifas establecidas por “U.T.E.” vigente en el momento de las prestaciones del servicio con más un 30% (treinta por ciento) por concepto de gastos de mantenimiento y administración.

MONEDA: En la moneda que establezca “U.T.E.”.

FORMA DE PAGO Y PLAZO.

Se podrá abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 13: PRECIO POR SERVICIOS TELEFÓNICOS INTERNOS DE AEROPUERTOS

Se cobrarán los precios y tarifas establecidas por “A.N.T.E.L.” vigente en el momento de las prestaciones del servicio con más un 30% (treinta por ciento) por concepto de gastos de mantenimiento y administración.

A – MONEDA: En la moneda que establezca “A.N.T.E.L.”.

B – FORMA DE PAGO y PLAZO.

Se podrá abonar en la Contaduría de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica dentro de los 10 (diez) días subsiguientes al mes vencido, o en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que aquélla indique, presentando en el mismo plazo el boleto de depósito que será canjeado por el recibo correspondiente.

TABLA 14: TASA POR INSPECCIÓN A AERÓDROMOS PRIVADOS

- a – En un radio de hasta 200 km. de Montevideo..... UR 9,7
- b – Entre 200 y 400 km. de Montevideo UR 14,55
- c – Más de 400 km. de Montevideo UR 19,4

FORMA DE PAGO y PLAZO:

En la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, previo a realizar la Inspección.

TABLA 15: PRECIO POR ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

En Zona A de Parking: \$ 30 por hora o fracción.

En Zonas B y C de Parking:..... \$ 20 por hora o fracción.

ACTUALIZACIÓN:

Reajuste bimestral según “I.P.C.” publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas.

EXENCIONES:

La autoridad aeroportuaria podrá entregar a los funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica u otros Organismos que cumplan tareas en la Terminal, un pase para el ingreso al Parking Zona C.

TABLA 16: TASA POR INSPECCIÓN Y HABILITACIÓN DE ANTENAS

- a – En un radio de hasta 50 km. de Montevideo.... UR 2.43
- b – Entre 50 y 200 km. de Montevideo UR 4.85
- c – Entre 200 y 400 km. de Montevideo..... UR 14.55
- d – Más de 400 km. de Montevideo UR 19.4

FORMA DE PAGO y PLAZO

En la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica previo a realizar la inspección.

Art. 4º. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, depositará mensualmente en la cuenta del Banco de la República Oriental del Uruguay que la Dirección Nacional de Meteorología indique y a su orden, el 2% de la facturación mensual líquida por concepto de Precio de Protección al Vuelo por uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea (TABLA 1) y una vez percibida efectivamente.

Art. 5º. Facúltase a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica a efectuar los controles necesarios así como a interpretar las tarifas que recauda pudiendo en ejercicio de estas facultades realizar inspecciones, e imponer sanciones de acuerdo al título XVI del Código Aeronáutico (Decreto-Ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974).

Art. 6°. Establécese el siguiente procedimiento de ajuste en los cobros de las tarifas:

Los pagos en moneda estadounidense se ajustarán de la siguiente manera:

Hasta 0,50 centavos (inclusive) a la unidad inferior y los que excedan, a la unidad superior.

Los pagos en Unidades Reajustables, cuyos importes en moneda nacional terminados en 5 o menores se ajustarán a 0 de la decena anterior y los importes terminados en 6 o mayores se ajustarán a 0 de la decena posterior.

Art. 7°. El no pago en fecha de los precios por los servicios fijados por este Decreto dará lugar a un recargo similar al fijado por el artículo 94 del Decreto-Ley 14.306 de 29 de noviembre de 1974, en la redacción dada por el artículo 1° de la Ley 16.869 de 25 de setiembre de 1997, esto es: “La multa será del 5% (cinco por ciento) del precio no pagado en plazo, cuando el mismo se abonare dentro de los cinco días hábiles siguientes al de su vencimiento”.

La multa será del 20% (veinte por ciento) cuando se pague posteriormente. Además de la multa la falta de pago dará lugar a un recargo mensual similar al que fije el Poder Ejecutivo por el no pago de obligaciones tributarias.

Art. 8°. Deróganse los Decretos 160/001 de 7 de mayo de 2001 y 407/001 de 16 de octubre de 2001, en todo lo que se opongan al presente Decreto.

Art. 9°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
ISAAC ALFIE.

Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides
Zonas de protección

Decreto 469/003

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 18 de noviembre de 2003.

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Salto “Nueva Hespérides”.

Resultando: Que el “Capítulo III del Título V” del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de

zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: La necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto, a efectos de mantener operativa la pista, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Art. 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 4 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 2003058460, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación Pista 05-23: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera:

| | | |
|-----------------------------|----------|---------|
| Longitud de borde interior: | | 300 m |
| Distancia desde el umbral: | | 60 m |
| Divergencia (a cada lado): | | 15% |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m |
| Pendiente: | | 2% |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m |
| Pendiente: | | 2,5% |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m |
| Pendiente: | 0 | % |

b) Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

c) Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 123 m (MSL)

d) Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Pendiente: | 5% |
| Altitud del borde inferior: | 123 m. (MSL) |
| Altitud del borde superior: | 168 m. (MSL) |

e)Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 198 m. (MSL)

f)Superficie de aproximación Pista 13-31: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia fuera.

| | |
|------------------------------|----------|
| Longitud del borde interior: | 60 m. |
| Distancia desde el umbral: | 30 m. |
| Divergencia (a cada lado): | 10% |
| Primera sección: longitud | 1.600 m. |
| Pendiente: | 5% |

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D.
Gestido”**

Zonas de protección

Decreto 470/003

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 18 de noviembre de 2003

Visto: La gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”.

Resultando: Que el “Capítulo III del Título V” del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: La necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista– aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 4 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 2003058444, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinánanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral de pendiente ascendente y hacia afuera:

| | | |
|-----------------------------|----------|---------|
| Longitud de borde interior: | | 300 m |
| Distancia desde el umbral: | | 60 m |
| Divergencia (a cada lado): | | 15% |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m |
| Pendiente: | | 2% |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m |
| Pendiente: | | 2,5% |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m |
| Pendiente: | | 0% |

Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 246 m (MSL)

Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%

Altitud del borde inferior: 246 m. (MSL)

Altitud del borde superior: 346 m. (MSL)

Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 351 m. (MSL)

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Rivera Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

DI.N.A.C.I.A.
Delegación de atribuciones

Resolución 1808/003

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio del Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería,
Agricultura y Pesca
Ministerio de Turismo
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y
Medio Ambiente
Ministerio de Deporte y Juventud

Montevideo, 12 de diciembre de 2003.

Visto: El dinamismo inherente al Derecho Aeronáutico.

Considerando: I) Que el constante avance de la técnica aeronáutica hace necesaria la permanente actualización de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes en la materia, con el fin de que la navegación aérea se realice con seguridad conforme a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

II) Que en materia de servicios de transporte Aéreo Público el entorno comercial actual requiere procedimientos ágiles.

III) Que conforme al artículo 21 del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977 y al artículo 1º del Decreto 21/999 de 26 de enero de 1999, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica es la autoridad aeronáutica a que se refiere el Código Aeronáutico y demás normas aplicables en la materia, sustituyendo en tal carácter a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay.

Atento: A lo expuesto y a lo dispuesto en los artículos 160 y 168, numeral 24 y en la Disposición Transitoria E) de la Constitución de la República.

El Presidente de la República –actuando en Consejo de Ministros-

RESUELVE:

1º. Delégase en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica las atribuciones del Poder Ejecutivo concernientes a:

La aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes aplicables en todo lo que se refiere a los asuntos siguientes: Licencias al Personal, Reglamento del Aire, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional, Cartas Aeronáuticas, Unidades de medidas que se emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres Aeronáuticas, Operación de Aeronaves, Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las aeronaves, Aeronavegabilidad, Facilitación, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, Aeródromos, Servicios de Información Aeronáutica, Protección del Medio Ambiente, Seguridad-

Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita y Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

2°. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá avocar las atribuciones delegadas, como asimismo el delegado someterlas a consideración de este Poder.

3°. Las atribuciones delegadas no podrán ser a su vez objeto de delegación.

4°. La delegación no obsta a lo dispuesto en los artículos 160 y 165 de la Constitución de la República.

5°. El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica enviará a la Secretaría de la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional, copia de los actos administrativos que se dicten en el ejercicio de las atribuciones delegadas, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas.

6°. Comuníquese, publíquese y archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU
GUILLERMO STIRLING
DIDIER OPERTTI
LEONARDO GUZMÁN
JUAN LUIS AGUERRE
JOSÉ VILLAR
SANTIAGO PÉREZ DEL CASTILLO
MARTÍN AGUIRREZABALA
JUAN BORDABERRY
SAÚL IRURETA.

Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2º. Mario Parrallada”

Zonas de protección

Decreto 110/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 30 de marzo de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2do. MARIO PARRALLADA”.

Resultando: que el Capítulo III del Código Aeronáutico “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los

aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional y a lo preceptuado por los artículos 72 y siguientes del Código Aeronáutico.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2° MARIO PARRALLADA”, a los efectos de la restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo a fojas 5 del expediente administrativo del Ministerio de Defensa Nacional número 04006820, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2°. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a) Superficie de aproximación: combinación de planos interiores al umbral, de pendiente ascendente y hacia fuera.

Longitud del borde interior: 300 m

Distancia desde el umbral: 60 m

Divergencia (a cada lado): 15%

Primera sección: longitud 3.000 m

Pendiente: 2%

Segunda sección: longitud 3.600 m

Pendiente: 2,5%

Sección horizontal: longitud 8.400 m

Pendiente: 0%

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente

Umbral: 03 Altitud 83 m S33°22'09.82" W 56°30'16.63"

Umbral: 21 Altitud 93 m S33°21'01.81" W56°29'41.76"

Umbral: 09 Altitud 84 m S33°21'34.45" W56°30'39.00"

Umbral: 27 Altitud 90 m S33°21'31.67" W56°29'42.92"

b) Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%

c) Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 128 m (MSL)

d) Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%

Altitud del borde inferior: 128 m. (MSL)

Altitud del borde superior: 228 m. (MSL)

e) Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 233 m. (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina "Tte. 2do. MARIO PARRALLADA" cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR y NDB) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Artigas
Zonas de Protección**

Decreto 196/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 15 de junio de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea, por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Artigas.

Resultando: que el Capítulo III del Título V del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, "Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea", prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determina altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: A lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto por el artículo 77 y siguientes del Código Aeronáutico, a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Artigas, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 5 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 04008167, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2º. Determinánse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a – Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

Longitud del borde interior: 300 m.

Distancia desde el umbral: 60 m.

Divergencia (a cada lado): 15%.

Primera sección: longitud 3.000 m.

Pendiente: 2%.

Segunda sección: longitud 3.600 m.

Pendiente: 2,5%.

Sección horizontal: longitud 8.400 m.

Pendiente: 0%.

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral 11: Altitud 121 m.; S30°24'00.01"; W 56°30'52.03".

Umbral 29: Altitud 119 m.; S30°24'05.07"; W 56°30'04.62".

b – Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%.

c – Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 164 m. (MSL).

d – Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%.

Altitud del borde inferior: 164 m. (MSL).

Altitud del borde superior: 264 m. (MSL).

e – Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m. centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 234 m (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido, no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Artigas, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR, NDB y satelitales) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

**Aeropuerto Internacional de Colonia
“Laguna de los Patos”
Zonas de protección**

Decreto 197/004

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 15 de junio de 2004.

Visto: la gestión del Comando General de la Fuerza Aérea por la cual solicita se determinen las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”.

Resultando: que el Capítulo III del Título V del Código Aeronáutico aprobado por el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, “Limitaciones al Dominio en Beneficio de la Navegación Aérea”, prevé la fijación de zonas de protección en los aeródromos y aeropuertos, en las zonas vecinas a los mismos, como también restricciones especiales en los predios linderos respecto a construcciones, mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y el procedimiento de remoción de obstáculos.

Considerando: la necesidad de determinar las Zonas de Protección del mencionado Aeropuerto –a efectos de mantener operativa la pista–, aprobándose el respectivo plano, despejándose obstáculos y estableciéndose la prohibición de edificar o plantar por encima de determinada altura, acorde a la norma legal precitada.

Atento: a lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto por el artículo 77 y siguientes del Código Aeronáutico, a lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Fíjense como Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”, a los efectos de restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 5 del Expediente del Ministerio de Defensa Nacional 04008154, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2º. Determinanse las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a – Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

| | | |
|------------------------------|----------|----------|
| Longitud del borde interior: | | 300 m. |
| Distancia desde el umbral: | | 60 m. |
| Divergencia (a cada lado): | | 15%. |
| Primera sección: | longitud | 3.000 m. |
| Pendiente: | | 2%. |
| Segunda sección: | longitud | 3.600 m. |
| Pendiente: | | 2,5%. |
| Sección horizontal: | longitud | 8.400 m. |
| Pendiente: | | 0%. |

Altitud: 150 m. sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral: 12; Altitud 20 m; S34°27'12.60"; W 57°46'38.02".

Umbral: 30; Altitud 10 m; S34°27'33.53"; W 57°45'50.42".

b – Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde y franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente: 14,3%.

c – Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud: 55 m (MSL).

d – Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende en la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente: 5%.

Altitud del borde inferior: 55 m (MSL).

Altitud del borde superior: 130 m (MSL).

e – Superficie horizontal externa: radio de 15.000 m, centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud: 160 m (MSL).

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas.

Art. 4°. Dispónese la eliminación de los obstáculos situados en la proximidad del Aeropuerto Internacional de Colonia, cometiéndose su determinación y cumplimiento a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente es sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse respecto de aproximaciones instrumentales de no precisión (VOR, NDB y satelitales) y de precisión (I.L.S.).

Art. 6°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a sus efectos. Cumplido, archívese.

BATLLE
YAMANDÚ FAU.

Aeropuerto Internacional de Carrasco
"Gral. Cesáreo L. Berisso"
Zonas de protección

Decreto 418/005 *

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DEL INTERIOR

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Montevideo, 24 de octubre de 2005

Visto: la gestión promovida por el Comando General de la Fuerza Aérea (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) por la cual solicita la actualización de las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso».

Resultando: I) Que por el Decreto 458/84 de 23 de octubre de 1984, se determinaron las zonas de protección del Aeropuerto Internacional antes citado y se aprobaron los planos correspondientes.

II) que el artículo 72 del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) prevé que el Poder Ejecutivo establecerá las Zonas de Protección de los aeródromos y aeropuertos.

III) que por la Resolución del Poder Ejecutivo actuando en Consejo de Ministros 291/003 de 12 de diciembre de 2003 se delegó en la Dirección Nacional antes mencionada las atribuciones concernientes a la aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico, entre otros.

Considerando: I) que la actualización se fundamenta en que dado el avance tecnológico operado en la navegación aérea, se hace necesario utilizar como marco común de referencia geodésica para la aviación, el Manual del Sistema Geodésico Mundial WGS-84.

II) que la exactitud de las coordenadas geográficas por referencia a este sistema de posicionamiento satelital facilitan la evaluación de las áreas a proteger de obstáculos.

III) que la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó como norma el Sistema de Referencia Geodésico Mundial WGS-84, y dispuso las consiguientes Enmiendas en los Anexos correspondientes (DOCUMENTO 9674), recomendando su adopción a los Estados Miembros.

Atento: a lo dispuesto por el artículo 72 y siguientes del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico), por la Resolución del Poder Ejecutivo 291/003 del 12 de diciembre de 2003, a lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y a lo dictaminado por la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Fíjanse como zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso», a los efectos de la restricción y eliminación de obstáculos, las determinadas en el plano Anexo que luce a fojas 46 del expediente administrativo del Ministerio de Defensa Nacional 05015564, el cual se considera parte integrante del presente Decreto.

Art. 2° Determinase las siguientes superficies limitadoras de obstáculos:

a.- Superficie de aproximación: combinación de planos anteriores al umbral, de pendiente ascendente y hacia afuera.

Longitud del borde interior 300 m.

Distancia desde el umbral 60 m.

Divergencia (a cada lado) 15%.

Primera sección: longitud 3.000 m.; pendiente 2%.

Segunda sección: longitud 3.600 m.; pendiente 2.5%.

Sección horizontal: longitud 8.400 m. pendiente 0%.

Altitud 150 m. Sobre el umbral de pista correspondiente.

Umbral 01 Altitud 19 m. S 34°50'31.08'' W56°01'50.65''

Umbral 19 Altitud 15 m. S 34°49'18.07'' W56°01'51.55''

Umbral 06 Altitud 18 m. S 34°50'39.36'' W56°02'25.62''

Umbral 24 Altitud 32 m. S 34°49'39.56'' W56°00'47.49''

b.- Superficie de transición: superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja de pista y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia fuera hasta la superficie horizontal interna.

Pendiente 14,3%.

c.- Superficie horizontal interna: superficie resultante de aplicar un círculo de 4.000 m. de radio en cada cabecera unidos exteriormente por rectas tangenciales.

Altitud 60 m. (MSL)

d.- Superficie cónica: superficie de pendiente ascendente hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.

Pendiente 5%.

Altitud del borde inferior 60 m. (MSL)

Altitud del borde superior 160 m. (MSL)

e.- Superficie Horizontal Externa: radio de 15.000 mts. con centro en el cruce de pistas a los efectos de evaluación de obstáculos.

Altitud 165 m. (MSL)

Art. 3°. En las Zonas de Protección del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Gral. Cesáreo L. Berisso» establecidas por el plano referido no podrán levantarse obstáculos de altura superior a las limitaciones resultantes de la aplicación de las mismas, cometiéndose a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica su determinación y eventual eliminación mediante los procedimientos dispuestos en el artículo 72 y siguientes del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico).

Art. 4°. Toda afectación de la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas ocasionada directamente por cultivos, vegetaciones, explotaciones, vertederos y enterramientos de residuos de cualquier naturaleza en las Zonas de Protección podrán ser objeto de restricciones especiales. La Dirección

Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica procederá de acuerdo con lo establecido, en el artículo anterior y de conformidad con las técnicas más recibidas y a las Normas y Métodos Recomendados Internacionales de la OACI aplicables en la materia.

Art. 5°. La aplicación de lo dispuesto precedentemente sin perjuicio de las limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea que pudieran establecerse con motivo de la instalación de sistemas de aproximaciones instrumentales de no precisión (V.O.R. N.D.B. Y G.P.S.) y de precisión (I.L.S.) y los descensos satelitales GNSS (sistema de navegación global).

Art. 6°. Derógase el Decreto 458/984 de 23 de octubre de 1984, en lo que se oponga al presente.

Art. 7°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido Archívese.

RODOLFO NIN NOVOA
Vicepresidente de la República
en ejercicio de la Presidencia

AZUCENA BERRUTTI
JOSE DIAZ
VICTOR ROSI

POTENCIAL AÉREO NACIONAL

Decreto No. 808/973

Ministerio del Interior

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Obras Públicas

Ministerio de Salud Pública

Ministerio de Ganadería y Agricultura

Ministerio de Industria y Comercio

Ministerio de Educación y Cultura

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo

Montevideo, 26 de setiembre de 1973.

