



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA

Carpeta Nº 859 de 2017

Repartido Nº 483

Agosto de 2017

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Aprobación

- Proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes
- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, reiterando el cursado con fecha 3 de setiembre de 2013
- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, de fecha 3 de setiembre de 2013
- Informe de la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Senadores
- Texto del Convenio



*La Cámara de
Representantes de la República
Oriental del Uruguay, en sesión de
hoy, ha sancionado el siguiente
Proyecto de Ley*

Artículo único.- Apruébase el Convenio sobre Transporte Aéreo, entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, suscrito en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 14 de agosto de 2009.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 4 de julio de 2017.

VIRGINIA ORTIZ
Secretaria

JOSÉ CARLOS MAHÍA
Presidente

**MENSAJE Y PROYECTO DE LEY DEL PODER
EJECUTIVO REITERANDO EL CURSADO CON
FECHA 3 DE SETIEMBRE DE 2013**

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



JOSÉ ARTIGAS
UNIÓN DE LOS PUEBLOS LIBRES
BICENTENARIO.UY

427345

C.E. Nº 233339

PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL	
Recibido a la hora	12:30
Fecha	13/11/15

**MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

ASUNTO Nº 591 a/2015.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, **03 NOV 2015**

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de reiterar el mensaje de fecha 3 de septiembre de 2013, que se adjunta, con el cual se somete a su consideración el Proyecto de Ley adjunto, por el que se aprueba el Convenio sobre Transporte Aéreo, entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, suscrito en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 14 de agosto de 2009.

Al mantenerse vigentes los fundamentos que en su oportunidad dieron mérito al envío de aquel mensaje, el Poder Ejecutivo se permite solicitar a ese Cuerpo la pronta aprobación del mismo.

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

RAÚL SENDIC
Vicepresidente de la República
en ejercicio de la Presidencia

Handwritten signature
Handwritten scribble



C.E. Nº 233340

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ASUNTO Nº 591 b/2015.

- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
- MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
- MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
- MINISTERIO DE TURISMO

Montevideo, 03 NOV 2015.

*58 PROC
15P*

*58 PROC
15P*

PROYECTO DE LEY

ARTICULO 1º.- Apruébase el Convenio sobre Transporte Aéreo, entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, suscrito en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 14 de agosto de 2009.

*58
15P*

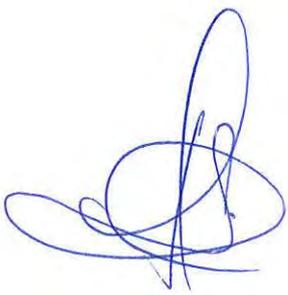
ARTICULO 2º.- Comuníquese, etc.

[Signature]

[Signature]

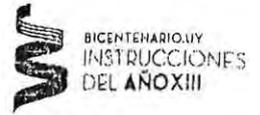
[Signature]

[Signature]



**MENSAJE Y PROYECTO DE LEY DEL
PODER EJECUTIVO DE FECHA 3 DE
SETIEMBRE DE 2013**

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



C.E. Nº 213668

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ASUNTO.Nº 450a/2013.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
MINISTERIO DE GANADERÍA AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO
AMBIENTE
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, **03 SEP 2013**

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de Ley adjunto, mediante el cual se aprueba el **ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS y sus tres Anexos, ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**, suscripto En Montevideo, República Oriental del Uruguay, el 14 de agosto de 2009.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

ANTECEDENTES

La historia del sector aéreo ha estado marcada por el proceso de regulación fijado tras la Convención de Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago en 1944, que crea la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), que vino a regular la navegación aérea en cuanto a derechos y deberes de los Estados.

Durante esta convención, los Estados contratantes, decidieron someter a su aprobación previa de cada Estado, la operación comercial de las líneas aéreas extranjeras sobre su territorio y en relación con su territorio.

Esta decisión responde al ejercicio, por parte de cada uno de los Estados contratantes, del derecho de soberanía, plena y exclusiva, sobre su espacio aéreo, y a los efectos de hacer posible el sobrevuelo dentro de un ordenamiento eficaz, a este respecto, los países debieron concederse recíprocamente ciertos derechos especiales.