Visto: la propuesta de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas la que, atento a lo establecido en la Ley No. 12.070 de Creación de la Fuerza Aérea, de 4 de diciembre de 1953, y al Decreto No. 163/973 de Creación del Consejo de Seguridad Nacional, de 23 de febrero de 1973, considera la conveniencia y necesidad de que se establezca una Doctrina Nacional coherente en materia de Política Aeronáutica.

Resultando: I) Que la aviación constituye, sin perjuicio de su importancia para la Seguridad y Defensa Nacionales, uno de los instrumentos más aptos y modernos con que cuenta el Estado para propender a su desarrollo;

II) Que el transporte aéreo puede ser considerado como una importante fuente de ingreso de divisas y un elemento de fundamental gravitación en el respaldo del turismo y de las comunicaciones, especialmente indicado en el rubro comercio exterior y exportaciones no tradicionales;

III) Que no sólo para el transporte la aviación ofrece posibilidades incalculables sino que juega un importantísimo papel en la realización de servicios policiales, sanitarios, meteorológicos, de búsqueda y salvamento, en el planeamiento del trazado vial en la prospección de hidrocarburos y pesquera, investigaciones geológicas, estudios de irrigación, relevamientos aerofotográficos, lucha contra las plagas agrícolas, sembradío de grandes superficies, etc.;

IV) Que los medios y los materiales empleados en la actividad aérea moderna son de muy elevado costo, siendo por tanto imprescindible la máxima concentración del esfuerzo para evitar que se conviertan en una carga económica excesivamente onerosa para el Erario Público;

V) Que el aludido costo, sumado a la dispersión del esfuerzo, ha derivado en una peligrosa postración de la Aeronáutica en los planes comerciales y deportivos, comprometiendo la Seguridad Nacional;

VI) Que la dispersión del esfuerzo nacional deriva de la falta de concreción de una Política Aeronáutica coherente y del desconocimiento de la existencia de un Organismo Técnico Rector.

Considerando: I) Que el Estado estima de necesidad pública la incrementación del hecho aeronáutico, y por ende del Potencial Aéreo del País, por su secuela de proyecciones geopolíticas tanto en el plano internacional como interno y especialmente como factor imprescindible de la seguridad y el desarrollo nacionales;

II) Que el prestigio de la República y el efectivo ejercicio de su soberanía requieren la real participación del Uruguay en los beneficios desaprovechados de los tratados internacionales (derechos de reciprocidad de singular trascendencia económica), librados hoy prácticamente a la explotación de capitales extranjeros;

III) Que en el campo de la actividad aeronáutica la experiencia universal ha demostrado la necesidad de llegar a la máxima concentración y coordinación, evitando el aislamiento, la dispersión y la superposición antieconómica de esfuerzos y servicios;

IV) Que la citada premisa adquiere mayor significación aún, si se la considera a la luz de la posibilidad de la actual coyuntura inscribiéndola dentro del marco de los planes adoptados para el Desarrollo Nacional;

V) Que los medios, instalaciones y personal vinculados a la actividad aeronáutica pública y privada, exceptuando los correspondientes a la Armada Nacional,

constituyen la reserva activa de la Fuerza Aérea en su misión de Defensa Nacional, contribuyendo al logro del Potencial Aéreo de la República;

VI) Que la observancia efectiva de la concreción práctica del Principio de la indivisibilidad del Potencial Aéreo permitirán el establecimiento de las bases fundamentales para su real existencia;

VII) Que el Comando General de la Fuerza Aérea está capacitado para coordinar y administrar bajo su exclusiva competencia todos los medios vinculados a la actividad aérea, así como para asesorar oportunamente sobre los lineamientos a seguir en materia de política aeronáutica;

Atento: A los fundamentos expuestos;

El Presidente de la República,

actuando en Consejo de Ministros,

DECRETA:

Artículo 1°. Declárase de necesidad pública el desarrollo coordinado e integrado del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 2°. Todos los organismos, personas y medios públicos y privados vinculados a la actividad aeronáutica o aeroespacial, integran el Potencial Aéreo Nacional, con excepción de los correspondientes a la Armada Nacional.

El Potencial Aéreo Nacional se desarrollará de acuerdo a las pautas que determine la Política Aérea Nacional, la cual será fijada por el Poder Ejecutivo, a propuesta de la Fuerza Aérea.

Art. 3°. Encomiéndase al Ministerio de Defensa Nacional por intermedio de su Órgano especializado la Fuerza Aérea, las medidas de conducción, integración y desarrollo del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 4°. Para el cumplimiento de la tarea encomendada al Comando General de la Fuerza Aérea, los Organismos Públicos y Privados vinculados a la actividad aérea brindarán el acceso a la documentación o información que les sea solicitada.

Art. 5°. (*) Toda importación de aeronaves de más de seis (6) toneladas de peso máximo autorizado para el despegue deberá ser autorizada por el Poder Ejecutivo previo informe del Comando General de la Fuerza Aérea, el que apreciará las necesidades del servicio.

Art. 6°. Toda adquisición o contratación de aeronaves, materiales y equipos, modificaciones orgánicas o de actividades de la totalidad de los Organismos Militares que desarrollen actividades aéreas, deberán ser autorizados por el Ministerio de Defensa Nacional, previo informe de la Junta de Comandantes en Jefe, respondiendo a los adelantos técnicos actualizados y a las necesidades del servicio.

Art. 7°. La Política Aeronáutica Nacional deberá orientarse en dos aspectos fundamentales y coordinados: seguridad y desarrollo económico social.

En el primer aspecto, se procurará obtener un desarrollo tal, que permita a la Fuerza Aérea brindar total seguridad al Espacio Aéreo jurisdiccional del país, mediante las medidas necesarias de Control Aéreo, Defensa Aérea, Policía del Aire, y Servicio Aéreo de Búsqueda y Rescate.

En el segundo aspecto, se seguirán los principios básicos de política aerocomercial que se establecen en el presente decreto y se fomentará el desarrollo de la aviación civil deportiva.

Art. 8°. Las prioridades para el desarrollo del transporte aerocomercial serán atendiendo los siguientes servicios: 1) internos, 2) rioplatenses, 3) regionales, 4) continentales y 5) intercontinentales.

Art. 9°. La vinculación aerocomercial entre los diversos puntos del país se asegurará mediante servicios aéreos estatales, mixtos o privados exclusivamente de Bandera Nacional.

Art. 10°. Cuando el Poder Ejecutivo lo estime necesario dispondrá que todas aquellas líneas aéreas que no puedan ser cubiertas por razones económicas, o por falta de capacidad o de interés del transportador privado, sean atendidas como servicios de fomento o expansión aeronáutico, a fin de satisfacer las necesidades o el interés público, por la Fuerza Aérea. Este servicio se prestará sin perseguir fines de lucro.

Art. 11°. Los transportadores aéreos de Bandera Nacional deberán satisfacer en la medida de lo posible sus necesidades de funcionamiento operativo, incluyendo su mantenimiento y reparación con medios nacionales.

Art. 12°. A los efectos de lograr la continuidad de la Política Aérea Nacional en el orden internacional el Poder Ejecutivo asegurará la efectiva participación de la República en los organismos internacionales especializados, así como en los eventos que graviten sobre la misma.

Art. 13°. Encomiéndose a la Comisión Asesora de Política Aeronáutica del Comando General de la Fuerza Aérea, integrada por un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, un representante del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, un representante del Ministerio de Ganadería y Agricultura y un representante de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, el estudio, reestructuración y redacción de un Proyecto de Normas actualizadas de Política Aeronáutica, atendiendo a las directivas del presente decreto.

La citada Comisión dispondrá de un plazo de sesenta días para el cumplimiento de su cometido, pudiendo recabar información o asesoramiento de los restantes organismos públicos o privados, nacionales o internacionales, vinculados con la materia de su competencia.

Art. 14°. Oportunamente se elevará a este Poder Ejecutivo por parte del Organismo responsable, el Plan de integración del Potencial Aéreo Nacional.

Art. 15°. (*Transitorio*). Los organismos públicos civiles que tienen relación con la Actividad Aérea conservarán sus actuales competencias hasta tanto no se expida el Poder Ejecutivo respecto del informe que produzca la Comisión establecida en el artículo 13 del presente decreto.

Art. 16°. Comuníquese, etc.

BORDABERRY
CNEL. NÉSTOR J. BOLENTINI
GUIDO MICHELÍN SALOMÓN
RUBEN CARLOS BELLO
WALTER RAVENNA

EDUARDO CRISPO AYALA
JUAN BRUNO IRULEGUY
BENITO MEDERO
JOSÉ E. ETCHEVERRY STIRLING
EDMUNDO NARANCIO
MARCIAL BUGALLO
FRANCISCO MARIO UBILLOS.

**Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.
Creación y Determinación de sus Cometidos**

Decreto No. 554/976

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Industria y Energía
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Agricultura y Pesca

Montevideo, 6 de agosto de 1976

Visto: Estos antecedentes por los que la Dirección General de Aviación Civil promueve la institución de un Comité Nacional de Facilitación.

Resultando: I) Que la República, por Ley 12.018 de fecha 4 de noviembre de 1953 ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

II) Que de conformidad con los artículos 22 y 23 del citado Convenio, los Estados Contratantes han acordado adoptar todas las medidas posibles que faciliten y aceleren la navegación aérea entre los territorios de los referidos Estados, y en evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga y correo, especialmente en lo que se relaciona con la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales sobre migración, policía, aduanas, correo, sanidad pública y despacho en general;

III) Que las normas y métodos recomendados en materia de facilitación del transporte aéreo internacional han sido publicadas en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que además de las disposiciones contenidas en el referido Anexo que representan los requisitos máximos de los Estados en cuando a documentación, restricciones de la libertad de movimiento y otras exigencias y las facilidades mínimas que debieran proveerse en los Aeropuertos Internacionales para comodidad de los pasajeros, para el tráfico en tránsito, etc., la Organización de Aviación Civil Internacional ha formulado otras recomendaciones sobre facilitación –

Recomendaciones tipo “B” – con el objeto de que sirvan de orientación a los Estados para lograr mayores progresos en el campo de la facilitación del transporte aéreo internacional.

Considerando: I) Que la experiencia mundial ha demostrado ventajas de constituir en los Estados, Comités Nacionales de Facilitación, con la finalidad de estudiar, recomendar y asesorar en materia de facilitación del transporte aéreo internacional y en especial con respecto a la aplicación del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

II) Que se hace necesario constituir en el país un Organismo de la naturaleza del mencionado en el considerando anterior;

III) Que a fin de asegurar la máxima coordinación de todos los aspectos que hacen a la facilitación del transporte aéreo internacional, conviene que en el organismo a crearse estén representadas todas las dependencias gubernamentales que intervienen en el despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correos y que los funcionarios que tengan esta representación sean de una jerarquía acorde con las decisiones y recomendaciones que deben adoptarse;

IV) Que asimismo resulta conveniente que participen en este organismo, representantes de las empresas de transporte aéreo que cumplen servicios internacionales, como así también de las agencias de viajes, despachantes de aduana y expedidores de carga aérea.

Atento: A lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea, la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay y la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Créase el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, el que tendrá por cometido promover y proponer, a través de los organismos competentes, las medidas tendientes a simplificar los requisitos y acelerar el despacho relativo a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, personas, equipajes, cargas, correo y otros artículos en los aeropuertos internacionales. A tales efectos el Comité procederá a:

A) Proponer las medidas adecuadas para lograr el más alto grado de aplicación posible en el país, de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional. Para cumplir con esta finalidad el Comité procederá a:

a) Recopilar todas las normas, métodos y procedimientos vigentes en el país, que guarden relación con las disposiciones pertinentes del Anexo 9;

b) Identificar las diferencias existentes entre los reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones contenidas en la última edición del Anexo 9;

c) Proponer las medidas tendientes a suprimir, dentro de lo posible, las diferencias mencionadas en el inciso b) precedente;

B) Estudiar las recomendaciones formuladas por las distintas Conferencias del Departamento de Facilitación de la OACI que no afecten al Anexo 9 –

Recomendaciones Tipo “B” – y las decisiones adoptadas por el Consejo de OACI sobre el particular, efectuando los comentarios apropiados con miras a lograr su posible aplicación en el país;

C) Estudiar y proponer aquellas normas, métodos y procedimientos no comprendidos en A) y B) que pudieran contribuir a la facilitación del transporte aéreo internacional;

D) Realizar consultas con los Comités Nacionales de Facilitación de los Estados vecinos con el objeto de encontrar una solución uniforme y satisfactoria de los problemas comunes de facilitación;

E) Propiciar el establecimiento y mejora de las instalaciones y servicios requeridos en los aeropuertos internacionales para facilitar la entrada, tránsito y salida de las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga y correo;

F) Verificar el estado de cumplimiento de las normas y procedimientos vigentes en el país en materia de facilitación, elevando los informes correspondientes a consideración de las autoridades competentes.

“Artículo 2º. * El Comité Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional estará integrado por un representante de cada uno de los organismos que a continuación se mencionan, quienes se desempeñarán como miembros del Comité:

Dirección General de Aviación Civil.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Dirección Nacional de Migración.

Dirección Nacional de Aduanas.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Turismo.

Ministerio de Salud Pública.

PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A.

Las empresas que operan servicios aéreos internacionales en el país elegirán periódicamente representantes ante el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional; dos por las empresas que operan servicios regulares y uno por las empresas que prestan servicios no regulares, el cual deberá pertenecer a una línea aérea nacional”.

Art. 3º. Los representantes de los siguientes organismos y entidades se desempeñarán como miembros no permanentes del Comité y serán convocados cuando se traten temas de sus respectivas jurisdicciones:

Dirección Nacional de Identificación Civil.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Agricultura y Pesca.

Dirección Nacional de Correos.

Banco Central.

Dirección General Impositiva.

Agencias de Viaje.

Despachantes de Aduana.

Expedidores de Carga Aérea.

Art. 4°. El Director General de Aviación Civil, se desempeñará como Presidente del Comité. Al iniciarse cada período anual de sesiones, los miembros permanentes elegirán el Vicepresidente del Comité. Durante el intervalo que media entre la primera y última sesión de trabajo a que se refiere el artículo 7° del presente decreto, el Presidente podrá delegar sus funciones en el Vicepresidente. El Secretario Permanente del Comité será designado por el Director General de Aviación Civil.

Art. 5°. El Comité Nacional de Facilitación estará facultado para dirigirse directamente a cualquier organismo del país, tanto oficial como privado, así como a las organizaciones internacionales privadas. Las comunicaciones con las organizaciones internacionales públicas y con los organismos y dependencias de los Gobiernos extranjeros se harán por la vía administrativa que corresponda.

Art. 6°. El Comité Nacional de Facilitación se reunirá como mínimo cuatro veces al año. En la primera sesión del año el Comité aprobará el programa anual de trabajo, el que podrá ser revisado y modificado durante el transcurso del período anual de sesiones. En la última sesión del año se analizará la forma en que se cumplió dicho programa de trabajo y los resultados alcanzados. El informe correspondiente será elevado al Ministerio de Defensa Nacional sin perjuicio de remitir copia a los Organismos interesados.

Art. 7°. Para el cumplimiento del plan de trabajo a que se refiere el artículo anterior el Comité podrá constituir Subcomités y Grupos de Trabajo integrados por sus miembros permanentes y no permanentes. Tanto en los Subcomités como en los Grupos de Trabajo deberán participar un representante de la dependencia a la que compete directamente el problema especial que ha de examinarse, un representante de la Dirección General de Aviación Civil y un representante de las empresas de transporte aéreo internacional, además de los funcionarios y asesores que se considere conveniente.

Art. 8°. Comuníquese, publíquese y pase a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay a sus efectos.

DEMICHELI
WALTER RAVENNA
GRAL. HUGO LINARES BRUM
JUAN CARLOS BLANCO
ALEJANDRO VÉGH VILLEGAS
EDUARDO CRISPO AYALA
CARLOS A. BORRELLI
MARIO ARCOS PÉREZ
JULIO EDUARDO AZNÁREZ.

Servicios de Transporte Aéreo Público

Decreto No. 39/977 ⁽¹⁾

Ministerio de Defensa Nacional

Montevideo, 25 de enero de 1977.

Visto: la gestión iniciada por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, tendiente a la Reglamentación de la Sección II del Capítulo II del Título IX del Código Aeronáutico, en lo referente a Servicios de Transporte Aéreo Público, concesiones y autorizaciones.

Resultando: que el Código Aeronáutico, Ley 14.305 del 29 de noviembre de 1974 establece sólo los principios dejando a la reglamentación el desarrollo de los mismos.

Considerando: que el decreto 62/975 de fecha 21 de enero de 1975 dispone la institución de un grupo de trabajo con el cometido específico de estudiar y formular la Reglamentación del Código Aeronáutico, ley 14.305 de fecha 29 de noviembre de 1974.

Atento: a los fundamentos expuestos, a los estudios realizados por el Grupo de Trabajo para la Reglamentación del Código Aeronáutico instituido por Decreto 62/975 de fecha 26 de enero de 1975, a lo informado por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, Comisión Nacional de Política Aeronáutica, Comando General de la Fuerza Aérea y el Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase la Reglamentación de la Sección II del Capítulo II del Título IX del Código Aeronáutico (Ley 14.305, del 29 de noviembre de 1974), en lo referente a Servicios de Transporte Aéreo Público, la que quedará redactada en la forma que se establece en papeles administrativos: Serie Eb Nos. 407489, 407490, 407511, 407492, 407493, 407496, 407498, 407499, 407500, 407503, 407513, 407505.

Art. 2º. Comuníquese, publíquese el presente decreto, así como la Reglamentación que se aprueba y vuelva a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay a sus efectos.

MÉNDEZ
WALTER RAVENNA.

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 1º (*Principio*). – La explotación de toda actividad comercial aeronáutica requiere concesión o autorización conforme a las normas internacionales, las prescripciones del Código Aeronáutico y su reglamentación.

Art. 2 (*Ámbito de aplicación*). – La actividad comercial aeronáutica comprende los siguientes servicios:

A) De transporte aéreo público.

B) De trabajo aéreo; y

C) Los prestados en la realización de los servicios de transporte aéreo público por agentes, representantes o cualesquiera otros intermediarios.

Art. 3 (*Concesión operativa aeronáutica*). – La concesión operativa aeronáutica es el acto administrativo que habilita a una persona física o jurídica el derecho a la explotación de un servicio público de transporte aéreo.

Art. 4 (*Autorización operativa aeronáutica*). – La autorización operativa aeronáutica es el acto administrativo que habilita a una persona física o jurídica previo cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, para la explotación de un servicio de transporte aéreo público o la prestación de una actividad de las comprendidas en los literales B y C del artículo 2º de esta reglamentación.

CAPÍTULO II

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO

Art. 5 (*Concepto*). – Servicios de transporte aéreo público son los que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo o carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.

Art. 6 (*Transporte aéreo interno*). – Servicios de transporte aéreo interno son los efectuados entre puntos dentro de la República o entre éstos y zonas no sometidas a jurisdicción de ningún Estado, no perdiendo su carácter de tal por el hecho de un aterrizaje o acuatizaje forzoso fuera del país o por el sobrevuelo de territorios o aguas jurisdiccionales de otros Estados.

Art. 7 (*Transporte aéreo internacional*). – Servicios de transporte aéreo internacional son los efectuados entre uno o varios puntos de la República y otro u otros de territorios extranjeros, o entre dos o más puntos de la República con escala en territorio extranjero.

Art. 8 (*Transporte aéreo regular*). ⁽²⁾ – Servicios de transporte aéreo regular son los que se realizan entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas o itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que puedan reconocerse como sistemáticos.

Art. 9 (*Transporte aéreo no regular*). ⁽³⁾ – Servicios de transporte aéreo no regular son los que no reúnen los caracteres especificados en el artículo anterior. Quedan comprendidos en esta clasificación los servicios de “Taxi Aéreo”.

Art. 10 (*Servicios especiales en transporte aéreo regular*). – Son servicios especiales en transporte aéreo regular los realizados exclusivamente en las rutas aprobadas para satisfacer un exceso circunstancial de la demanda de tráfico por las empresas prestatarias de servicios de transporte aéreo regular autorizadas a operar en la República.

La Dirección General de Aviación Civil apreciando las circunstancias podrá autorizar la realización de estos servicios especiales.

Art. 11 (*Servicios accidentales en transporte aéreo no regular*). – Son servicios accidentales en transporte aéreo no regular los que se efectúan con carácter eminentemente excepcional.

La realización de estos servicios deberá ser previamente autorizada por la Dirección General de Aviación Civil que a tales fines apreciará las circunstancias y particularmente el interés nacional, dando cuenta a la Superioridad.

Art. 12 (*Reserva de transporte aéreo interno*). – Los servicios de transporte aéreo interno son reservados exclusivamente a las empresas nacionales de transporte aéreo. A menos que el Estado los explote directamente, el Poder Ejecutivo podrá otorgar concesión para los regulares y autorización para los no regulares.

Art. 13 (*Solicitud de empresas nacionales*). – Las empresas nacionales interesadas en la prestación de los servicios a que se refiere el presente capítulo deberán presentar su petición ante la Dirección General de Aviación Civil, ajustándose a las formalidades y requisitos establecidos por el artículo 100 y concordantes del decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973 ⁽⁴⁾, además serán establecidos los siguientes datos acompañándose los documentos que los acrediten:

I) Individualización de la peticionante:

A) Cuando se trate de personas físicas:

a) Nombre y apellidos, domicilio real y constituido al efecto, cédula de identidad y departamento de su expedición, credencial cívica o carta de ciudadanía en su caso;

b) Nombre de la empresa;

c) (Derogado)

d) Nacionalidad, si es residente permanente, fecha de la autorización; si es ciudadano legal, fecha del otorgamiento de la ciudadanía y número de la carta así como ciudadanía anterior y tiempo de residencia en el país.

B) Cuando se trate de sociedades personales:

a) Nombre y domicilio de la sociedad;

b) Copia certificada de la escritura de constitución y de inscripción;

c) (Derogado)

d) Nombre y apellidos, estado civil y domicilio real de cada socio;

e) Nacionalidad de cada socio;

f) Capital con que cada socio participa en la empresa.

C) Cuando se trate de una sociedad de capital:

a) Nombre y domicilio de la sociedad;

b) Copia certificada de la escritura de constitución, su autorización y su inscripción;

c) (Derogado);

d) Nombre, apellidos, domicilios reales y nacionalidades del Presidente, Gerente o Representante legal y demás miembros directivos;

e) Capital autorizado, suscrito e integrado, certificado por la Inspección General de Hacienda, número y clase de las acciones emitidas y por emitirse; formas y condiciones de la emisión de las acciones;

f) Nombres, apellidos, nacionalidad, ocupación y domicilio real de cada una de las personas físicas poseedoras de acciones, indicando el número y clase de éstas y el capital que representan;

g) Las sociedades de capital en formación podrán presentar su petición estableciendo los datos y acompañando los documentos que los acrediten exigidos en este literal en lo pertinente, y deberán complementarlos en su totalidad dentro del plazo establecido en el artículo 21 de esta Reglamentación.

II) Relaciones financieras e intereses en otras empresas que realicen actividad comercial aeronáutica (Artículo 2º) o estén vinculadas a éstas.

III) Situación financiera de la peticionante.⁽⁵⁾ .

IV) Naturaleza del servicio propuesto (interno e internacional, regular o no regular, de pasajeros, carga, correo o mixto).

V) Alcance del servicio (puntos a servir; base o bases de operación).

VI) Cuadro de rutas.^{(6) (7)}

VII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

VIII) Aeronaves a utilizarse (características técnicas, costos, régimen jurídico de utilización).

IX) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

X) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

XI) Tarifas propuestas (base en que se funda su determinación).

XII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

XIII) Constitución de la garantía en la forma y condiciones que establece el artículo 32 de esta Reglamentación.⁽⁸⁾

Art. 14 (*Solicitud de empresas extranjeras*). – Las empresas extranjeras interesadas en la prestación de los servicios de transporte aéreo público internacional deberán presentar su petición ante la Dirección General de Aviación Civil, ajustándose a las formalidades y requisitos establecidos por el artículo 100 y concordantes del decreto 640/973, de 8 de agosto de 1973 estableciendo además, los siguientes datos, acompañándose los documentos que los acrediten, debidamente traducidos y legalizados:

I) Individualización de la peticionante:

A) Nombre y domicilio de la empresa;

B) Certificaciones oficiales de que la empresa está debidamente constituida y autorizada a funcionar en su país de origen y en la República y, si correspondiere, de su condición de “empresa designada” para la realización de un servicio internacional solicitado;

C) Situación financiera de la casa matriz;

D) Cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios prescriptos para su funcionamiento en la República y en especial los indicados por el artículo 115 del Código Aeronáutico;

E) Capital destinado para las operaciones en la República;

F) Nombre y apellido, nacionalidad y domicilio real de su representante en la República;

G) Poder otorgado al Representante con facultades suficientes para aceptar y cumplir todas y cada una de las condiciones de la concesión o autorización;

II) Acreditación de la reciprocidad real y efectiva (decreto 325/974 de 26 de abril de 1974, Capítulo II);

III) Relaciones financieras e intereses en otras empresas que realicen actividad comercial aeronáutica (Artículo 2º) o estén vinculadas a ésta;

IV) Naturaleza del servicio propuesto (regular o no regular, de pasajeros, carga, correo o mixto);

V) Alcance del servicio (Puntos a servir, base o bases de operaciones);

VI) Cuadro de rutas;

VII) Aeronaves a utilizarse (características técnicas, matrículas, régimen jurídico de utilización);

VIII) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

IX) (Derogado por decreto 241/00 de 21/8/00).

X) Tarifas propuestas (para los servicios que se inician o terminan en territorio nacional);

XI) Constitución de la garantía en la forma y condiciones que establece el artículo 32 de la presente Reglamentación.⁽⁹⁾

Art. 15 (*Instrucción de la petición*). – La Dirección General de Aviación Civil instruirá la petición diligenciando los siguientes informes:

A) Análisis de los documentos y requisitos legales y reglamentarios relacionados con la solicitud presentada y otros que se estimen corresponde;

B) Análisis de los aspectos técnicos de tipos y características de las aeronaves para la realización del servicio propuesto, plan de rutas y escalas, estudio de mercado, personal técnico y demás aspectos de estas materias así como el informe circunstanciado de la necesidad o utilidad del servicio;

C) Realización de otros informes y asesoramientos que la Dirección General de Aviación Civil estime pertinentes para mejor proveer.

Art. 15 bis ⁽¹⁰⁾ (*Autorización operativa aeronáutica provisoria de transporte aéreo público*). – Si mediaran razones de interés nacional instruida la petición, la Dirección General de Aviación Civil, previo dictamen de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, podrá otorgar a la solicitante autorización operativa provisoria de transporte aéreo público, sin perjuicio de la prosecución de los procedimientos principales para la resolución definitiva.

Para el trámite de autorización provisoria, se formará pieza separada con testimonio de las actuaciones en la que se deberá acreditar estar al día en el pago de los servicios aeroportuarios y de protección al vuelo devengados y para su

otorgamiento deberán ser consideradas las pautas establecidas en el artículo 19 del decreto 39/977.

Será aplicable, en lo pertinente, lo dispuesto en los artículos 20, 21, 24, 25, 27, 28 y 30 del citado decreto.

Sin perjuicio de las causales de revocación aplicables, conforme a derecho, la autorización provisoria caducará cuando se configure en el expediente principal la hipótesis prevista por el artículo 79 del decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973.

Art. 16 ⁽¹¹⁾ (*Término de manifiesto*). – Instruida la petición la Dirección General de Aviación Civil la pondrá de manifiesto con las actuaciones cumplidas en su instrucción, por el término perentorio de 10 días hábiles. El término de manifiesto se hará saber mediante edictos que se publicarán durante tres días en el “Diario Oficial” y en otro diario de la capital y comenzará a computarse a partir del siguiente a la primera publicación en el “Diario Oficial”.

Los titulares de un interés legítimo podrán hacer las observaciones que estimen del caso por escrito, dentro de los siguientes diez días hábiles y perentorios a partir del vencimiento del término del manifiesto.

De las observaciones que se dedujeren se dará vista personal a la peticionante por el término de cinco días hábiles y perentorios a contar del siguiente a la notificación.

En caso de estimar conveniente, la Dirección General de Aviación Civil procederá a diligenciar las pruebas que se hubieren ofrecido.

Si la peticionante no efectuara a su cargo las publicaciones que dispone el presente artículo dentro del décimo día hábil a partir de aquél en que se hubieran expedido los respectivos edictos, su omisión será considerada como desistimiento de la petición, no pudiendo promover una nueva hasta que hayan transcurrido seis meses de la fecha de expedición antes referida.

Art. 17 ⁽¹²⁾ (*Dictámenes finales*). – Vencido el término de las observaciones o de la vista, en su caso, la Dirección General de Aviación Civil agregará los escritos presentados y la prueba que se hubiere diligenciado o la constancia negativa si correspondiere. Producido su informe someterá las actuaciones a dictamen de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica (decreto 47/983 de 16/2/983 y decreto 437/94 de 23/9/94) y del Comando General de la Fuerza Aérea (ley 12.070 de 4 de diciembre de 1953 y decreto 808/973 de 26 de setiembre de 1973), por su orden.

Art. 18 (*Resolución*). – Producidos los dictámenes previstos por el artículo anterior, la Dirección General de Aviación Civil elevará los antecedentes al Ministerio de Defensa Nacional.

La resolución que se dicte será notificada personalmente a la peticionante y a todos aquellos que hubieran formulado observaciones dentro del término correspondiente.

Art. 19 ⁽¹³⁾ (*Pautas para la resolución*). – Para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, deberán considerarse en especial las Normas de Política Aeronáutica en vigencia y la solvencia económica, técnica y moral de la peticionante.

Art. 20 (*Plazo para la iniciación de los servicios*). – En la Resolución se establecerá el plazo dentro del cual la peticionante deberá comenzar la prestación del servicio concedido o autorizado so pena de caducidad o revocación, en su caso.

En casos excepcionales debidamente justificados la Dirección General de Aviación Civil, con anuencia de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, podrá ampliar dicho plazo hasta por noventa días como máximo.

Art. 21 (*Justificaciones complementarias*). – Dentro de la primera mitad del plazo a que se refiere el artículo anterior, la peticionante deberá acreditar ante la Dirección General de Aviación Civil:

A) La posesión de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad de las aeronaves que utilice y las licencias de su personal aeronáutico;

B) La aprobación de sus itinerarios, tarifas y horarios según correspondiere a la naturaleza del servicio;

C) La contratación y vigencia de los seguros obligatorios prescriptos por el Título XIV del Código Aeronáutico o de las garantías sustitutivas en su caso;

D) El cumplimiento de lo establecido en el Literal C, g) del artículo 13 de la presente reglamentación en su caso;

E) La complementación de la garantía establecida en el artículo 32 de esta Reglamentación.

Art. 22 (*Otorgamiento del contrato*). – Cumplidos los requisitos establecidos por el artículo anterior la Dirección General de Aviación Civil otorgará, cuando corresponda, el contrato de concesión, el que será autorizado en el Registro de Protocolizaciones del Registro Nacional de Aeronaves.

Art. 23 (*Contenido de las Concesiones*). – En las concesiones para la prestación de servicios de transporte aéreo público que se otorguen, se establecerá:

A) Naturaleza del servicio;

B) Plazo (artículo 119 Código Aeronáutico);

C) Rutas aéreas autorizadas con determinación específica de los puntos terminales así como los intermedios si los hubiera, indicando claramente aquellos que constituyen escalas comerciales y los que sean meramente técnicos o puntos entre los que se autoriza el servicio en los casos de no regulares;

D) Tipo de aeronaves autorizadas para el servicio;

E) Tarifas;

F) Frecuencia, en el caso de servicio regular;

G) Centro principal de operaciones y mantenimiento de las aeronaves;

H) Condiciones o limitaciones eventuales;

I) Obligaciones de carácter reglamentario que la empresa deba cumplir en forma permanente y/o periódica;

J) La reserva de derecho del artículo 26 del presente reglamento;

K) La reserva de la prestación de los servicios de rampa por parte del Estado Uruguayo;

L) El sometimiento expreso a la legislación y jurisdicción nacional, y la renuncia a toda reclamación diplomática, tratándose de empresas extranjeras;

M) La incedibilidad de la concesión sin autorización del Poder Ejecutivo (artículo 148 Código Aeronáutico);

N) La autorización de la Dirección Nacional de Correos, cuando proceda, para el transporte de efectos postales;

O) Las demás estipulaciones que se estime pertinente mencionar expresamente.

Art. 24 (*Empresas extranjeras*). – Cuando se trate de empresas extranjeras, se estará además a lo dispuesto en los respectivos tratados bilaterales en vigor. En su caso se impondrán al menos iguales obligaciones que las referidas a las empresas nacionales que presten servicios similares.

Art. 25 (*Empresas nacionales*). – Tratándose de empresas nacionales, se podrá autorizar, excepcionalmente y en casos debidamente fundados:

A) La delegación de ciertas tareas de explotación a otras empresas nacionales o extranjeras;

B) Que en los comienzos de su explotación o por razones técnicas ocupen transitoriamente personal técnico extranjero por un lapso que no exceda de dos años, estableciéndose un procedimiento gradual y progresivo de sustitución del referido personal por uruguayos;

C) La utilización de aeronaves de matrícula extranjera (artículo 33 del Código Aeronáutico).

Las hipótesis de los literales B) o C) podrán ser autorizadas directamente por la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 26 (*Reserva del derecho de adquisición*). – A la expiración normal o anticipada de las actividades de las empresas, el Estado tendrá derecho a adquirir directamente en totalidad o en parte, las aeronaves de matrícula nacional, repuestos, accesorios, talleres, vehículos e instalaciones a un precio fijado por dos tasadores designados por cada una de las partes, y un tercero designado para el caso de discordia por aquellos. Si el Poder Ejecutivo no hiciese uso de este derecho dentro de los noventa días de aquella expiración, los bienes mencionados podrán ser enajenados libremente, autorizándose en su caso su exportación.

Art. 27 (*Contenido de las autorizaciones*). – En las autorizaciones para la prestación de servicios de transporte aéreo público, se establecerán las especificaciones del artículo 23 de la presente reglamentación, en cuanto fueren aplicables.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 28 (*Modificación, renovación, suspensión, caducidad y revocación*). – El Poder Ejecutivo o la Dirección General de Aviación Civil, en su caso, a petición de parte o de oficio, podrá modificar, renovar, suspender o declarar la caducidad, o revocar cualquier concesión o autorización de conformidad a lo preceptuado por el Código Aeronáutico y su reglamentación. No se modificará, cancelará o revocará ninguna concesión o autorización sin previa audiencia de los interesados a fin de que puedan articular sus

descargos y diligenciar sus pruebas, estándose, en cuanto al procedimiento a lo previsto en el decreto 640/973 de 8 de agosto de 1973.

Art. 29 (*Suspensión preventiva*). – La Dirección General de Aviación Civil, dando cuenta circunstanciada al Ministerio de Defensa Nacional, podrá suspender o retirar preventivamente cualquier autorización o concesión, en caso de existir semiplena prueba de que se han modificado sin previa intervención, las condiciones o la situación tenida en cuenta para el otorgamiento.

Art. 30 (*Causales de caducidad de las concesiones o revocación de las autorizaciones*). – La concesión otorgada por plazo determinado se extingue a su vencimiento.

La autorización es siempre precaria y revocable. Sin perjuicio de ello, el Poder Ejecutivo o la Dirección General de Aviación Civil en su caso, podrán declarar la caducidad de la concesión o la revocación de la autorización conferida en las siguientes circunstancias:

A) Si el concesionario o autorizado no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o si faltare reiteradamente a obligaciones de menor importancia;

B) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término a que alude el artículo 20 del presente decreto;

C) Si no subsistiesen las razones de necesidad o de utilidad pública tenidas en cuenta para el otorgamiento;

D) Si el concesionario o autorizado interrumpiese o suspendiese el servicio total o parcialmente, sin causa justificada o dispensa de la Dirección General de Aviación Civil;

E) Si el concesionario o autorizado fuese declarado en quiebra o entrara en estado de liquidación. El Juez que conozca en el asunto ordenará que se haga saber a la autoridad aeronáutica en la misma providencia que disponga la medida;

F) Si la concesión o autorización fuese cedida en contravención con lo prevenido en el artículo 23 literal M) de la presente reglamentación;

G) Si no hubiese constituido o mantenido las garantías prescriptas en el Título XIV del Código Aeronáutico y en los artículos 32 y siguientes de esta reglamentación;

H) Si el concesionario o autorizado se opusiese o dificultase las inspecciones, fiscalizaciones de las autoridades aeronáuticas, conforme a lo establecido en la ley o sus reglamentaciones, en el contrato de concesión o en la autorización operativa aeronáutica;

I) Si el concesionario o autorizado dejase de reunir las condiciones o requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión o autorización;

J) Si mediaren razones de seguridad nacional.

Art. 31 (*Efectos de los recursos*). – La caducidad de la concesión o revocación de la autorización operará de pleno derecho a las cuarenta y ocho horas de notificada la resolución administrativa que las disponga. Los recursos que pudieran interponerse contra la misma no tendrán efecto suspensivo.

Art. 32 ⁽¹⁴⁾ (*Garantía*). – Las personas físicas o jurídicas prestatarias de los servicios reglamentados por el Capítulo II del presente decreto deberán constituir una garantía por los siguientes montos:

A) Empresas nacionales: importe máximo de las multas fijadas de conformidad con el artículo 193 del Código Aeronáutico;

B) Empresas extranjeras: ⁽¹⁵⁾ tres veces el monto referido en el literal anterior. No se exigirá la prestación de la garantía a aquellas empresas extranjeras que acrediten que en el país de su nacionalidad las empresas nacionales uruguayas que en él operen gozan de similar tratamiento.

Dichos montos serán actualizados de acuerdo a los aumentos anuales que fije el Poder Ejecutivo (Art. 193 del Código Aeronáutico).