De esta manera, en la citada convención se definieron cinco libertades para la aviación civil; dos de carácter técnico referidas al derecho "de paso", es decir, de sobrevolar el territorio de un estado firmante y el de realizar una escala técnica en el mismo, recogidas por el Acuerdo Internacional sobre Servicios Aéreos; y, otras tres -añadidas junto a las otras por el Acuerdo Internacional sobre Transporte Aéreo- de carácter más "comercial" concretadas en el derecho acordado entre dos estados miembros a desembarcar pasajeros o mercancías en el territorio de uno de ellos, el derecho a embarcarlos y finalmente, el derecho acordado entre dos estados a realizar una escala comercial adicional a la ruta principal entre ellos en un territorio tercero.

A estas cinco libertades iniciales recogidas en los tratados multilaterales se han ido sumando otras, fruto de la práctica surgida de las negociaciones efectuadas por los Estados entre sí, que han ampliado el abanico de las mismas hasta llegar a las nueve actuales.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

BICENTENARIO.UY
INSTRUCCIONES
DEL AÑO XIII

C.E. Nº 207914

**MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

El reconocimiento de soberanía de los estados de su propio espacio aéreo que implicaban las libertades, nació de la intervención de los gobiernos en el sector de aviación civil al que se le confiere un carácter estratégico vinculado no solo a objetivos económicos sino también de política exterior y defensa.

Sin embargo, tras un largo periodo de injerencia pública, a partir de 1973, y a raíz de los problemas estructurales propios de una gestión pública de la aviación civil-comercial que puso de manifiesto la crisis internacional, este modelo regulado empieza a cuestionarse iniciándose tíbicamente con la liberalización en 1975 de los vuelos chárter en los Estados Unidos de América, para posteriormente ir eliminando progresivamente restricciones, salvo las meramente técnicas, para que las compañías pudieran establecer libremente sus rutas.

Tras la desregulación del mercado doméstico en el proceso norteamericano de liberalización, este se va a extender a otros mercados con gobiernos favorables a la desintervención.

A su vez, el crecimiento que genera la desregulación del mercado local en las compañías aéreas norteamericanas, provoca que pronto este no pueda satisfacer sus necesidades de expansión, de manera que buscan optimizar su capacidad en el mercado mundial, para lo cual, Estados Unidos y otros países comenzaron negociaciones internacionales con el objetivo de flexibilizar las reglas del mercado.

En el caso de la Unión Europea, el proceso de desregularización se inicia en 1987 mediante tres paquetes de medidas que finalizan en 1997 con la eliminación total de las restricciones interiores existentes, estableciendo la apertura completa del cielo europeo entre los diferentes estados miembros.

En todo caso, y aunque el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional parece mantener una tendencia clara, cabe decir, atendiendo a lo descrito y a modo de conclusión que a día de hoy, el modelo que se ha implantado generalizadamente a la hora de gestionar los derechos de tráfico y de los espacios aéreos, es el de la negociación



ES UN ORIGINAL DEL TEXTO ORIGINAL

bilateral observándose en ella por lo demás una creciente vocación a negociar sobre los acuerdos llamados de "cielos abiertos", en los cuales no solo se negocian las 5 libertades inicialmente establecidas en 1944 en Chicago, sino que se avanza hasta la 9 que se ha mencionado.

En el caso Uruguay, el país ha ido en esa línea negociando acuerdos bilaterales de transporte aéreo con un número creciente de países. Dichos convenios bilaterales siguen un esquema común de forma que en primer lugar se opta por la multidesignación de empresas que pueden operar. En segundo lugar se liberalizan los cuadros de rutas y la capacidad, incluyendo dentro de este concepto, tanto el número de frecuencias como el tipo de aeronaves que cada parte otorga a sus compañías para operar.

Tratando al mismo tiempo que como mínimo se contemple el régimen de tercera, cuarta y quinta libertad; sin perjuicio de intentar llegar a incluir las otras libertades como forma de favorecer la inserción de Uruguay en el mercado aerocomercial mundial.