Esta actualización deberá ser realizada dentro de los sesenta días de su publicación en el “Diario Oficial”. La referida garantía podrá constituirse mediante aval bancario, depósito en efectivo o en títulos u obligaciones nacionales. En el caso de que se constituya en efectivo títulos u obligaciones nacionales, la misma deberá ser depositada en el Banco de la República Oriental del Uruguay, a la orden de la Dirección General de Aviación Civil. Su constitución se hará de la siguiente forma:

A) El 50% (cincuenta por ciento) al presentar la petición (Art. 13, numeral XIII y artículo 14, numeral XI, respectivamente en su caso, de la presente reglamentación); y

B) El cincuenta por ciento restante, dentro del plazo del artículo 21 de esta reglamentación.

Art. 33 (*Mantenimiento de la Garantía*). – La garantía constituida y sus ampliaciones, deberán mantenerse durante todo el tiempo de vigencia de la concesión o autorización y no podrán ser retiradas o devueltas hasta transcurridos seis meses de haberse producido el cese efectivo de las operaciones.

Para el caso en que se hubieran presentado denuncias, impuestos, sanciones o deducido reclamaciones, la garantía constituida y sus ampliaciones no podrán ser retiradas o devueltas hasta tanto queden firmes las resoluciones que las decidan en sede administrativa o judicial.

Art. 34 (*Incautación de la Garantía*). – La garantía y sus ampliaciones a que se refieren los artículos anteriores, asegurarán aquellos pagos a que el concesionario o autorizado fuese condenado por sentencia basada con autoridad de cosa juzgada, así como las multas que se impusieren conforme al artículo 192 y concordantes del Código Aeronáutico, su reglamentación y las estipulaciones del control de la concesión o del acto de autorización.

Para el caso de que deba hacerse efectiva en todo o parte la garantía constituida en el perentorio término de tres días hábiles a partir de su exigibilidad, el concesionario o autorizado deberá reponer nuevamente dicha garantía hasta el monto de su valor total actualizado, dentro del plazo de diez días hábiles siguientes a la fecha de haberse hecho efectiva, so pena de caducidad de la concesión o revocación de la autorización.

Art. 35 (*Requisitos de las empresas nacionales*). – Hasta tanto se dicte la reglamentación prevista por el artículo 24 de las Normas de Política Aeronáutica aprobadas por decreto 325/974, del 26 de abril de 1974, las empresas nacionales

prestatarias de los servicios establecidos en el Capítulo II de la presente Reglamentación, deberán cumplir los siguientes requisitos:

A) Su sede real y efectiva deberá estar en la República;

B) Las mayorías, de los órganos de control y administración, deberán ser ejercidas por personas con domicilio real en la República;

C) Si el empresario fuese una persona física, deberá ser ciudadano uruguayo;

D) Si se trata de una sociedad personal, la mitad más uno, por lo menos, de los socios, deberán ser ciudadanos uruguayos con domicilio real en la República y poseer la mayoría del capital;

E) ⁽¹⁶⁾ Si se trata de una sociedad de capital (sociedad anónima o sociedad en comandita por acciones), la mayoría de las acciones a la cual corresponda la mayoría de los votos computables deberá corresponder a acciones nominativas o escriturales pertenecientes a personas comprendidas en cualesquiera de las siguientes categorías:

a) ciudadanos uruguayos con domicilio real en la República;

b) personas de Derecho Público uruguayo;

c) personas jurídicas de Derecho Privado uruguayo cuyos socios estén comprendidos en cualesquiera de las tres categorías señaladas en el presente Literal E) y cuyas acciones sean nominativas o escriturales, en caso de ser sociedades anónimas o sociedad en comandita por acciones.

El cumplimiento de los requisitos precedentemente detallados, será verificado permanentemente por la Inspección General de Hacienda.

RELACIONES INTERNACIONALES AERONÁUTICAS EN MATERIA COMERCIAL

Ley No. 14.845

El Consejo de Estado ha aprobado el siguiente Proyecto de Ley:

Artículo 1º. Las relaciones internacionales aeronáuticas de la República en materia comercial se fundamentarán mediante la aplicación del principio de reciprocidad efectiva. Por tal concepto se entiende la obtención de ventajas o beneficios equivalentes a los derechos, ventajas o beneficios que la República otorga a otros países en el tráfico regional o internacional de pasajeros, correspondencia o carga.

Este principio deberá ser aplicado en todo acuerdo internacional, sea cual fuere su denominación o naturaleza.

Art. 2º. Las empresas extranjeras de aeronavegación internacional que prestan servicios aéreos desde o hacia la República, o las que no los presten pero mantengan en ésta operaciones de venta de pasajes para el transporte de pasajeros por vía aérea,

directamente o por intermedio de agentes, representantes o terceros autorizados cualquiera sea su naturaleza o denominación, pagarán como contraprestación por la explotación del bien nacional que implica los derechos aerocomerciales de la República, un porcentaje de hasta un 15% (quince por ciento) del precio de los pasajes vendidos en el país que comprenda el itinerario total convenido, con independencia de la forma y lugar de emisión o pago.

El porcentaje será calculado tomando como base las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo o en caso de inexistencia, a sus similares internacionales, y no podrá ser trasladado bajo forma alguna al adquirente.

El Poder Ejecutivo queda autorizado a reducir o exonerar totalmente de dicho porcentaje a aquellas empresas que hayan satisfecho a su juicio, el principio de reciprocidad a que alude el artículo 1°.

Art. 3°. No serán devengadas las prestaciones establecidas en la presente ley por los pasajes:

A) Emitidos sin cargo a los funcionarios del Gobierno en misión del servicio.

B) Emitidos a favor de misiones diplomáticas o consulares extranjeras o de instituciones del Estado que gocen de bonificaciones cuyo monto no supere el porcentaje aplicable.

C) Emitidos sin cargo a los funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y empleados de las empresas de aeronavegación que operen en el país.

D) Emitidos sin cargo a favor de ciudadanos uruguayos que fueran invitados o becados para realizar estudios o participar en seminarios en el exterior.

Art. 4°. Las sumas a percibir por aplicación de la presente ley serán recaudadas por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, quien deberá aplicarlas al fomento y desarrollo de la aeronáutica nacional.

Art. 5°. Las contraprestaciones serán liquidadas y vertidas mensualmente por las empresas o sus agentes, representantes o terceros autorizados mediante declaración jurada, en una cuenta especial que a tal efecto llevará el Banco de la República Oriental del Uruguay.

Art. 6°. No deberá realizarse transferencia alguna de divisa al exterior proveniente de las ventas de pasajes a que refiere el artículo 2° de esta ley sin previa certificación de no adeudos, expedida por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 7°. Las infracciones a las disposiciones de la presente ley serán sancionadas de la siguiente manera:

A) Todo engaño u ocultación referente a la naturaleza o extensión del servicio a prestar, susceptible de inducir en error a las autoridades aeronáuticas, con una multa de una a quince veces el importe del pasaje o pasajes correspondientes.

La reiteración de la infracción dará lugar sin perjuicio de la multa, a la suspensión de actividades de la empresa responsable por un período de hasta tres años. En todo caso, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura

Aeronáutica pondrá el hecho con sus antecedentes en conocimiento de la Justicia de Instrucción a efectos de la determinación de la eventual responsabilidad penal.

B) La falta de pago en plazo de las prestaciones, con una multa del 10% (diez por ciento) del importe no abonado en término, con más un recargo mensual del 5% (cinco por ciento). Sin perjuicio de lo precedente, cuando el atraso exceda a los sesenta días del vencimiento del mes calendario los obligados al pago serán sancionados además con la suspensión de actividades hasta que efectúen el pago correspondiente.

La mora se operará diez días después de finalizado cada mes calendario, verificándose por el solo vencimiento del término.

C) La no presentación de la declaración jurada en término, dará lugar a la aplicación de la multa y recargos previstos en el literal anterior que serán determinados sobre la suma que la empresa resultare adeudar.

D) El incumplimiento de las demás obligaciones instituidas por la presente ley o su reglamentación, con una multa que será fijada entre el 50% (cincuenta por ciento) y el 100% (cien por ciento) del monto determinado de acuerdo al artículo 193 del Código Aeronáutico.

La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, apreciando las circunstancias del caso y la entidad de las infracciones enunciadas precedentemente, podrá además decretar –dando cuenta al Poder Ejecutivo– la suspensión preventiva de las actividades de las empresas infractoras hasta tanto regularicen el cumplimiento de las obligaciones emergentes de la presente ley.

Art. 8°. Las liquidaciones realizadas de acuerdo a los términos de esta ley por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, constituirán título ejecutivo.

Art. 9°. Cuando los agentes, representantes o terceros autorizados intervengan en el cobro del precio de los pasajes que sirven de base a la aplicación del artículo 2° de esta ley, deberán retener y verter el importe respectivo en igual forma y condiciones que las empresas de aeronavegación por las que actúen, respondiendo solidariamente con éstas, en caso omiso.

Art. 10°. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley dentro de los noventa días de su promulgación.

Art. 11°. Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones del Consejo de Estado, en Montevideo, a 15 de noviembre de 1978.

HAMLET REYES,
PRESIDENTE
NELSON SIMONETTI
JULIO A. WALLER,
SECRETARIOS.
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Montevideo, 24 de noviembre de 1978.

Cumplase, acúcese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

APARICIO MÉNDEZ
WALTER RAVENNA
ADOLFO FOLLE MARTÍNEZ
VALENTÍN ARISMENDI.

Relaciones Internacionales Aeronáuticas de la República en materia comercial

Decreto No. 316/979

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 5 de junio de 1979

Visto: La Ley No. 14.845 de 24 de noviembre de 1978;

Considerando: I) Que para la aplicación del texto legal invocado se hace necesario dictar las normas reglamentarias pertinentes;

II) Lo preceptuado por el numeral 4º del artículo 168 de la Constitución de la República y artículo 10 de la Ley No. 14.845;

Atento: A lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica y por el Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. (*Principio Básico*). – Las relaciones internacionales aeronáuticas de la República en materia comercial se fundamentarán mediante la aplicación del principio de reciprocidad efectiva. Por tal concepto se entiende la obtención de ventajas o beneficios concretos y prácticos equivalentes a los derechos, ventajas o beneficios que la República otorga a dichos países en el tráfico regional o internacional de pasajeros, correspondencia o carga.

Este principio deberá ser aplicado en todo acuerdo internacional, sea cual fuere su denominación o naturaleza.

Art. 2º. (*Alcance*). - La reciprocidad efectiva deberá ser aplicada fundamental y prioritariamente en materia aeronáutica y sólo si ello no fuera posible podrá ser admitida la obtención de contrapartidas en otros sectores que fueran de interés para la República.

Art. 3°. (*Pago de Contraprestación – Exoneración*). – Las empresas extranjeras de aeronavegación internacional que presten servicios aéreos desde o hacia la República, o las que no los presten pero mantengan en ésta operaciones de venta de pasajes para el transporte de pasajeros por vía aérea, directamente o por intermedio de agentes, representantes o terceros autorizados, cualquiera sea su naturaleza o denominación, pagarán como contraprestación por la explotación del bien nacional que implican los derechos aerocomerciales de la República, un porcentaje de hasta un 15% (quince por ciento) del precio de los pasajes vendidos en el país que comprenda el itinerario total convenido, con independencia de la forma y lugar de emisión o pago.

Dichos pasajes deberán ser intervenidos, previamente a su expedición por parte de la Dirección General de Aviación Civil.

El porcentaje será calculado tomando como base las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo o en caso de inexistencia a sus similares internacionales y no podrá ser trasladado bajo forma alguna al adquirente.

Art. 4°. (*Liberación*). – No serán devengadas las prestaciones establecidas en la Ley que se reglamenta por los pasajes:

A) Emitidos sin cargo a los funcionarios del Gobierno en misión del Servicio.

B) Emitidos a favor de misiones diplomáticas o consulares extranjeras o de instituciones del Estado que gocen de bonificaciones cuyo monto supere el porcentaje aplicable.

C) Emitidos sin cargo a los funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y empleados de las empresas de aeronavegación que operen en el país.

D) Emitidos sin cargo a favor de ciudadanos uruguayos que fueran invitados o becados para realizar estudios o participar en seminarios en el exterior.

Art. 5°. (*Registro*). – Las empresas extranjeras o sus agentes, representantes o terceros autorizados, deberán inscribirse dentro del término de 30 días hábiles a partir del siguiente de la publicación de la presente reglamentación en el Diario Oficial en un Registro que a esos efectos llevará la Dirección General de Aviación Civil. Los agentes, representantes o terceros autorizados, tendrán que presentar la documentación que acredita la calidad de tales.

Art. 6°. (*Determinación de las Contraprestaciones y Exoneraciones*). – A partir del vencimiento del plazo fijado en el artículo 5°, se harán exigibles en carácter de contraprestación, los siguientes porcentajes calculados sobre el precio de los pasajes vendidos desde esa fecha:

A) 6% (seis por ciento), cuando se trate de empresas que no prestan servicios aéreos desde o hacia la República.

B) 4% (cuatro por ciento), cuando se trate de empresas que prestan servicios aéreos desde o hacia la República.

No estarán obligadas al pago aquellas empresas designadas en función de tratados bilaterales vigentes o amparadas expresamente en cualquier otro tipo de acuerdo internacional, sea cual fuere su denominación o naturaleza y en general, cuando satisfagan el principio de reciprocidad efectiva.

Art. 7°. (*Recaudación y Aplicación*). – Las sumas a percibir por aplicación de la Ley y su reglamentación, serán recaudadas por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, quien deberá aplicarlas al fomento y desarrollo de la aeronáutica nacional.

Art. 8°. (*Liquidación y Pago*). – Las contraprestaciones serán liquidadas y vertidas mensualmente por las empresas o sus agentes, representantes o terceros autorizados, mediante declaración jurada, en una cuenta especial que a tal efecto llevará el Banco de la República Oriental del Uruguay bajo la denominación “Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Ley No. 14.845”, a la orden de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 9°. (*Declaración Jurada*). – La declaración jurada conjuntamente con la justificación del depósito a que se refiere el artículo anterior, en su caso, deberá ser presentada ante la Dirección General de Aviación Civil dentro de los siguientes quince (15) días de finalizado cada mes calendario.

Art. 10°. (*Deberes de Colaboración*). – Las empresas, sus agentes, representantes y demás personas comprendidas en la Ley y su reglamentación, están obligadas a colaborar en las tareas de determinación, inspección o fiscalización, que realice la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 11°. (*Transferencia de Divisas*). – No podrá realizarse ninguna transferencia de divisas al exterior, provenientes de las ventas de pasajes a que se refiere el artículo 3° de esta reglamentación, sin previa certificación de no adeudos, expedida por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 12°. (*Título Ejecutivo*). – Las liquidaciones realizadas por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, de acuerdo a los términos de la Ley y su reglamentación, constituirán título ejecutivo.

Art. 13°. (*Agentes de Retención*). – Cuando los agentes, representantes o terceros autorizados intervengan en el cobro del precio de los pasajes que sirven de base a la aplicación del artículo 3° de esta reglamentación, deberán retener y verter el importe respectivo en igual forma y condiciones que las empresas de aeronavegación por las que actúan, debiendo proceder conforme a lo establecido en el artículo 9°, respondiendo solidariamente con éstas, en caso omiso.

Art. 14°. (*Infracciones y Sanciones*). – Las infracciones a las disposiciones de la Ley y su reglamentación, serán sancionadas de la siguiente manera:

A) Todo engaño u ocultación referente a la naturaleza o extensión del servicio a prestar, susceptible de inducir en error a las autoridades aeronáuticas, con una multa de una a quince veces el importe del pasaje o pasajes correspondientes.

La reiteración de la infracción dará lugar sin perjuicio de la multa, a la suspensión de actividades de la empresa responsable por un período de hasta tres años. En todo caso, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica pondrá el hecho con sus antecedentes en conocimiento de la Justicia de Instrucción a efectos de la determinación de la eventual responsabilidad penal.

B) La falta de pago en plazo de las prestaciones, con una multa de 10% (diez por ciento) del importe no abonado en término con más un recargo mensual del 5% (cinco por ciento). Sin perjuicio de lo precedente cuando el atraso exceda a los sesenta días

del vencimiento del mes calendario los obligados al pago serán sancionados además con la suspensión de actividades hasta que efectúen el pago correspondiente.

La mora se operará diez días después de finalizado cada mes calendario, verificándose por el solo vencimiento del término.

C) La no presentación de la declaración jurada en término, dará lugar a la aplicación de la multa y recargos previstos en el literal anterior que serán determinados sobre la suma que la empresa resultare adeudar.

D) El incumplimiento de las demás obligaciones instituidas por la Ley y su reglamentación, con una multa que será fijada entre el 50% (cincuenta por ciento) y el 100% (cien por ciento) del monto determinado de acuerdo al artículo 193 del Código Aeronáutico.

La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, apreciando las circunstancias del caso y la entidad de las infracciones enunciadas precedentemente, podrá además decretar, dando cuenta al Poder Ejecutivo, la suspensión preventiva de las actividades de las empresas infractoras hasta tanto regularicen el cumplimiento de las obligaciones emergentes de la Ley y su reglamentación.

Art. 15°. (*Comunicación y Publicación*). – Comuníquese, publíquese y archívese.

MÉNDEZ
DR. WALTER RAVENNA
ADOLFO FOLLE MARTÍNEZ
CR. VALENTÍN ARISMENDI.

**Comisión Nacional de Política Aeronáutica
Reglamentación del Artículo 28 del**

**Decreto-Ley 14.747
(Orgánico de la Fuerza Aérea)**

Decreto No. 47/983

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Montevideo, 16 de febrero de 1983

Visto: el artículo 28 de la Ley 14.747 del 28 de diciembre de 1977, Orgánica de la Fuerza Aérea.

Resultando: que la norma invocada determina que la Comisión Nacional de Política Aeronáutica estará integrada por los Miembros Permanentes, Eventuales y Asesores que establecerá la reglamentación y a su vez fija los cometidos de aquélla.

Considerando: que corresponde reglamentar el precepto aludido tomando en cuenta la experiencia recogida en la actuación de la Comisión.

Atento: al informe del Comando General de la Fuerza Aérea y del Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º.* La Comisión Nacional de Política Aeronáutica prevista por el artículo 26 del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977 estará integrada por:

a) En carácter de Miembros Permanentes:

1. El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica que la presidirá, en representación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

2. Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.

3. Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.

4. Un representante del Ministerio de Turismo.

5. Un representante de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.

6. El Director Nacional de Transporte en representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

7. El Director General de Infraestructura Aeronáutica.

8. El Director General de Aviación Civil.

b) En carácter de Miembros Asesores:

1. El Jefe de la Asesoría Letrada del Despacho del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

2. Según el asunto que se trate, podrán ser convocados a participar en las reuniones y trabajos de la Comisión, funcionarios y particulares de reconocida capacitación en la materia, representantes de organismos públicos y personas jurídicas, públicas o privadas, cuyos cometidos, especialidad u objeto estén relacionados con la política aero-espacial.

**Art. 2º. La Comisión tendrá un Secretario y un Prosecretario permanentes designados por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea o por su representante dentro de su competencia.