En tal sentido Uruguay ha venido negociando acuerdos bilaterales de servicios de Transporte Aéreo con diferentes países de la región, entre los cuales se encuentra los Estados Unidos Mexicanos.

Contemplando en dicho acuerdo la multidesignación de aerolíneas por cada estado y cierta libertad en materia de capacidad, aunque si bien los derechos de quinta libertad están previstos en el acuerdo, el ejercicio de los mismos deberá ser previamente convenido entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos Estados

TEXTO

El Acuerdo consta de un Preámbulo, 22 Artículos y tres Anexos.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

BICENTENARIO
INSTRUCCIONES
DEL AÑO III

C.E. Nº 208963

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

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

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

[Signature]
JOSÉ MUJICA
Presidente de la República

[Multiple handwritten signatures]



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



C.E. Nº 208962

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

ASUNTO.Nº 450b/2013.

- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
- MINISTERIO DEL INTERIOR
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
- MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
- MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA
- MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
- MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
- MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA
- MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE
- MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE
- MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 03 SEP 2013

PROYECTO DE LEY

ARTICULO 1º.- Apruébase el ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS y sus tres Anexos, ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, suscripto en Montevideo, República Oriental del Uruguay, el 14 de agosto de 2009.

ARTICULO 2º.- Comuníquese, etc.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

Handwritten signatures and initials at the bottom of the document.

SM
SM

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Aprobación

Informe

Al Senado:

ANTECEDENTES.

La historia del sector aéreo ha estado marcada por el proceso de regulación fijado tras la Convención de Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago en 1944, que crea la organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) que vino a regular la navegación aérea en cuanto a derechos y deberes de los Estados.

Durante esta convención, los Estados contratantes, decidieron someter a su aprobación previa de cada Estado, la operación comercial de las líneas aéreas extranjeras sobre su territorio y en relación con su territorio.

Esta decisión responde al ejercicio, por parte de cada uno de los Estados contratantes, del derecho de soberanía, plena y exclusiva, sobre su espacio aéreo, y a los efectos de hacer posible el sobrevuelo dentro de un ordenamiento eficaz, a este respecto, los países debieron concederse recíprocamente ciertos derechos especiales.

De esta manera, en la citada convención se definieron cinco libertades para la aviación civil; dos de carácter técnico referidas al derecho "de paso", es decir, de sobrevolar el territorio de un estado firmante y el de realizar una escala técnica en el mismo, recogidas por el Acuerdo Internacional sobre Servicios Aéreos; y, otras tres -añadidas junto a las otras por el Acuerdo Internacional sobre Transporte Aéreo- de carácter más "comercial" concretadas en el derecho acordado entre dos estados miembros a desembarcar pasajeros o mercancías en el territorio de uno de ellos, el derecho a embarcarlos y finalmente, el derecho acordado entre dos estados a realizar una escala comercial adicional a la ruta principal entre ellos en un territorio tercero.

A estas cinco libertades iniciales recogidas en los tratados multilaterales se han ido sumando otras, fruto de la práctica surgida de las negociaciones efectuadas por los Estados entre sí, que han ampliado el abanico de las mismas hasta llegar a las nueve actuales.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

El reconocimiento de soberanía de los estados de su propio espacio aéreo que implicaban las libertades, nació la intervención de los gobiernos en el sector de aviación civil al que se le confiere un carácter estratégico vinculado no solo a objetivos económicos sino también de política exterior y defensa.

Sin embargo, tras un largo periodo de injerencia pública, a partir de 1973, y a raíz de los problemas estructurales propios de una gestión pública de la aviación civil-comercial que puso de manifiesto la crisis internacional, este modelo regulado empieza a cuestionarse iniciándose tíbicamente con la liberalización en 1975 de los vuelos chárter en los Estados Unidos de América, para posteriormente ir eliminando progresivamente restricciones, salvo las meramente técnicas, para que las compañías pudieran establecer libremente sus rutas.

Tras la desregulación del mercado doméstico en el proceso norteamericano de liberalización, este se va a extender a otros mercados con gobiernos favorables a la no intervención.