Art. 3º. Serán cometidos de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica además de los determinados por la ley de la Fuerza Aérea No. 14.747:

a) Tomar conocimiento, intervenir, pronunciarse y formular recomendaciones en toda gestión, acto o solicitud relacionada con el establecimiento de nuevos Servicios Aeronáuticos;

b) Evaluar el cumplimiento de las normas que rigen la actividad aeronáutica y proponer modificaciones cuando se estimen necesarias;

c) Mantener relaciones informativas con Organismos Internacionales o Extranjeros de índole similar;

d) Mantener al día la información correspondiente a la Política Aeronáutica Nacional y a los eventos internacionales relacionados con la actividad aeroespacial y preparar y proponer las instrucciones a dar a los representantes de la República cuando se deba concurrir a los mismos;

e) Proponer los ajustes normativos que convengan a la Política Aeronáutica Nacional, desde el punto de vista del interés y los objetivos nacionales, de acuerdo a la evolución de la ciencia, la tecnología y la situación política, económica y social, nacional, regional, continental y mundial.

Art. 4°. La Comisión Nacional de Política Aeronáutica podrá, en el cumplimiento de sus tareas, dirigirse directamente a los distintos Organismos Públicos, así como a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas a fin de recabar información.

Art. 5°. Todos los Organismos estatales deberán suministrar la información que la Comisión, en cumplimiento de sus funciones, les solicite. La omisión a tal requerimiento será considerada falta grave del servicio.

Art. 6°. El Comando General de la Fuerza Aérea reglamentará el funcionamiento interno de la Comisión.

Art. 7°. El presente decreto deroga al decreto 343/975, de fecha 22 de abril de 1975, en todo lo que se oponga al presente.

Art. 8°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos.

ÁLVAREZ
JUSTO M. ALONSO
CARLOS A. MAESO
WALTER LUSIARDO AZNÁREZ
FRANCISCO D. TOURREILLES.

Aeropuerto Internacional de Carrasco* Régimen de Gestión Integral

1. DECRETO 376/002 de 28 de setiembre de 2002 (Publicado en el DO No. 26.121 de 24/10/2002). Se dispone que la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacinal de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”, será efectuada por una Sociedad Anónima de acciones nominativas.

Anexos al Decreto 376/002 de 28/09/2002

-DOCUMENTO COMPLEMENTARIO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL

SECCION 1. MARCO GENERAL.

-ANEXO A. ÍNDICE ANEXO A BASES TÉCNICAS (Modificado por Decreto 192/003 de 20/5/003).

Condiciones Particulares

Generalidades

Gestión de la Infraestructura

Obras Nuevas

Plan Maestro

-ANEXO B. GLOSARIO.

-ANEXO C. GARANTÍAS.

-ANEXO D. MODELO DE CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL.

-ANEXO E. PROYECTO DE ESTATUTO DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA.

-ANEXO F. CUADRO DE PRECIOS.

-ANEXO G. UNIDAD DE CONTROL.

2. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.976/002 de 3 de Diciembre de 2002 (Publicada en el DO No. 26.155 de 11/12/2002). Se autoriza la suscripción del contrato a celebrarse entre el Poder Ejecutivo –Ministerio de Defensa Nacional– y la Corporación Nacional para el Desarrollo, a los efectos de que ésta constituya una sociedad anónima abierta, que tendrá como objeto realizar la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco “General Cesáreo L. Berisso”.

3. Decreto 192/003 de 20 de Mayo de 2003 (Publicado en el DO No. 26.263 de 27/05/2003). Se modifica el Anexo “A” “Bases Técnicas” contenido en el Decreto 376/002 relativo a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”.

4. Decreto 317/003 de 4 de Agosto de 2003 (Publicado en el DO No. 26.317 de 13/08/2003). Se establece una nueva fecha para la subasta de la totalidad de las acciones de la Corporación Nacional para el Desarrollo en la sociedad anónima constituida al efecto, según el artículo 22 de la Ley 17.555.

5. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.699/003 de 20 de Noviembre de 2003 (Publicada en el DO No. 26.394 de 1º/12/2003). Se aprueba el Contrato de Operación Aeroportuaria entre la empresa “Puerta del Sur S.A.” y “SEA SpA”, por el que ésta asume la condición de Operador Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”.

6. Resolución del Poder Ejecutivo No. 196/004 de 19 de Febrero de 2004 (Publicada en el DO No. 26.453 de 27/02/2004). Se aprueba la modificación al Contrato de Gestión Integral celebrado entre el Poder Ejecutivo –Ministerio de Defensa Nacional– y la Sociedad “Puerta del Sur S.A.”.

7. Decreto 99/004 de 23 de Marzo de 2004 (Publicado en el DO No. 26.474 de 29/03/2004). Se declara aplicable al Contrato de Gestión Integral celebrado con Puerta del Sur S.A., el régimen de precios establecido en el numeral 4.12 del “Régimen de Gestión Integral” y su Anexo “F” “Cuadro de Precios” aprobados por el Decreto 376/002 y sus modificativos.

8. Resolución 433/004 de 4 de Mayo de 2004 (Publicada en el DO No. 26.498 de 10/05/2004). Se prorroga el plazo de que dispone “Puerta del Sur S.A.” para subsanar las observaciones formuladas al Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Carrasco “General Cesáreo L. Berisso”.

Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos*

ÍNDICE CRONOLÓGICO

ÍNDICE CRONOLÓGICO

AÑO 1973

Setiembre 26. Decreto No. 808. – Potencial Aéreo Nacional

AÑO 1976

Agosto 6. Decreto No. 554. – Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

AÑO 1977

Enero 25. Decreto No. 39. – Servicios de transporte aéreo público.

AÑO 1978

Noviembre 11. Decreto Ley No. 14.845. – Relaciones Internacionales Aeronáuticas.

AÑO 1979

Junio 5. Decreto No. 316. – Relaciones Internacionales Aeronáuticas.

AÑO 1983

Febrero 16. Decreto No. 47. – Comisión Nacional de Política Aeronáutica.

AÑO 1984

Octubre 23. Decreto No. 457. – Aeródromos y Aeropuertos. Zonas de protección dentro del territorio nacional.

Octubre 23. Decreto No. 458. – Aeropuerto Internacional de Carrasco. Zonas de protección.

AÑO 1987

Febrero 3. Decreto No. 65. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Aduanero “Capitán de Corbeta Carlos a. Curbelo”.

AÑO 1989

Diciembre 29. Resolución de la Dirección General de Aviación Civil No. 143. – Vuelos Charter.

AÑO 1990

Abril 17. Decreto No. 174. – Paracaidismo. Reglamentación.

Mayo 3. Decreto No. 200. – Se actualizan normas para abastecimiento de bienes y mercaderías de procedencia extranjera, nacionales o nacionalizadas, para aprovisionamiento de naves y aeronaves.

AÑO 1991

Febrero 19. Resolución del Ministerio de Defensa Nacional No. 78. – Declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Artigas.

Marzo 19. Resolución del Poder Ejecutivo No. 120. – Establece Aeropuertos Internacionales: Rivera, El Jagüel, Laguna de los Patos.

Julio 16. Decreto No. 369. – Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la Fuerza Aérea. Reglamento orgánico.

Octubre 1º. Decreto 535. – Regulación del transporte de personas ajenas a la tripulación de las aeronaves afectadas al servicio de transporte aéreo de carga.

Noviembre 22. Resolución del Poder Ejecutivo No. 944. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Salto (Nueva Hespérides).

Diciembre 20. Decreto No. 695. – Arrendamiento de aeronaves a ser utilizadas por empresas nacionales. Matrícula provisoria.

Diciembre 30. Decreto No. 722. – PLUNA. Asociación con capitales privados.

AÑO 1993

Octubre 13. Decreto No. 444. – Se dispone que la Dirección General de Aviación Civil llevará un Registro de Agentes habilitados de Carga Aérea.

Octubre 14. Ley No. 16.426. – Algunas disposiciones. Seguros.

AÑO 1994

Junio 7. Decreto No. 261. – Algunas disposiciones. Declaración sobre importación y tránsito de sustancias riesgosas para la pecuaria nacional.

Julio 5. Decreto No. 314. – Se adecua el procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional.

Agosto 16. Decreto No. 363. – Reglamento de seguridad. Código de Faltas y Sanciones para los Aeropuertos.

Noviembre 22. Decreto No. 506. – Reglamento de Organización y Funcionamiento del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento.

Diciembre 14. Ley No. 16.677. – Se establece que el Aeropuerto Internacional de Carrasco se denominará “Aeropuerto Internacional de Carrasco – General Cesáreo L. Berisso”.

AÑO 1995

Octubre 3. Decreto No. 365. – Comisión Especial asesora del Poder Ejecutivo en lo relacionado con los servicios aéreos de transporte público comercial.

Diciembre 5. Decreto No. 439. – Día de la Aviación Civil del Uruguay. 7 de diciembre de cada año.

AÑO 1996

Agosto 13. Decreto No. 320. – Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce). Zonas de protección.

Setiembre 24. Ley No. 16.772. – Se establece que el Aeropuerto de Paysandú se denominará Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges.

AÑO 1997

Enero 3. Decreto No. 3. – Agencias de Viaje.

Diciembre 9. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.287. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental de Paysandú, Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges.

AÑO 1998

Junio 2. Decreto No. 141. – Comité Nacional de Prevención. Peligro aviario.

Setiembre 16. Decreto No. 253. – Dirección Nacional de Aduanas. Se actualizan las garantías constituidas o que constituyan los Agentes Marítimos, de Aeronavegación y Proveedores Marítimos.

AÑO 1999

Enero 26. Decreto No. 21. – Algunas disposiciones relativas a la DINACIA.

Junio 8. Decreto No. 163. – Se declara como único Aeropuerto Internacional del Departamento de Maldonado, al Aeropuerto C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce), desafectándose como Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental “El Jagüel”.

Julio 13. Decreto No. 203. – DINACIA: Se establece que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce).

Setiembre 15. Ley No. 17.168. – Se establece que el Aeropuerto Internacional de Rivera “Cerro Chapeu” pasará a denominarse “Aeropuerto Presidente General (P.A.M.) don Oscar D. Gestido”.

Octubre 5. Decreto No. 313. – Se prohíbe fumar en todos los vuelos nacionales e internacionales de todas las aeronaves con matrícula uruguaya, cualquiera sea el explotador y en las aeronaves extranjeras utilizadas por empresas nacionales.

AÑO 2000

Agosto 21. Decreto No. 241. – Algunas disposiciones.

Octubre 3. Decreto No. 284. – Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación.

AÑO 2001

Enero 25. Ley No. 17.292. – Algunas disposiciones.

Febrero 21. Ley No. 17.296. – Algunas disposiciones.

Noviembre 8. Decreto 437. – Reglamento de Policía Aérea Nacional (PAN).

AÑO 2002

Febrero 20. Decreto No. 58. – Prestadores de servicios turísticos.

Julio 22. Decreto No. 280. – Aeropuerto Internacional de Carrasco. Servicios de asistencia en tierra de aeronaves.

Setiembre 18. Ley No. 17.555. – Algunas disposiciones.

Octubre 23. Decreto No. 410. – Publicidad de pasajes aéreos. Precio final.

Diciembre 31. Decreto No. 507. – DINACIA: Reformulación de la estructura organizativa.

AÑO 2003

Julio 1º. Decreto No. 267. – Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Octubre 24. Decreto No. 420. – Servicios aeroportuarios. Tasas y Precios.

Noviembre 18. Decreto No. 469. – Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides. Zonas de protección.

Noviembre 18. Decreto No. 470. – Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”. Zonas de protección.

Diciembre 11. Decreto No. 518/003. – Se adopta Resolución 34/01 del MERCOSUR.

Diciembre 12. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.808. – DINACIA: Se le delegan atribuciones.

AÑO 2004

Marzo 30. Decreto No. 110. – Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2º. Mario Parrallada”. Zonas de protección.

Junio 15. Decreto No. 196. – Aeropuerto Internacional de Artigas. Zonas de protección.

Junio 15. Decreto No. 197. – Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”. Zonas de protección.

Anexos

Pág.

ANEXO I.

Aeropuerto Internacional de Carrasco. Régimen de Gestión Integral.

ANEXO II.

Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAUs).

Anexo I

Aeropuerto Internacional de Carrasco

Régimen de gestión integral

**RELACIONES INTERNACIONALES AERONÁUTICAS EN MATERIA
COMERCIAL**

Ley No. 14.845

El Consejo de Estado ha aprobado el siguiente Proyecto de Ley:

Artículo 1º. Las relaciones internacionales aeronáuticas de la República en materia comercial se fundamentarán mediante la aplicación del principio de reciprocidad efectiva. Por tal concepto se entiende la obtención de ventajas o beneficios

equivalentes a los derechos, ventajas o beneficios que la República otorga a otros países en el tráfico regional o internacional de pasajeros, correspondencia o carga.

Este principio deberá ser aplicado en todo acuerdo internacional, sea cual fuere su denominación o naturaleza.

Art. 2°. Las empresas extranjeras de aeronavegación internacional que prestan servicios aéreos desde o hacia la República, o las que no los presten pero mantengan en ésta operaciones de venta de pasajes para el transporte de pasajeros por vía aérea, directamente o por intermedio de agentes, representantes o terceros autorizados cualquiera sea su naturaleza o denominación, pagarán como contraprestación por la explotación del bien nacional que implica los derechos aerocomerciales de la República, un porcentaje de hasta un 15% (quince por ciento) del precio de los pasajes vendidos en el país que comprenda el itinerario total convenido, con independencia de la forma y lugar de emisión o pago.

El porcentaje será calculado tomando como base las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo o en caso de inexistencia, a sus similares internacionales, y no podrá ser trasladado bajo forma alguna al adquirente.

El Poder Ejecutivo queda autorizado a reducir o exonerar totalmente de dicho porcentaje a aquellas empresas que hayan satisfecho a su juicio, el principio de reciprocidad a que alude el artículo 1°.

Art. 3°. No serán devengadas las prestaciones establecidas en la presente ley por los pasajes:

A) Emitidos sin cargo a los funcionarios del Gobierno en misión del servicio.

B) Emitidos a favor de misiones diplomáticas o consulares extranjeras o de instituciones del Estado que gocen de bonificaciones cuyo monto no supere el porcentaje aplicable.

C) Emitidos sin cargo a los funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y empleados de las empresas de aeronavegación que operen en el país.

D) Emitidos sin cargo a favor de ciudadanos uruguayos que fueran invitados o becados para realizar estudios o participar en seminarios en el exterior.

Art. 4°. Las sumas a percibir por aplicación de la presente ley serán recaudadas por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, quien deberá aplicarlas al fomento y desarrollo de la aeronáutica nacional.

Art. 5°. Las contraprestaciones serán liquidadas y vertidas mensualmente por las empresas o sus agentes, representantes o terceros autorizados mediante declaración jurada, en una cuenta especial que a tal efecto llevará el Banco de la República Oriental del Uruguay.

Art. 6°. No deberá realizarse transferencia alguna de divisa al exterior proveniente de las ventas de pasajes a que refiere el artículo 2° de esta ley sin previa certificación de no adeudos, expedida por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 7°. Las infracciones a las disposiciones de la presente ley serán sancionadas de la siguiente manera:

A) Todo engaño u ocultación referente a la naturaleza o extensión del servicio a prestar, susceptible de inducir en error a las autoridades aeronáuticas, con una multa de una a quince veces el importe del pasaje o pasajes correspondientes.

La reiteración de la infracción dará lugar sin perjuicio de la multa, a la suspensión de actividades de la empresa responsable por un período de hasta tres años. En todo caso, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica pondrá el hecho con sus antecedentes en conocimiento de la Justicia de Instrucción a efectos de la determinación de la eventual responsabilidad penal.

B) La falta de pago en plazo de las prestaciones, con una multa del 10% (diez por ciento) del importe no abonado en término, con más un recargo mensual del 5% (cinco por ciento). Sin perjuicio de lo precedente, cuando el atraso exceda a los sesenta días del vencimiento del mes calendario los obligados al pago serán sancionados además con la suspensión de actividades hasta que efectúen el pago correspondiente.

La mora se operará diez días después de finalizado cada mes calendario, verificándose por el solo vencimiento del término.

C) La no presentación de la declaración jurada en término, dará lugar a la aplicación de la multa y recargos previstos en el literal anterior que serán determinados sobre la suma que la empresa resultare adeudar.

D) El incumplimiento de las demás obligaciones instituidas por la presente ley o su reglamentación, con una multa que será fijada entre el 50% (cincuenta por ciento) y el 100% (cien por ciento) del monto determinado de acuerdo al artículo 193 del Código Aeronáutico.

La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, apreciando las circunstancias del caso y la entidad de las infracciones enunciadas precedentemente, podrá además decretar –dando cuenta al Poder Ejecutivo– la suspensión preventiva de las actividades de las empresas infractoras hasta tanto regularicen el cumplimiento de las obligaciones emergentes de la presente ley.

Art. 8°. Las liquidaciones realizadas de acuerdo a los términos de esta ley por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, constituirán título ejecutivo.

Art. 9°. Cuando los agentes, representantes o terceros autorizados intervengan en el cobro del precio de los pasajes que sirven de base a la aplicación del artículo 2° de esta ley, deberán retener y verter el importe respectivo en igual forma y condiciones que las empresas de aeronavegación por las que actúen, respondiendo solidariamente con éstas, en caso omiso.

Art. 10°. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley dentro de los noventa días de su promulgación.

Art. 11°. Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones del Consejo de Estado, en Montevideo, a 15 de noviembre de 1978.

HAMLET REYES,
PRESIDENTE
NELSON SIMONETTI
JULIO A. WALLER,

SECRETARIOS.
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Montevideo, 24 de noviembre de 1978.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

APARICIO MÉNDEZ
WALTER RAVENNA
ADOLFO FOLLE MARTÍNEZ
VALENTÍN ARISMENDI.

**Relaciones Internacionales Aeronáuticas de la República en materia
comercial**

Decreto No. 316/979

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 5 de junio de 1979

Visto: La Ley No. 14.845 de 24 de noviembre de 1978;

Considerando: I) Que para la aplicación del texto legal invocado se hace necesario dictar las normas reglamentarias pertinentes;

II) Lo preceptuado por el numeral 4º del artículo 168 de la Constitución de la República y artículo 10 de la Ley No. 14.845;

Atento: A lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica y por el Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º. (*Principio Básico*). – Las relaciones internacionales aeronáuticas de la República en materia comercial se fundamentarán mediante la aplicación del principio de reciprocidad efectiva. Por tal concepto se entiende la obtención de ventajas o beneficios concretos y prácticos equivalentes a los derechos, ventajas o beneficios que la República otorga a dichos países en el tráfico regional o internacional de pasajeros, correspondencia o carga.

Este principio deberá ser aplicado en todo acuerdo internacional, sea cual fuere su denominación o naturaleza.

Art. 2°. (*Alcance*). - La reciprocidad efectiva deberá ser aplicada fundamental y prioritariamente en materia aeronáutica y sólo si ello no fuera posible podrá ser admitida la obtención de contrapartidas en otros sectores que fueran de interés para la República.

Art. 3°. (*Pago de Contraprestación – Exoneración*). – Las empresas extranjeras de aeronavegación internacional que presten servicios aéreos desde o hacia la República, o las que no los presten pero mantengan en ésta operaciones de venta de pasajes para el transporte de pasajeros por vía aérea, directamente o por intermedio de agentes, representantes o terceros autorizados, cualquiera sea su naturaleza o denominación, pagarán como contraprestación por la explotación del bien nacional que implican los derechos aerocomerciales de la República, un porcentaje de hasta un 15% (quince por ciento) del precio de los pasajes vendidos en el país que comprenda el itinerario total convenido, con independencia de la forma y lugar de emisión o pago.

Dichos pasajes deberán ser intervenidos, previamente a su expedición por parte de la Dirección General de Aviación Civil.

El porcentaje será calculado tomando como base las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo o en caso de inexistencia a sus similares internacionales y no podrá ser trasladado bajo forma alguna al adquirente.

Art. 4°. (*Liberación*). – No serán devengadas las prestaciones establecidas en la Ley que se reglamenta por los pasajes:

A) Emitidos sin cargo a los funcionarios del Gobierno en misión del Servicio.

B) Emitidos a favor de misiones diplomáticas o consulares extranjeras o de instituciones del Estado que gocen de bonificaciones cuyo monto supere el porcentaje aplicable.

C) Emitidos sin cargo a los funcionarios de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y empleados de las empresas de aeronavegación que operen en el país.

D) Emitidos sin cargo a favor de ciudadanos uruguayos que fueran invitados o becados para realizar estudios o participar en seminarios en el exterior.

Art. 5°. (*Registro*). – Las empresas extranjeras o sus agentes, representantes o terceros autorizados, deberán inscribirse dentro del término de 30 días hábiles a partir del siguiente de la publicación de la presente reglamentación en el Diario Oficial en un Registro que a esos efectos llevará la Dirección General de Aviación Civil. Los agentes, representantes o terceros autorizados, tendrán que presentar la documentación que acredita la calidad de tales.

Art. 6°. (*Determinación de las Contraprestaciones y Exoneraciones*). – A partir del vencimiento del plazo fijado en el artículo 5°, se harán exigibles en carácter de contraprestación, los siguientes porcentajes calculados sobre el precio de los pasajes vendidos desde esa fecha:

A) 6% (seis por ciento), cuando se trate de empresas que no prestan servicios aéreos desde o hacia la República.

B)4% (cuatro por ciento), cuando se trate de empresas que prestan servicios aéreos desde o hacia la República.

No estarán obligadas al pago aquellas empresas designadas en función de tratados bilaterales vigentes o amparadas expresamente en cualquier otro tipo de acuerdo internacional, sea cual fuere su denominación o naturaleza y en general, cuando satisfagan el principio de reciprocidad efectiva.

Art. 7°. (*Recaudación y Aplicación*). – Las sumas a percibir por aplicación de la Ley y su reglamentación, serán recaudadas por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, quien deberá aplicarlas al fomento y desarrollo de la aeronáutica nacional.

Art. 8°. (*Liquidación y Pago*). – Las contraprestaciones serán liquidadas y vertidas mensualmente por las empresas o sus agentes, representantes o terceros autorizados, mediante declaración jurada, en una cuenta especial que a tal efecto llevará el Banco de la República Oriental del Uruguay bajo la denominación “Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Ley No. 14.845”, a la orden de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 9°. (*Declaración Jurada*). – La declaración jurada conjuntamente con la justificación del depósito a que se refiere el artículo anterior, en su caso, deberá ser presentada ante la Dirección General de Aviación Civil dentro de los siguientes quince (15) días de finalizado cada mes calendario.

Art. 10°. (*Deberes de Colaboración*). – Las empresas, sus agentes, representantes y demás personas comprendidas en la Ley y su reglamentación, están obligadas a colaborar en las tareas de determinación, inspección o fiscalización, que realice la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 11°. (*Transferencia de Divisas*). – No podrá realizarse ninguna transferencia de divisas al exterior, provenientes de las ventas de pasajes a que se refiere el artículo 3° de esta reglamentación, sin previa certificación de no adeudos, expedida por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Art. 12°. (*Título Ejecutivo*). – Las liquidaciones realizadas por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, de acuerdo a los términos de la Ley y su reglamentación, constituirán título ejecutivo.

Art. 13°. (*Agentes de Retención*). – Cuando los agentes, representantes o terceros autorizados intervengan en el cobro del precio de los pasajes que sirven de base a la aplicación del artículo 3° de esta reglamentación, deberán retener y verter el importe respectivo en igual forma y condiciones que las empresas de aeronavegación por las que actúan, debiendo proceder conforme a lo establecido en el artículo 9°, respondiendo solidariamente con éstas, en caso omiso.

Art. 14°. (*Infracciones y Sanciones*). – Las infracciones a las disposiciones de la Ley y su reglamentación, serán sancionadas de la siguiente manera:

A) Todo engaño u ocultación referente a la naturaleza o extensión del servicio a prestar, susceptible de inducir en error a las autoridades aeronáuticas, con una multa de una a quince veces el importe del pasaje o pasajes correspondientes.

La reiteración de la infracción dará lugar sin perjuicio de la multa, a la suspensión de actividades de la empresa responsable por un período de hasta tres

años. En todo caso, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica pondrá el hecho con sus antecedentes en conocimiento de la Justicia de Instrucción a efectos de la determinación de la eventual responsabilidad penal.

B) La falta de pago en plazo de las prestaciones, con una multa de 10% (diez por ciento) del importe no abonado en término con más un recargo mensual del 5% (cinco por ciento). Sin perjuicio de lo precedente cuando el atraso exceda a los sesenta días del vencimiento del mes calendario los obligados al pago serán sancionados además con la suspensión de actividades hasta que efectúen el pago correspondiente.

La mora se operará diez días después de finalizado cada mes calendario, verificándose por el solo vencimiento del término.

C) La no presentación de la declaración jurada en término, dará lugar a la aplicación de la multa y recargos previstos en el literal anterior que serán determinados sobre la suma que la empresa resultare adeudar.

D) El incumplimiento de las demás obligaciones instituidas por la Ley y su reglamentación, con una multa que será fijada entre el 50% (cincuenta por ciento) y el 100% (cien por ciento) del monto determinado de acuerdo al artículo 193 del Código Aeronáutico.

La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, apreciando las circunstancias del caso y la entidad de las infracciones enunciadas precedentemente, podrá además decretar, dando cuenta al Poder Ejecutivo, la suspensión preventiva de las actividades de las empresas infractoras hasta tanto regularicen el cumplimiento de las obligaciones emergentes de la Ley y su reglamentación.

Art. 15°. (*Comunicación y Publicación*). – Comuníquese, publíquese y archívese.

MÉNDEZ
DR. WALTER RAVENNA
ADOLFO FOLLE MARTÍNEZ
CR. VALENTÍN ARISMENDI.

**Comisión Nacional de Política Aeronáutica
Reglamentación del Artículo 28 del**

**Decreto-Ley 14.747
(Orgánico de la Fuerza Aérea)**

Decreto No. 47/983

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Montevideo, 16 de febrero de 1983

Visto: el artículo 28 de la Ley 14.747 del 28 de diciembre de 1977, Orgánica de la Fuerza Aérea.

Resultando: que la norma invocada determina que la Comisión Nacional de Política Aeronáutica estará integrada por los Miembros Permanentes, Eventuales y Asesores que establecerá la reglamentación y a su vez fija los cometidos de aquélla.

Considerando: que corresponde reglamentar el precepto aludido tomando en cuenta la experiencia recogida en la actuación de la Comisión.

Atento: al informe del Comando General de la Fuerza Aérea y del Asesor Letrado del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°.* La Comisión Nacional de Política Aeronáutica prevista por el artículo 26 del Decreto-Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977 estará integrada por:

a) En carácter de Miembros Permanentes:

1. El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica que la presidirá, en representación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.
2. Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.
3. Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.
4. Un representante del Ministerio de Turismo.
5. Un representante de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.
6. El Director Nacional de Transporte en representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
7. El Director General de Infraestructura Aeronáutica.
8. El Director General de Aviación Civil.

b) En carácter de Miembros Asesores:

1. El Jefe de la Asesoría Letrada del Despacho del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.
2. Según el asunto que se trate, podrán ser convocados a participar en las reuniones y trabajos de la Comisión, funcionarios y particulares de reconocida capacitación en la materia, representantes de organismos públicos y personas jurídicas, públicas o privadas, cuyos cometidos, especialidad u objeto estén relacionados con la política aero-espacial.

**Art. 2º. La Comisión tendrá un Secretario y un Prosecretario permanentes designados por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea o por su representante dentro de su competencia.

Art. 3°. Serán cometidos de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica además de los determinados por la ley de la Fuerza Aérea No. 14.747:

a) Tomar conocimiento, intervenir, pronunciarse y formular recomendaciones en toda gestión, acto o solicitud relacionada con el establecimiento de nuevos Servicios Aeronáuticos;

b) Evaluar el cumplimiento de las normas que rigen la actividad aeronáutica y proponer modificaciones cuando se estimen necesarias;

c) Mantener relaciones informativas con Organismos Internacionales o Extranjeros de índole similar;

d) Mantener al día la información correspondiente a la Política Aeronáutica Nacional y a los eventos internacionales relacionados con la actividad aeroespacial y preparar y proponer las instrucciones a dar a los representantes de la República cuando se deba concurrir a los mismos;

e) Proponer los ajustes normativos que convengan a la Política Aeronáutica Nacional, desde el punto de vista del interés y los objetivos nacionales, de acuerdo a la evolución de la ciencia, la tecnología y la situación política, económica y social, nacional, regional, continental y mundial.

Art. 4°. La Comisión Nacional de Política Aeronáutica podrá, en el cumplimiento de sus tareas, dirigirse directamente a los distintos Organismos Públicos, así como a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas a fin de recabar información.

Art. 5°. Todos los Organismos estatales deberán suministrar la información que la Comisión, en cumplimiento de sus funciones, les solicite. La omisión a tal requerimiento será considerada falta grave del servicio.

Art. 6°. El Comando General de la Fuerza Aérea reglamentará el funcionamiento interno de la Comisión.

Art. 7°. El presente decreto deroga al decreto 343/975, de fecha 22 de abril de 1975, en todo lo que se oponga al presente.

Art. 8°. Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos.

ÁLVAREZ
JUSTO M. ALONSO
CARLOS A. MAESO
WALTER LUSIARDO AZNÁREZ
FRANCISCO D. TOURREILLES.

Aeropuerto Internacional de Carrasco* **Régimen de Gestión Integral**

1. DECRETO 376/002 de 28 de setiembre de 2002 (Publicado en el DO No. 26.121 de 24/10/2002). Se dispone que la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacinal de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", será efectuada por una Sociedad Anónima de acciones nominativas.

Anexos al Decreto 376/002 de 28/09/2002

-DOCUMENTO COMPLEMENTARIO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO RÉGIMEN DE GESTIÓN INTEGRAL

SECCION 1. MARCO GENERAL.

-ANEXO A. ÍNDICE ANEXO A BASES TÉCNICAS (Modificado por Decreto 192/003 de 20/5/003).

Condiciones Particulares

Generalidades

Gestión de la Infraestructura

Obras Nuevas

Plan Maestro

-ANEXO B. GLOSARIO.

-ANEXO C. GARANTÍAS.

-ANEXO D. MODELO DE CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL.

-ANEXO E. PROYECTO DE ESTATUTO DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA.

-ANEXO F. CUADRO DE PRECIOS.

-ANEXO G. UNIDAD DE CONTROL.

2. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.976/002 de 3 de Diciembre de 2002 (Publicada en el DO No. 26.155 de 11/12/2002). Se autoriza la suscripción del contrato a celebrarse entre el Poder Ejecutivo –Ministerio de Defensa Nacional– y la Corporación Nacional para el Desarrollo, a los efectos de que ésta constituya una sociedad anónima abierta, que tendrá como objeto realizar la administración, explotación y operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco “General Cesáreo L. Berisso”.

3. Decreto 192/003 de 20 de Mayo de 2003 (Publicado en el DO No. 26.263 de 27/05/2003). Se modifica el Anexo “A” “Bases Técnicas” contenido en el Decreto 376/002 relativo a la administración, explotación, operación, construcción y mantenimiento del Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”.

4. Decreto 317/003 de 4 de Agosto de 2003 (Publicado en el DO No. 26.317 de 13/08/2003). Se establece una nueva fecha para la subasta de la totalidad de las acciones de la Corporación Nacional para el Desarrollo en la sociedad anónima constituida al efecto, según el artículo 22 de la Ley 17.555.

5. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.699/003 de 20 de Noviembre de 2003 (Publicada en el DO No. 26.394 de 1º/12/2003). Se aprueba el Contrato de Operación Aeroportuaria entre la empresa “Puerta del Sur S.A.” y “SEA SpA”, por el que ésta asume la condición de Operador Aeroportuario del Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”.

6. Resolución del Poder Ejecutivo No. 196/004 de 19 de Febrero de 2004 (Publicada en el DO No. 26.453 de 27/02/2004). Se aprueba la modificación al Contrato

de Gestión Integral celebrado entre el Poder Ejecutivo –Ministerio de Defensa Nacional– y la Sociedad “Puerta del Sur S.A.”.

7. Decreto 99/004 de 23 de Marzo de 2004 (Publicado en el DO No. 26.474 de 29/03/2004). Se declara aplicable al Contrato de Gestión Integral celebrado con Puerta del Sur S.A., el régimen de precios establecido en el numeral 4.12 del “Régimen de Gestión Integral” y su Anexo “F” “Cuadro de Precios” aprobados por el Decreto 376/002 y sus modificativos.

8. Resolución 433/004 de 4 de Mayo de 2004 (Publicada en el DO No. 26.498 de 10/05/2004). Se prorroga el plazo de que dispone “Puerta del Sur S.A.” para subsanar las observaciones formuladas al Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Carrasco “General Cesáreo L. Berisso”.

Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos*

ÍNDICE CRONOLÓGICO

ÍNDICE CRONOLÓGICO

AÑO 1973

Setiembre 26. Decreto No. 808. – Potencial Aéreo Nacional

AÑO 1976

Agosto 6. Decreto No. 554. – Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

AÑO 1977

Enero 25. Decreto No. 39. – Servicios de transporte aéreo público.

AÑO 1978

Noviembre 11. Decreto Ley No. 14.845. – Relaciones Internacionales Aeronáuticas.

AÑO 1979

Junio 5. Decreto No. 316. – Relaciones Internacionales Aeronáuticas.

AÑO 1983

Febrero 16. Decreto No. 47. – Comisión Nacional de Política Aeronáutica.

AÑO 1984

Octubre 23. Decreto No. 457. – Aeródromos y Aeropuertos. Zonas de protección dentro del territorio nacional.

Octubre 23. Decreto No. 458. – Aeropuerto Internacional de Carrasco. Zonas de protección.

AÑO 1987

Febrero 3. Decreto No. 65. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Aduanero “Capitán de Corbeta Carlos a. Curbelo”.

AÑO 1989

Diciembre 29. Resolución de la Dirección General de Aviación Civil No. 143. – Vuelos Charter.

AÑO 1990

Abril 17. Decreto No. 174. – Paracaidismo. Reglamentación.

Mayo 3. Decreto No. 200. – Se actualizan normas para abastecimiento de bienes y mercaderías de procedencia extranjera, nacionales o nacionalizadas, para aprovisionamiento de naves y aeronaves.

AÑO 1991

Febrero 19. Resolución del Ministerio de Defensa Nacional No. 78. – Declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Artigas.

Marzo 19. Resolución del Poder Ejecutivo No. 120. – Establece Aeropuertos Internacionales: Rivera, El Jagüel, Laguna de los Patos.

Julio 16. Decreto No. 369. – Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la Fuerza Aérea. Reglamento orgánico.

Octubre 1º. Decreto 535. – Regulación del transporte de personas ajenas a la tripulación de las aeronaves afectadas al servicio de transporte aéreo de carga.

Noviembre 22. Resolución del Poder Ejecutivo No. 944. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Salto (Nueva Hespérides).

Diciembre 20. Decreto No. 695. – Arrendamiento de aeronaves a ser utilizadas por empresas nacionales. Matrícula provisoria.

Diciembre 30. Decreto No. 722. – PLUNA. Asociación con capitales privados.

AÑO 1993

Octubre 13. Decreto No. 444. – Se dispone que la Dirección General de Aviación Civil llevará un Registro de Agentes habilitados de Carga Aérea.

Octubre 14. Ley No. 16.426. – Algunas disposiciones. Seguros.

AÑO 1994

Junio 7. Decreto No. 261. – Algunas disposiciones. Declaración sobre importación y tránsito de sustancias riesgosas para la pecuaria nacional.

Julio 5. Decreto No. 314. – Se adecua el procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional.

Agosto 16. Decreto No. 363. – Reglamento de seguridad. Código de Faltas y Sanciones para los Aeropuertos.

Noviembre 22. Decreto No. 506. – Reglamento de Organización y Funcionamiento del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento.

Diciembre 14. Ley No. 16.677. – Se establece que el Aeropuerto Internacional de Carrasco se denominará “Aeropuerto Internacional de Carrasco – General Cesáreo L. Berisso”.

AÑO 1995

Octubre 3. Decreto No. 365. – Comisión Especial asesora del Poder Ejecutivo en lo relacionado con los servicios aéreos de transporte público comercial.

Diciembre 5. Decreto No. 439. – Día de la Aviación Civil del Uruguay. 7 de diciembre de cada año.

AÑO 1996

Agosto 13. Decreto No. 320. – Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce). Zonas de protección.

Setiembre 24. Ley No. 16.772. – Se establece que el Aeropuerto de Paysandú se denominará Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges.

AÑO 1997

Enero 3. Decreto No. 3. – Agencias de Viaje.

Diciembre 9. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.287. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental de Paysandú, Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges.

AÑO 1998

Junio 2. Decreto No. 141. – Comité Nacional de Prevención. Peligro aviario.

Setiembre 16. Decreto No. 253. – Dirección Nacional de Aduanas. Se actualizan las garantías constituidas o que constituyan los Agentes Marítimos, de Aeronavegación y Proveedores Marítimos.

AÑO 1999

Enero 26. Decreto No. 21. – Algunas disposiciones relativas a la DINACIA.

Junio 8. Decreto No. 163. – Se declara como único Aeropuerto Internacional del Departamento de Maldonado, al Aeropuerto C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce), desafectándose como Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental “El Jagüel”.

Julio 13. Decreto No. 203. – DINACIA: Se establece que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce).

Setiembre 15. Ley No. 17.168. – Se establece que el Aeropuerto Internacional de Rivera “Cerro Chapeu” pasará a denominarse “Aeropuerto Presidente General (P.A.M.) don Oscar D. Gestido”.

Octubre 5. Decreto No. 313. – Se prohíbe fumar en todos los vuelos nacionales e internacionales de todas las aeronaves con matrícula uruguaya, cualquiera sea el explotador y en las aeronaves extranjeras utilizadas por empresas nacionales.

AÑO 2000

Agosto 21. Decreto No. 241. – Algunas disposiciones.

Octubre 3. Decreto No. 284. – Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación.

AÑO 2001

Enero 25. Ley No. 17.292. – Algunas disposiciones.