A su vez, el crecimiento que genera la desregulación del mercado local en las compañías aéreas norteamericanas, provoca que pronto este no pueda satisfacer sus necesidades de expansión, de manera que buscan optimizar su capacidad en el mercado mundial, para lo cual, Estados Unidos y otros países comenzaron negociaciones internacionales con el objetivo de flexibilizar las reglas del mercado.

En el caso de la Unión Europea, el proceso de desregularización se inicia en 1987 mediante tres paquetes de medidas que finalizan en 1997 con la eliminación total de las restricciones interiores existentes, estableciendo la apertura completa del cielo europeo entre los diferentes estados miembros.

En todo caso, y aunque el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional parece mantener una tendencia clara, cabe decir, atendiendo a lo descrito y a modo de conclusión que a día de hoy, el modelo que se ha implantado generalizadamente a la hora de gestionar los derechos de tráfico y de los espacios aéreos es el de la negociación bilateral observándose en ella por lo demás una creciente vocación a negociar sobre los acuerdos llamados de "cielos abiertos" en los cuales no solo se negocian las 5 libertades inicialmente establecidas en 1944 en Chicago, sino que se: avanza hasta la 9 que se ha mencionado.

En el caso Uruguay, el país ha ido en esa línea negociando acuerdos bilaterales de transporte aéreo con un número creciente de países. Dichos convenios bilaterales siguen un esquema común de forma que en primer lugar se opta por la multidesignación de empresas que pueden operar. En segundo lugar se liberalizan los cuadros de rutas y la capacidad, incluyendo dentro de

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

este concepto, tanto el número de frecuencias como el tipo de aeronaves que cada parte otorga a sus compañías para opera!".

Tratando al mismo tiempo que como mínimo se contemple el régimen de tercera, cuarta y quinta libertad; sin perjuicio de intentar llegar a incluir las otras libertades como forma de favorecer la inserción de Uruguay en el mercado aerocomercial mundial.

En tal sentido Uruguay ha venido negociando acuerdos bilaterales de servicios de Transporte Aéreo con diferentes países de la región, entre los cuales se encuentra los Estados Unidos Mexicanos.

Contemplando en dicho acuerdo la multidesignación de aerolíneas por cada estado y cierta libertad en materia de capacidad, aunque si bien los derechos de quinta libertad están previstos en el acuerdo, el ejercicio de los mismos deberá ser previamente convenido entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos Estados.

TEXTO.

El Acuerdo consta de un Preámbulo, 22 Artículos y tres Anexos.

TEXTO.

ARTÍCULO I DEFINICIONES

Para la interpretación, aplicación y efectos del presente Convenio y sus Anexos, los términos siguientes significarán:

a) "Autoridades Aeronáuticas", en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de....

ARTÍCULO II OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1.- Ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer los servicios convenidos.

2.- Sujeto a las previsiones del presente Convenio y a sus Anexos, la línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, mientras operen los servicios convenidos, gozarán de los siguientes derechos:

- a) sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio, y

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

c) prestar servicios regulares, combinados de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga entre los territorios de las Partes Contratantes en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Convenio.

ARTÍCULO III DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN 1.- Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para operar los servicios en las rutas especificadas de conformidad con el presente Convenio y de revocar o sustituir tales designaciones.

Dichas designaciones se transmitirán por vía diplomática y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con el Artículo 11.

2.- Las Autoridades Aeronáuticas se comunicarán lo más pronto posible la información relativa a las autorizaciones otorgadas a sus propias líneas aéreas para explotar en todo o parte los servicios convenidos. Dicha información consistirá, particularmente, en la copia de las autorizaciones acordadas y de sus modificaciones eventuales, así como cualquiera otra que pueda resultar de interés para las Partes Contratantes.

3.- Al recibir la designación, la otra Parte Contratante deberá conceder las líneas aéreas designadas, sin demora, las debidas autorizaciones para operar los servicios acordados en el presente Convenio, de conformidad con las disposiciones de los numerales 5 y 6 del presente Artículo.

5.- Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el numeral 1 del presente Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 11 del presente Convenio, si la línea aérea no está constituida o no tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte

Contratante que la designa, o si no está sometida al control normativo efectivo de dicha Parte Contratante.

6.- Cuando una línea o líneas aéreas hayan sido designadas o autorizadas, podrán iniciar en cualquier momento la explotación de los servicios convenidos, dentro del plazo otorgado, siempre que en materia de tarifas hayan procedido de conformidad con las disposiciones del Anexo 11 del presente Convenio.

ARTÍCULO IV PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS 1.- Habrá una oportunidad justa e igual para que las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante operen los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo 1 (Cuadro de Rutas) del presente Convenio.

2.- Al operar los servicios convenidos, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tomarán en cuenta los intereses de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, de manera que no se afecten indebidamente los servicios que esta última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3.- Los servicios convenidos que proporcionen las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, guardarán una estrecha relación con

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

las necesidades de transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, que provengan de o estén destinados al territorio de la Parte que haya designado a la línea o líneas aéreas.

ARTÍCULO V REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS

1.- Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, de conformidad con lo establecido en el Artículo 11 del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en los siguientes casos:

- a) cuando la línea o líneas aéreas no cumplan con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que conceda los derechos;
- b) cuando la línea o líneas aéreas no estén constituidas o no tengan su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c) cuando la línea o líneas aéreas no estén bajo el control normativo efectivo del Estado designante, y
- d) cuando la línea o líneas aéreas dejen de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del presente Convenio.

2.- A menos que la revocación o suspensión inmediatas sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de la celebración de una Reunión de Consulta con arreglo al Artículo XVIII del presente Convenio.

ARTÍCULO VI USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS E IMPDERECHOS AEROPORTUARIOS.

1.- Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.

2.- Al utilizar dichas instalaciones y servicios prestados por una Parte Contratante, la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante no deberán pagar precios y derechos aeroportuarios más altos que los que pagan las demás líneas aéreas que operan en servicios internacionales regulares.

ARTÍCULO VII OPORTUNIDADES COMERCIALES

1.- La línea o líneas aéreas designadas por cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. La línea o líneas aéreas designadas por cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

3.- De conformidad con la legislación de cada Parte Contratante las líneas aéreas designadas podrán encargarse de sus propios servicios de apoyo en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante (servicios autónomos) o, si lo prefieren, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de apoyo en tierra a todas las líneas aéreas designadas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.

4.- Cada línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes podrán dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre uso, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante.

5.- Sujeto a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, la línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial con el propósito, entre otros, de compartir códigos con la línea o líneas aéreas designadas de la misma Parte Contratante, de la otra Parte Contratante o con líneas aéreas de terceros países, con la condición de que todas las líneas aéreas en tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico y de ruta correspondientes.

ARTÍCULO VIII IMPUESTOS Y DERECHOS ADUANEROS 1.- Cuando una aeronave que opera de conformidad con los servicios acordados por la línea o líneas aéreas designadas por una Parte Contratante, llegue al territorio de la otra Parte Contratante, la aeronave y el equipo con que cuente regularmente, piezas de repuesto (incluyendo motores), combustible, aceite (incluyendo fluidos hidráulicos, lubricantes) y provisiones (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves, no estarán sujetas, a condición de reciprocidad, al pago de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otras cuotas o cargos similares, siempre que el equipo y los conceptos mencionados permanezca, a bordo de la aeronave hasta que retornen al extranjero.

2.- No estarán sujetos igualmente, a condición de reciprocidad, al pago de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otras cuotas o cargos similares, el equipo y conceptos siguientes:

a) el equipo regular de la aeronave, piezas de repuesto (incluyendo motores), combustible, los aceites (incluyendo fluidos hidráulicos, lubricantes) y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) introducidos al territorio de la otra Parte Contratante con la intención de ser utilizados en la aeronave operada de conformidad con los servicios acordados

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

por la línea aérea designada, aún cuando dicho equipo y conceptos sean utilizados en una parte del viaje realizado en el territorio de la otra Parte Contratante;

b) las piezas de repuesto (incluyendo motores) introducidos al territorio de la otra Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de la aeronave operada de conformidad con los servicios acordados por la línea aérea designada, y

c) los documentos como boletos, reservas de boletos impresos y el material publicitario (limitado a catálogos, listas de precios y avisos comerciales), introducidos por la línea o líneas aéreas designadas por una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante.