Febrero 21. Ley No. 17.296. – Algunas disposiciones.

Noviembre 8. Decreto 437. – Reglamento de Policía Aérea Nacional (PAN).

AÑO 2002

Febrero 20. Decreto No. 58. – Prestadores de servicios turísticos.

Julio 22. Decreto No. 280. – Aeropuerto Internacional de Carrasco. Servicios de asistencia en tierra de aeronaves.

Setiembre 18. Ley No. 17.555. – Algunas disposiciones.

Octubre 23. Decreto No. 410. – Publicidad de pasajes aéreos. Precio final.

Diciembre 31. Decreto No. 507. – DINACIA: Reformulación de la estructura organizativa.

AÑO 2003

Julio 1º. Decreto No. 267. – Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Octubre 24. Decreto No. 420. – Servicios aeroportuarios. Tasas y Precios.

Noviembre 18. Decreto No. 469. – Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides. Zonas de protección.

Noviembre 18. Decreto No. 470. – Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”. Zonas de protección.

Diciembre 11. Decreto No. 518/003. – Se adopta Resolución 34/01 del MERCOSUR.

Diciembre 12. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.808. – DINACIA: Se le delegan atribuciones.

AÑO 2004

Marzo 30. Decreto No. 110. – Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2º. Mario Parrallada”. Zonas de protección.

Junio 15. Decreto No. 196. – Aeropuerto Internacional de Artigas. Zonas de protección.

Junio 15. Decreto No. 197. – Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”. Zonas de protección.

Anexos

Pág.

ANEXO I.

Aeropuerto Internacional de Carrasco. Régimen de Gestión Integral.

ANEXO II.

Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAUs).

Anexo II

Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAUs)

RAU 1. Definiciones y abreviaturas

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 349/000 de 28/11/000, publicado en el DO No. 25.658 de 5/12/2000.

Texto del RAU publicado en el DO No. 25.748 de 24/4/2001.

Modificado por Art. 2º Resolución DINACIA No. 407/03 de 23/12/2003 DO 26.418 de 7/1/2004

RAU 21. Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

Modificado por Art. 1º de la Resolución DINACIA No. 57/005 de 24/2/2005, publicada en el DO No. 26.702 de 3/3/005.

RAU 39. Directivas de Aeronavegabilidad

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

RAU 43. Mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción, alteraciones.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 349/000 de 28/11/000, publicado en el DO No. 25.658 de 5/12/2000.

Texto del RAU publicado en el DO No. 25.748 de 24/4/001.

RAU 45. Identificación de productos, marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

RAU 61. Pilotos e instructores de vuelo.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

Modificado por Art. 1º Resolución DINACIA No. 407/03 de 23/12/2003 publicado en el DO 26.418 de 7/1/2004.

Modificado por Resolución DINACIA 84/004 de 23/3/004 (DO 26.504 de 19/5/004).

Modificado por Art. 2º Resolución DINACIA No. 57/005 de 24/2/005 publicado en el DO 26.702 de 3/3/005.

Modificado por Resolución DINACIA N° 319/2005 de 26/10/2005, publicado en el DO N° 26.864 de 31/10/2005.

RAU 63. Licencias al personal tripulante que no sean pilotos.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

Modificado por Artículo 2º de la Resolución DINACIA No. 407/003 de 23/12/2003, publicada en el DO No. 26.418 de 7/1/2004.

RAU 65. Personal técnico aeronáutico no tripulante

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

Modificado por Resolución 84/004 de 23/3/004 publicado en el DO 26.504 de 19/5/004.

RAU 67. Estándares médicos y certificación.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

Modificado por Resolución 84/004 de 23/3/004 publicado en el DO 26.504 de 19/5/004.

RAU 91. Reglamento de vuelos y operaciones.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 349/000 de 28/11/000, publicado en el DO No. 25.658 de 5/12/2000.

Texto del RAU publicado en el DO No. 25.748 de 24/4/001.

Modificado por Resolución 83/004 de 23/3/004 publicado en el DO 26.504 de 19/5/004).

Modificado por Art. 3º Resolución DINACIA No. 57/005 de 24/2/005 publicado en el DO 26.702 de 3/3/005.

RAU 103. Vehículos ultralivianos.

Aprobado por Resolución de la DINACIA No. 210/004 de 20/8/004, publicada en el DO No. 26.575 de 27/8/004.

Modificado por Art. 4º Resolución DINACIA No. 57/005 de 24/2/005 publicado en el DO 26.702 de 3/3/005.

RAU 121. Obtención del certificado de explotador de servicios aéreos internos, internacionales, regulares y no regulares.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 349/000 de 28/11/000, publicado en el DO No. 25.658 de 5/12/2000. Texto del RAU publicado en el DO No. 25.748 de 24/4/001.

Modificado por Resolución 85/004 de 23/3/004 publicado en el DO 26.504 de 19/5/004.

Modificado por Art. 5º Resolución DINACIA No. 57/005 de 24/2/005 publicado en el DO 26.702 de 3/3/005.

RAU 129. Operaciones de explotadores extranjeros en el Uruguay y explotadores extranjeros de aeronaves con matrícula uruguaya.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

RAU 133. Operaciones de carga externa con helicópteros.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

RAU 135. Operadores aéreos de transporte aéreo no regular.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

Modificado por Resolución 85/004 de 23/3/004 publicado en el DO 26.504 de 19/5/004.

RAU 137. Operaciones de aeronaves agrícolas.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo. 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

RAU 141. Escuela de pilotos.

Aprobado por Resolución de la DINACIA No. 86/004 de 23/3/004, publicada en el DO No. 26.504 de 19/5/004.

RAU 142. Centro de entrenamiento.

Aprobado por Resolución de la DINACIA No. 87/004 de 23/3/004, publicada en el DO 26.504 de 19/5/004.

RAU 145. Talleres aeronáuticos de reparación.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

Modificado por Resolución 83/004 de 23/3/004 publicado en el DO 26.504 de 19/5/004.

RAU 147. Certificación de escuelas técnicas de mantenimiento de aeronaves (ETMA)

Aprobado por Resolución de la DINACIA No. 88/004 de 23/3/004, publicada en el DO No. 26.504 de 19/5/004.

RAU E 36. Autorizaciones especiales para retorno al servicio.

Aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 183/001 de 26/4/001, publicado en el DO No. 25.785 de 19/6/2001.

ÍNDICE CRONOLÓGICO

ÍNDICE CRONOLÓGICO

ÍNDICE CRONOLÓGICO

Pag.

AÑO 1973

Setiembre 26. Decreto No. 808. –

Potencial Aéreo Nacional 311

AÑO 1976

Agosto 6. Decreto No. 554. –

Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo
Internacional. 317

AÑO 1977

Enero 25. Decreto No. 39. –

Servicios de transporte aéreo público. 323

AÑO 1978

Noviembre 11. Decreto Ley No. 14.845. –

Relaciones Internacionales Aeronáuticas. 339

AÑO 1979

Junio 5. Decreto No. 316. –

Relaciones Internacionales Aeronáuticas. 343

AÑO 1983

Febrero 16. Decreto No. 47. –
Comisión Nacional de Política Aeronáutica..... 349

AÑO 1984

Octubre 23. Decreto No. 457. –
Aeródromos y Aeropuertos.
Zonas de protección dentro del territorio nacional. 11

Octubre 23. Decreto No. 458. –
Aeropuerto Internacional de Carrasco. Zonas de protección. 15

AÑO 1987

Febrero 3. Decreto No. 65. –
Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo
Público Aduanero “Capitán de Corbeta Carlos a. Curbelo”. 19

AÑO 1989

Diciembre 29. Resolución de la Dirección General de
Aviación Civil No. 143. – Vuelos Charter. 21

AÑO 1990

Abril 17. Decreto No. 174. – Paracaidismo. Reglamentación. 25

Mayo 3. Decreto No. 200. – Se actualizan normas para
abastecimiento de bienes y mercaderías de procedencia
extranjera, nacionales o nacionalizadas, para
aprovisionamiento de naves y aeronaves. 43

AÑO 1991

Febrero 19. Resolución del Ministerio de Defensa
Nacional No. 78. – Declara Aeropuerto Internacional al
Aeródromo Público Departamental de Artigas. 51

Marzo 19. Resolución del Poder Ejecutivo No. 120. –
Establece Aeropuertos Internacionales: Rivera, El Jagüel,
Laguna de los Patos. 53

Julio 16. Decreto No. 369. –
Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la
Fuerza Aérea. Reglamento orgánico. 55

Octubre 1°. Decreto 535. – Regulación del transporte de personas ajenas a la tripulación de las aeronaves afectadas al servicio de transporte aéreo de carga. 59

Noviembre 22. Resolución del Poder Ejecutivo No. 944. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Salto (Nueva Hespérides). 61

Diciembre 20. Decreto No. 695. – Arrendamiento de aeronaves a ser utilizadas por empresas nacionales. Matrícula provisoria. 63

Diciembre 30. Decreto No. 722. – PLUNA. Asociación con capitales privados. 65

AÑO 1993

Enero 25. Decreto No. 34 – Aeronaves militares extranjeras. Se adecuan los procedimientos para la extensión de permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje y/o acuatizaje en el territorio nacional. 79

Octubre 13. Decreto No. 444. – Se dispone que la Dirección General de Aviación Civil llevará un Registro de Agentes habilitados de Carga Aérea. 83

Octubre 14. Ley No. 16.426. – Seguros. Desmonopolización del Banco de Seguros del Estado. . 85

AÑO 1994

Junio 7. Decreto No. 261. – Algunas disposiciones. Declaración sobre importación y tránsito de sustancias riesgosas para la pecuaria nacional. 93

Julio 5. Decreto No. 314. – Se adecua el procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional. .. 95

Agosto 16. Decreto No. 363. – Reglamento de seguridad. Código de Faltas y Sanciones para los Aeropuertos. 103

Noviembre 22. Decreto No. 506. – Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento. Reglamento de Organización y Funcionamiento. 111

Diciembre 14. Ley No. 16.677. – Se establece que el Aeropuerto Internacional de Carrasco se denominará “Aeropuerto Internacional de Carrasco – General Cesáreo L. Berisso”. 117

AÑO 1995

- Octubre 3. Decreto No. 365. –*
Comisión Especial asesora del Poder Ejecutivo en lo
relacionado con los servicios aéreos de transporte
público comercial..... 118
- Diciembre 5. Decreto No. 439. –*
Día de la Aviación Civil del Uruguay. 7 de diciembre de
cada año. 121

AÑO 1996

- Agosto 13. Decreto No. 320. –*
Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo
(Laguna del Sauce). Zonas de protección. 123
- Setiembre 24. Ley No. 16.772. –*
Se establece que el Aeropuerto de Paysandú se denominará
Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges..... 127

AÑO 1997

- Enero 3. Decreto No. 3. –* Agencias de Viaje..... 129
- Diciembre 9. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.287. –*
Se declara Aeropuerto Internacional al Aeropuerto
Departamental de Paysandú, Brigadier General (Av.) Tydeo
Larre Borges. 141

AÑO 1998

- Junio 2. Decreto No. 141. –*
Comité Nacional de Prevención. Peligro aviario. 143
- Setiembre 16. Decreto No. 253. –*
Dirección Nacional de Aduanas.
Se actualizan las garantías constituidas o que constituyan los
Agentes Marítimos, de Aeronavegación y Proveedores Marítimos.147

AÑO 1999

- Enero 26. Decreto No. 21. –*
Algunas disposiciones relativas a la DINACIA. 149
- Junio 8. Decreto No. 163. –*
Se declara como único Aeropuerto Internacional del
Departamento de Maldonado, al Aeropuerto
C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce),
desafectándose como Aeropuerto Internacional al

| | |
|---|-----|
| Aeropuerto Departamental “El Jagüel”. | 151 |
| <i>Julio 13. Decreto No. 203. –</i> | |
| DINACIA. Se establece que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce). | 155 |
| <i>Setiembre 15. Ley No. 17.168. –</i> | |
| Se establece que el Aeropuerto Internacional de Rivera “Cerro Chapeu” pasará a denominarse “Aeropuerto Presidente General (P.A.M.) don Oscar D. Gestido”. | 159 |
| <i>Octubre 5. Decreto No. 313. –</i> | |
| Se prohíbe fumar en todos los vuelos nacionales e internacionales de todas las aeronaves con matrícula uruguaya, cualquiera sea el explotador y en las aeronaves extranjeras utilizadas por empresas nacionales. | 161 |
| AÑO 2000 | |
| <i>Agosto 21. Decreto No. 241. –</i> Algunas disposiciones. | 163 |
| <i>Octubre 3. Decreto No. 284. –</i> | |
| Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación. | 165 |
| AÑO 2001 | |
| <i>Enero 25. Ley No. 17.292. – Art. 61 –</i> | |
| Registro Nacional de Aeronaves. | 169 |
| <i>Febrero 21. Ley No. 17.296. –</i> Algunas disposiciones. | |
| <i>Febrero 23. Decreto No. 63/001. –</i> | |
| Registro Nacional de Aeronaves. Se reglamenta el artículo 61 de la ley 17.292 en lo relativo a inscripciones. | 173 |
| <i>Noviembre 8. Decreto 437. –</i> | |
| Reglamento de Policía Aérea Nacional (PAN). | 177 |
| AÑO 2002 | |
| <i>Febrero 20. Decreto No. 58. –</i> | |
| Prestadores de servicios turísticos. | 183 |
| <i>Julio 22. Decreto No. 280. –</i> | |
| Aeropuerto Internacional de Carrasco. Servicios de asistencia en tierra de aeronaves. | 185 |
| <i>Setiembre 18. Ley No. 17.555. –</i> Algunas disposiciones. | |
| <i>Octubre 23. Decreto No. 410. –</i> | |
| Publicidad de pasajes aéreos. Precio final. | 197 |

Diciembre 31. Decreto No. 507. –
DINACIA. Reformulación de la estructura organizativa. 199

AÑO 2003

Julio 1º. Decreto No. 267. –
Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC).
Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. 217

Octubre 24. Decreto No. 420. –
Servicios aeroportuarios. Tasas y Precios. 255

Noviembre 18. Decreto No. 469. –
Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides.
Zonas de protección. 271

Noviembre 18. Decreto No. 470. –
Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral.
(PAM) Oscar D. Gestido”. Zonas de protección..... 275

Diciembre 11. Decreto No. 518. –
Administración Sanitaria de Desechos líquidos y
Aguas Servidas / Resolución 34/01 del MERCOSUR. 279

Diciembre 12. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.808. –
DINACIA: Se le delegan atribuciones. 285

AÑO 2004

Marzo 30. Decreto No. 110. –
Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina
“Tte. 2º. Mario Parrallada”. Zonas de protección. 289

Junio 15. Decreto No. 196. –
Aeropuerto Internacional de Artigas. Zonas de protección. 293

Junio 15. Decreto No. 197. –
Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”.
Zonas de protección. 297

AÑO 2005

Octubre 24. Decreto No. 418. –
Aeropuerto Internacional de Carrasco.
"Gral. Cesáreo L. Berisso". Zonas de Protección. 301

Noviembre 29. Decreto No. 496. –
Aeropuerto Internacional de Paysandú.
"Gral. Tydeo Larre Borges". Zonas de Protección. 305

ANEXOS

ANEXO I.

| | |
|--|-----|
| Aeropuerto Internacional de Carrasco. Régimen de Gestión Integral. | 353 |
|--|-----|

ANEXO II.

| | |
|---|-----|
| Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAUs). | 357 |
|---|-----|

ÍNDICE CRONOLÓGICO

ÍNDICE CRONOLÓGICO

AÑO 1973

| | |
|---|-----|
| <i>Setiembre 26. Decreto No. 808. –</i> Potencial Aéreo Nacional | 311 |
|---|-----|

AÑO 1976

| | |
|--|-----|
| <i>Agosto 6. Decreto No. 554. –</i> Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional. | 317 |
|--|-----|

AÑO 1977

| | |
|---|-----|
| <i>Enero 25. Decreto No. 39. –</i> Servicios de transporte aéreo público. | 323 |
|---|-----|

AÑO 1978

| | |
|---|-----|
| <i>Noviembre 11. Decreto Ley No. 14.845. –</i> Relaciones Internacionales Aeronáuticas. | 339 |
|---|-----|

AÑO 1979

| | |
|---|-----|
| <i>Junio 5. Decreto No. 316. –</i> Relaciones Internacionales Aeronáuticas. | 343 |
|---|-----|

AÑO 1983

Febrero 16. Decreto No. 47. –
Comisión Nacional de Política Aeronáutica..... 349

AÑO 1984

Octubre 23. Decreto No. 457. –
Aeródromos y Aeropuertos.
Zonas de protección dentro del territorio nacional. 11

Octubre 23. Decreto No. 458. –
Aeropuerto Internacional de Carrasco. Zonas de protección. 15

AÑO 1987

Febrero 3. Decreto No. 65. –
Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo
Público Aduanero “Capitán de Corbeta Carlos a. Curbelo”. 19

AÑO 1989

Diciembre 29. Resolución de la Dirección General de
Aviación Civil No. 143. – Vuelos Charter. 21

AÑO 1990

Abril 17. Decreto No. 174. – Paracaidismo. Reglamentación. 25

Mayo 3. Decreto No. 200. – Se actualizan normas para
abastecimiento de bienes y mercaderías de procedencia
extranjera, nacionales o nacionalizadas, para
aprovisionamiento de naves y aeronaves. 43

AÑO 1991

Febrero 19. Resolución del Ministerio de Defensa
Nacional No. 78. – Declara Aeropuerto Internacional al
Aeródromo Público Departamental de Artigas. 51

Marzo 19. Resolución del Poder Ejecutivo No. 120. –
Establece Aeropuertos Internacionales: Rivera, El Jagüel,
Laguna de los Patos. 53

Julio 16. Decreto No. 369. –
Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la
Fuerza Aérea. Reglamento orgánico. 55

Octubre 1°. Decreto 535. – Regulación del transporte de personas ajenas a la tripulación de las aeronaves afectadas al servicio de transporte aéreo de carga. 59

Noviembre 22. Resolución del Poder Ejecutivo No. 944. – Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Salto (Nueva Hespérides). 61

Diciembre 20. Decreto No. 695. – Arrendamiento de aeronaves a ser utilizadas por empresas nacionales. Matrícula provisoria. 63

Diciembre 30. Decreto No. 722. – PLUNA. Asociación con capitales privados. 65

AÑO 1993

Enero 25. Decreto No. 34 – Aeronaves militares extranjeras. Se adecuan los procedimientos para la extensión de permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje y/o acuatizaje en el territorio nacional. 79

Octubre 13. Decreto No. 444. – Se dispone que la Dirección General de Aviación Civil llevará un Registro de Agentes habilitados de Carga Aérea. 83

Octubre 14. Ley No. 16.426. – Seguros. Desmonopolización del Banco de Seguros del Estado. . 85

AÑO 1994

Junio 7. Decreto No. 261. – Algunas disposiciones. Declaración sobre importación y tránsito de sustancias riesgosas para la pecuaria nacional. 93

Julio 5. Decreto No. 314. – Se adecua el procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional. .. 95

Agosto 16. Decreto No. 363. – Reglamento de seguridad. Código de Faltas y Sanciones para los Aeropuertos. 103