3.- El equipo y los conceptos a que se refieren los numerales 1 y 2 del presente Artículo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la autorización de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante. En tal caso, estarán almacenados bajo la supervisión y control de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante hasta que sean retornados al extranjero o sean destinados a un régimen aduanero, de conformidad con la legislación aduanera vigente en ese momento.

4.- El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos, a condición de reciprocidad, al pago de los derechos por servicios prestados, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otras cuotas o cargos similares.

5.- Por lo que respecta al impuesto sobre la renta, los ingresos, las utilidades o ganancias provenientes de la explotación del servicio aéreo internacional, obtenidas por una persona residente para los efectos fiscales de una de las Partes Contratantes estarán sujetas a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dicha persona es residente, de conformidad con lo dispuesto por los numerales siguientes.

6.- Los ingresos, las utilidades o ganancias provenientes del traspaso de dominio de aeronaves explotadas en tráfico internacional obtenidas por una persona residente en una de las Partes Contratantes estarán sujetas a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dicha persona es residente y siempre que dichos ingresos, utilidades o ganancias sean accesorios a la actividad principal de explotación del servicio aéreo internacional.

7.- El capital o patrimonio constituido por las aeronaves utilizadas en la explotación del servicio aéreo internacional por una persona residente de una de las Partes Contratantes y por bienes muebles afectos a dicha explotación, estarán sujetos a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dicha persona sea residente.

8.- Los ingresos, utilidades o ganancias provenientes de la explotación del servicio aéreo internacional, derivadas de la participación en un fondo común, en un negocio conjunto o en una agencia de operaciones internacionales obtenidas por una persona residente para efectos fiscales de una de las Partes

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Contratantes estarán sujetas a impuestos solamente en la Parte contratante de la cual dicha persona es residente.

9.- Los ingresos, excedentes o ganancias, capital o patrimonio de las sucursales, representaciones u oficinas, de las personas residentes de una de las partes Contratantes que operen en el territorio de la otra Parte Contratante en la explotación del servicio aéreo internacional, estarán sujetos a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dichas personas sean residentes.

10.- Lo dispuesto en los dos numerales anteriores también será aplicable cuando sociedades de distintos países hayan acordado realizar actividades empresariales de transporte aéreo internacional, en una de las Partes Contratantes, de manera conjunta que se relacione con la participación detentada en dicho consorcio o empresa conjunta por una persona residente de una Parte Contratante.

11.- Los ingresos, utilidades o ganancias a que refieren los seis numerales anteriores, no incluyen los que se obtengan por la prestación de servicios de hospedaje o de una actividad de transporte distinta a la explotación de aeronaves en tráfico internacional.

12.- Los impuestos actuales a los que se refieren los numerales 5 a 13 del presente Artículo son:

a) en los Estados Unidos Mexicanos:

i) el impuesto sobre la renta, y

ii) el impuesto empresarial a tasa única

b) en la República Oriental del Uruguay:

i) el Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas (/RAE)

ii) el Impuesto a las Rentas de los No Residentes (I RNR), y

iii) Impuesto al Patrimonio (IP)

13.- Lo dispuesto en los numerales relativos al impuesto sobre la renta de este Artículo también se aplicará a los impuestos de naturaleza idéntica o análoga a los previstos en el numeral anterior, que se establezcan con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o aquellos que lo sustituyan.

14.- Lo dispuesto en los numerales 5 a 13 del presente Artículo no será aplicable en el caso de que se encuentre en vigor un convenio para evitar la doble tributación que prevea una exención similar entre las Partes Contratantes.

ARTÍCULO IX TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES Cada Parte Contratante se compromete a asegurar, sujeto a la observancia de la legislación aplicable en la materia, absoluta libertad de transferencia de los excedentes de los ingresos sobre gastos realizados en su territorio, que sean concernientes al transporte de pasajeros, correo y carga efectuado por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

Las transferencias entre las Partes Contratantes, cuando se hallen reguladas por un convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

ARTÍCULO X FACILIDADES A PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA EN TRÁNSITO Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes, que no dejen la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos a un control simplificado, sin perjuicio de las disposiciones legales aplicables en el territorio de cada Parte Contratante o a las medidas que puedan ser adoptadas para prevenir y combatir los delitos contra la seguridad de la aviación civil.