Noviembre 22. Decreto No. 506. – Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento. Reglamento de Organización y Funcionamiento. 111

Diciembre 14. Ley No. 16.677. – Se establece que el Aeropuerto Internacional de Carrasco se denominará “Aeropuerto Internacional de Carrasco – General Cesáreo L. Berisso”. 117

AÑO 1995

- Octubre 3. Decreto No. 365. –*
Comisión Especial asesora del Poder Ejecutivo en lo
relacionado con los servicios aéreos de transporte
público comercial..... 118
- Diciembre 5. Decreto No. 439. –*
Día de la Aviación Civil del Uruguay. 7 de diciembre de
cada año. 121

AÑO 1996

- Agosto 13. Decreto No. 320. –*
Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo
(Laguna del Sauce). Zonas de protección. 123
- Setiembre 24. Ley No. 16.772. –*
Se establece que el Aeropuerto de Paysandú se denominará
Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges..... 127

AÑO 1997

- Enero 3. Decreto No. 3. –* Agencias de Viaje..... 129
- Diciembre 9. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.287. –*
Se declara Aeropuerto Internacional al Aeropuerto
Departamental de Paysandú, Brigadier General (Av.) Tydeo
Larre Borges. 141

AÑO 1998

- Junio 2. Decreto No. 141. –*
Comité Nacional de Prevención. Peligro aviario. 143
- Setiembre 16. Decreto No. 253. –*
Dirección Nacional de Aduanas.
Se actualizan las garantías constituidas o que constituyan los
Agentes Marítimos, de Aeronavegación y Proveedores Marítimos.147

AÑO 1999

- Enero 26. Decreto No. 21. –*
Algunas disposiciones relativas a la DINACIA. 149
- Junio 8. Decreto No. 163. –*
Se declara como único Aeropuerto Internacional del
Departamento de Maldonado, al Aeropuerto
C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce),
desafectándose como Aeropuerto Internacional al

| | |
|---|-----|
| Aeropuerto Departamental “El Jagüel”. | 151 |
| <i>Julio 13. Decreto No. 203. –</i> | |
| DINACIA. Se establece que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce). | 155 |
| <i>Setiembre 15. Ley No. 17.168. –</i> | |
| Se establece que el Aeropuerto Internacional de Rivera “Cerro Chapeu” pasará a denominarse “Aeropuerto Presidente General (P.A.M.) don Oscar D. Gestido”. | 159 |
| <i>Octubre 5. Decreto No. 313. –</i> | |
| Se prohíbe fumar en todos los vuelos nacionales e internacionales de todas las aeronaves con matrícula uruguaya, cualquiera sea el explotador y en las aeronaves extranjeras utilizadas por empresas nacionales. | 161 |

AÑO 2000

| | |
|--|-----|
| <i>Agosto 21. Decreto No. 241. –</i> Algunas disposiciones. | 163 |
| <i>Octubre 3. Decreto No. 284. –</i> | |
| Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación. | 165 |

AÑO 2001

| | |
|---|-----|
| <i>Enero 25. Ley No. 17.292. – Art. 61 –</i> | |
| Registro Nacional de Aeronaves. | 169 |
| <i>Febrero 21. Ley No. 17.296. –</i> Algunas disposiciones. | |
| <i>Febrero 23. Decreto No. 63/001. –</i> | |
| Registro Nacional de Aeronaves. Se reglamenta el artículo 61 de la ley 17.292 en lo relativo a inscripciones. | 173 |
| <i>Noviembre 8. Decreto 437. –</i> | |
| Reglamento de Policía Aérea Nacional (PAN). | 177 |

AÑO 2002

| | |
|---|-----|
| <i>Febrero 20. Decreto No. 58. –</i> | |
| Prestadores de servicios turísticos. | 183 |
| <i>Julio 22. Decreto No. 280. –</i> | |
| Aeropuerto Internacional de Carrasco. Servicios de asistencia en tierra de aeronaves. | 185 |
| <i>Setiembre 18. Ley No. 17.555. –</i> Algunas disposiciones. | |
| <i>Octubre 23. Decreto No. 410. –</i> | |
| Publicidad de pasajes aéreos. Precio final. | 197 |

Diciembre 31. Decreto No. 507. –
DINACIA. Reformulación de la estructura organizativa. 199

AÑO 2003

Julio 1º. Decreto No. 267. –
Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC).
Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. 217

Octubre 24. Decreto No. 420. –
Servicios aeroportuarios. Tasas y Precios. 255

Noviembre 18. Decreto No. 469. –
Aeropuerto Internacional de Salto Nueva Hespérides.
Zonas de protección. 271

Noviembre 18. Decreto No. 470. –
Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral.
(PAM) Oscar D. Gestido”. Zonas de protección..... 275

Diciembre 11. Decreto No. 518. –
Administración Sanitaria de Desechos líquidos y
Aguas Servidas / Resolución 34/01 del MERCOSUR. 279

Diciembre 12. Resolución del Poder Ejecutivo No. 1.808. –
DINACIA: Se le delegan atribuciones. 285

AÑO 2004

Marzo 30. Decreto No. 110. –
Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina
“Tte. 2º. Mario Parrallada”. Zonas de protección. 289

Junio 15. Decreto No. 196. –
Aeropuerto Internacional de Artigas. Zonas de protección. 293

Junio 15. Decreto No. 197. –
Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”.
Zonas de protección. 297

AÑO 2005

Octubre 24. Decreto No. 418. –
Aeropuerto Internacional de Carrasco.
"Gral. Cesáreo L. Berisso". Zonas de Protección. 301

Noviembre 29. Decreto No. 496. –
Aeropuerto Internacional de Paysandú.
"Gral. Tydeo Larre Borges". Zonas de Protección. 305

ANEXOS

ANEXO I.

| | |
|--|-----|
| Aeropuerto Internacional de Carrasco. Régimen de Gestión Integral. | 353 |
|--|-----|

ANEXO II.

| | |
|---|-----|
| Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAUs). | 357 |
|---|-----|

INDICE TEMÁTICO

LEYES Y DECRETOS

| | |
|---|-----|
| · Decreto 241/000 de 21/8/000. Algunas disposiciones..... | 163 |
| · Ley 17.296 de 21/2/001. Algunas disposiciones. | 171 |
| · Ley 17.555 de 18/9/002. Algunas disposiciones. | 195 |

GENERALIDADES

| | |
|--|-----|
| · Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas Servidas. (Resolución 34/001 del MERCOSUR). Decreto 518/003 de 11/12/003. | 279 |
| · Agencias de Viaje. Decreto 3/997 de 3/1/997. | 129 |
| · Comisión Especial Asesora del Poder Ejecutivo en lo relacionado con los Servicios Aéreos de Transporte Público Comercial. Decreto 365/995 de 3/10/995. | 118 |
| · Comisión Nacional de Política Aeronáutica. Decreto 47/983 de 16/2/983. | 349 |
| · Comisión Técnica Mixta de Aeroaplicación. Decreto 284/000 de 3/10/000. | 165 |
| · Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional. Decreto 554/976 de 6/8/976. | 317 |
| · Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Decreto 267/003 de 1/7/003. | 217 |
| · Declaración sobre importación y tránsito de sustancias | |

| | |
|---|-----|
| riesgosas para la pecuaria nacional. Decreto 261/994 de 7/6/994. | 93 |
| · Día de la Aviación Civil del Uruguay: 7 de Diciembre de cada año. Decreto 439/995 de 5/12/995. | 121 |
| · Dirección Nacional de Aduanas. Se actualizan las garantías constituidas o que constituyan los Agentes Marítimos y de Aeronavegación y Proveedores Marítimos. Decreto 253/998 de 16/9/998. | 147 |
| · Comité Nacional de Prevención. Peligro Aviario. Decreto 141/998 de 2/6/998. | 143 |
| · Prestadores de servicios turísticos. Decreto 58/002 de 20/2/002. | 183 |
| · Publicidad de pasajes aéreos. Precio final. Decreto 410/002 de 23/10/002. | 197 |
| · Registro Nacional de Aeronaves. Ley 17.292 de 25/1/001, Artículo 61. | 169 |
| · Registro Nacional de Aeronaves. Se reglamenta el Artículo 61 de la Ley 17.292 de 25/1/001 en lo relativo a inscripciones. Decreto 63/001 de 23/2/001. | 173 |
| · Reglamento de organización y funcionamiento del Servicio Nacional de Búsqueda y Rescate. Decreto 506/994 de 22/11/994..... | 111 |
| · Reglamento de Policía Aérea Nacional (PAN). Decreto 437/001 de 8/11/001. | 177 |
| · Reglamento de Seguridad. Código de faltas y sanciones para los Aeropuertos. Decreto 363/994 de 16/8/994. | 103 |
| · Se dispone que la Dirección General de Aviación Civil llevará un Registro de Agentes Habilitados de Carga Aérea. Decreto 444/993 de 13/10/993. | 83 |
| · Seguros. Desmonopolización del Banco de Seguros del Estado. Ley 16.426 de 14/10/993. | 85 |
| · Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la Fuerza Aérea. Reglamento Orgánico. Decreto 369/991 de 16/7/991. | 55 |

AERONAVES

Abastecimiento

- Se actualizan normas para abastecimiento de bienes y

| | |
|--|----|
| mercaderías de procedencia extranjera, nacionales o nacionalizadas, para aprovisionamiento de naves y aeronaves. Decreto 200/990 de 3/5/990. | 43 |
|--|----|

Aeronaves militares extranjeras

| | |
|---|----|
| · Se adecuan los procedimientos para la obtención de permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje y/o acuatizaje de aeronaves militares extranjeras en el territorio nacional. Decreto 34/993 de 25/1/993. | 79 |
|---|----|

Arrendamiento

| | |
|---|----|
| · Arrendamiento de aeronaves a ser utilizadas por empresas nacionales. Matrícula provisoria. Decreto 695/991 de 20/12/991. | 63 |
|---|----|

Asistencia en tierra

| | |
|--|-----|
| · Aeropuerto Internacional de Carrasco. Servicios de Asistencia en Tierra de Aeronaves. Decreto 280/002 de 22/7/002.. | 185 |
|--|-----|

Prohibición de fumar

| | |
|--|-----|
| · Se prohíbe fumar en todos los vuelos nacionales e internacionales de todas las aeronaves con matrícula uruguaya, cualquiera sea el explotador y en las aeronaves extranjeras utilizadas por empresas nacionales. Decreto 313/999 de 5/10/999. | 161 |
|--|-----|

AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS

| | |
|--|-----|
| · Administración Sanitaria de Desechos Líquidos y Aguas Servidas. (Resolución 34/001 del MERCOSUR). Decreto 518/003 de 11/12/003. | 279 |
| · Aeródromos y Aeropuertos. Zonas de protección dentro del territorio nacional. Decreto 457/984 de 23/10/984. | 11 |
| · Se establecen Aeropuertos Internacionales: Rivera, El Jagüel, Laguna de los Patos. Resolución del Poder Ejecutivo N° 120 de 19/3/991 | 53 |
| · Reglamento de Seguridad. Código de Faltas y Sanciones para los Aeropuertos. Decreto 363/994 de 16/8/994. | 103 |

| | |
|---|-----|
| · Servicios Aeroportuarios. Tasas y Precios. Decreto 420/003 de 24/10/003. | 255 |
| · Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Aduanero “Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo”. Decreto 65/987 de 3/2/987. | 19 |
| · Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce). Zonas de protección. Decreto 320/996 de 13/8/996. | 123 |
| · DINACIA. Se establece que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce). Decreto 203/999 de 13/7/999. | 155 |
| · Se declara como único Aeropuerto Internacional del Departamento de Maldonado, al Aeropuerto C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce), desafectándose como Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental “El Jagüel”. Decreto 163/999 de 8/6/999. | 151 |
| · Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2º Mario Parrallada”. Zonas de protección. Decreto 110/004 de 30/3/004. | 289 |
| · Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Artigas. Resolución del Ministerio de Defensa Nacional N° 78 de 19/2/991. | 51 |
| · Aeropuerto Internacional de Artigas. Zonas de protección. Decreto 196/004 de 15/6/004. | 293 |
| · Aeropuerto Internacional de Carrasco. Zonas de protección. Decreto 458/984 de 23/10/984. | 15 |
| · Aeropuerto Internacional de Carrasco General Cesáreo L. Berisso. Zonas de protección. Decreto 418/005 de 24/10/005. | 301 |
| · Se establece que el Aeropuerto Internacional de Carrasco se denominará “ Aeropuerto Internacional de Carrasco – General Cesáreo L. Berisso”. Ley 16.677 de 14/12/994.. | 117 |
| · Aeropuerto Internacional de Carrasco. Servicios de Asistencia en Tierra de Aeronaves. Decreto 280/002 de 22/7/002. | 185 |
| · Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”. Zonas de protección. Decreto 197/004 de 15/6/004. | 297 |

- Se establece que Aeropuerto Internacional de Rivera “Cerro Chapeu” pasa a denominarse “Aeropuerto Presidente General (PAM) Don Oscar D. Gestido”.
Ley 17.168 de 15/9/999. 159
- Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”. Zonas de protección.
Decreto 470/003 de 18/11/003. 275
- Se declara Aeropuerto Internacional al Aeródromo Público Departamental de Salto “Nueva Hespérides”.
Resolución del Poder Ejecutivo N° 944 de 22/11/991 61
- Aeropuerto Internacional de Salto “Nueva Hespérides”.
Zonas de protección.
Decreto 469/003 de 18/11/003. 271
- Se establece que el Aeropuerto de Paysandú se denominará “Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges”.
Ley 16.772 de 24/9/996. 127
- Se declara Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental de Paysandú “Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges”.
Resolución del Poder Ejecutivo N° 1287 de 9/12/997. 141
- Aeropuerto Internacional de Paysandú “Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges”. Zonas de protección.
Decreto 496/005 de 29/11/005. 305

CARGA AEREA

- Regulación del transporte de personas ajenas a la tripulación de las aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo público de carga.
Decreto 535/991 de 1º/10/991. 59
- Se dispone que la Dirección General de Aviación Civil llevará un Registro de Agentes Habilitados de Carga Aérea.
Decreto 444/993 de 13/10/993. 83

DINACIA

- Algunas disposiciones relativas a la DINACIA.
Decreto 21/999 de 26/1/999. 149
- DINACIA. Se establece que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce).
Decreto 203/999 de 13/7/999. 155
- DINACIA. Reformulación de la estructura organizativa.
Decreto 507/002 de 31/12/002. 199

- DINACIA. Se delegan atribuciones.
Resolución del Poder Ejecutivo N° 1.808 de 12/12/003. 285

FACILITACION

- Comité Nacional de Facilitación del Transporte
Aéreo Internacional.
Decreto 554/976 de 6/8/976. 317

PARACAIDISMO

- Paracaidismo. Reglamentación.
Decreto 174/990 de 17/4/990. 25

PASAJES AEREOS

- Publicidad de pasajes aéreos. Precio final.
Decreto 410/002 de 23/10/002. 197

PLUNA

- PLUNA. Asociación con capitales privados.
Decreto 722/991 de 30/12/991. 65

POLICIA AEREA

- Reglamento de Policía Aérea Nacional (PAN).
Decreto 437/001 de 8/11/001. 177

POLÍTICA AERONAUTICA

- Potencial Aéreo Nacional.
Decreto 808/973 de 26/9/973. 311
- Relaciones Internacionales Aeronáuticas.
Decreto Ley 14.845 de 24/11/978. 339
- Relaciones Internacionales Aeronáuticas.
Decreto 316/979 de 5/6/979. 343
- Comisión Nacional de Política Aeronáutica.
Decreto 47/983 de 16/2/983. 349
- Comisión Especial Asesora del Poder Ejecutivo en lo
relacionado con los Servicios Aéreos de Transporte
Público Comercial.
Decreto 365/995 de 3/10/995. 118

RECIPROCIDAD

- Relaciones Internacionales Aeronáuticas.
Decreto Ley 14.845 de 24/11/978. 339
- Relaciones Internacionales Aeronáuticas.
Decreto 316/979 de 5/6/979. 343

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

- Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil
(AVSEC). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación
Civil.
Decreto 267/003 de 1º/7/003. 217

SEGUROS

- Seguros. Desmonopolización del Banco de Seguros del Estado.
Ley 16.426 de 14/10/993. 85

SENSORES REMOTOS AEROESPACIALES

- Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales de la
Fuerza Aérea. Reglamento Orgánico.
Decreto 369/991 de 16/7/991. 55

TRANSPORTE AEREO

- Comité Nacional de Facilitación del Transporte
Aéreo Internacional.
Decreto 554/976 de 6/8/976. 317
- Servicio de Transporte Aéreo Público.
Decreto 39/977 de 25/1/977. 323
- Regulación del transporte de personas ajenas a la
tripulación de las aeronaves afectadas a servicios de
transporte aéreo público de carga.
Decreto 535/991 de 1º/10/991. 59
- Declaración sobre importación y tránsito de sustancias
riesgosas para la pecuaria nacional.
Decreto 261/994 de 7/6/994. Algunas disposiciones. 93
- Se adecua el procedimiento para el transporte y uso de
aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional.
Decreto 314/994 de 5/7/994. 95
- Comisión Especial Asesora del Poder Ejecutivo en lo
relacionado con los Servicios Aéreos de Transporte
Público Comercial.
Decreto 365/995 de 3/10/995. 118

TURISMO

- Agencias de Viaje.
Decreto 3/997 de 3/1/997. 129
- Prestadores de servicios turísticos.
Decreto 58/002 de 20/2/002.. 183

VUELOS CHARTER

- Vuelos Charter. Resolución N° 143 de la Dirección General de Aviación Civil de 29/12/989. 21

ZONAS ESPECIALES

- Se adecua el procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional.
Decreto 314/994 de 5/7/994.. 95

ZONAS DE PROTECCIÓN

- Aeródromos y Aeropuertos. Zonas de protección dentro del territorio nacional.
Decreto 457/984 de 23/10/984. 11
- Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo (Laguna del Sauce). Zonas de protección.
Decreto 320/996 de 13/8/996. 123
- Aeropuerto Internacional de Alternativa Santa Bernardina “Tte. 2° Mario Parrallada”. Zonas de protección.
Decreto 110/004 de 30/3/004. 289
- Aeropuerto Internacional de Artigas. Zonas de protección.
Decreto 196/004 de 15/6/004. 293
- Aeropuerto Internacional de Carrasco. Zonas de protección.
Decreto 458/984 de 23/10/984. 15
- Aeropuerto Internacional de Carrasco General Cesáreo L. Berisso. Zonas de protección.
Decreto 418/005 de 24/10/005. 301
- Aeropuerto Internacional de Colonia “Laguna de los Patos”. Zonas de protección.
Decreto 197/004 de 15/6/004. 297
- Aeropuerto Internacional de Rivera “Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido”. Zonas de protección.
Decreto 470/003 de 18/11/003. 275
- Aeropuerto Internacional de Salto “Nueva Hespérides”. Zonas de protección.
Decreto 469/003 de 18/11/003. 271

- Aeropuerto Internacional de Paysandú “Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges”. Zonas de protección. Decreto 496/005 de 29/11/05. 305