ARTÍCULO XI RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS, LICENCIAS Y HABILITACIONES Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados o títulos de aptitud, y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes, que se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, para los fines de la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados, títulos de aptitud o licencias fueran expedidos o convalidados, sean iguales o superiores, al mínimo que pueda ser establecido en la Convención.

ARTÍCULO XII INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES 1.- En caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante, ésta realizará lo necesario para auxiliar inmediatamente a la aeronave, a los miembros de la tripulación y a los pasajeros, y adoptará las medidas para asegurar la integridad de la aeronave, del equipaje, de la carga y del correo que se encuentren en la misma.
2.- La Parte Contratante en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, comunicará inmediatamente el hecho a la otra Parte Contratante y tomará las medidas necesarias para la investigación de las circunstancias y causas del mismo y, a solicitud, autorizará a los representantes de esta otra Parte Contratante para que participen como observadores durante la investigación.
3.- La Parte Contratante que realice la investigación del accidente proporcionará a la otra Parte Contratante información sobre sus resultados y un informe final.

ARTÍCULO XIII APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS 1 - Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves destinadas a la navegación área internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.
2. - Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes, referentes a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación, equipaje, correo y carga, así como los concernientes a los trámites de migración, pasaportes, aduana, policía y sanidad, se aplicarán a los pasajeros, equipaje, tripulación, correo y carga transportados por las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

3.- Ninguna de las Partes Contratantes deberá dar preferencia en la aplicación de leyes o reglamentos en materia de derechos aduaneros, migración y similares, a su propia línea o líneas aéreas, a cualquier otra o a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante que preste servicios aéreos internacionales similares.

ARTÍCULO XIV ZONAS PROHIBIDAS 1.- Cada Parte Contratante podrá, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones sean aplicadas igualmente a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante o las líneas aéreas de los terceros Estados que exploten servicios aéreos similares.

2.- Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y ubicación razonables, a fin de no obstaculizar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de una Parte Contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO XV INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN 1.- Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes harán un intercambio regular de información con la intención de colaborar estrechamente y de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio.

2.- La Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante en cuya jurisdicción la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante o su personal hayan cometido una infracción contra los reglamentos de navegación aérea, lo notificará a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante.

3.- Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán suministrar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fueren solicitados, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios y de que disponga. Tales informes podrán incluir todos los datos necesarios para determinar la cantidad de tráfico transportado por las líneas aéreas designadas en los servicios convenidos, el origen y destino de tal tráfico.

ARTÍCULO XVI SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1.- De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos cometidos a bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, o de cualquiera otra convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean ratificadas por ambas Partes Contratantes.

2.- Las Partes Contratantes se prestarán toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3.- Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes, exigirán que los explotadores de aeronave de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4.- Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el numeral anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente las medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministro de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

ARTÍCULO XVII SEGURIDAD OPERACIONAL 1.- Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en aspectos relacionados

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

con las instalaciones y servicios aeronáuticos, las tripulaciones de vuelo, las aeronaves y su explotación. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2.- Si después de realizadas tales consultas una de las partes contratantes considera que la otra Parte Contratante no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas establecidas en la Convención, notificará a la otra Parte Contratante sus conclusiones y las medidas que considere necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte Contratante deberá tomar medidas correctivas adecuadas y, de no hacerlo dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la notificación, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo V del presente Convenio. La Parte afectada podrá tomar acciones temporales de manera previa a la expiración de los quince (15) días cuando se requiera por una emergencia.

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

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

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

ARTÍCULO XVIII CONSULTAS Y MODIFICACIONES AL CONVENIO Y SUS ANEXOS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación o modificación de este Convenio o su correcto cumplimiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, se realizarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en la

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las Partes Contratantes.

3. - Si las Partes Contratantes acordaran modificar el presente Convenio, las modificaciones se deberán formalizar a través de un canje de Notas diplomáticas y entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última de las Notas por las que ambas Partes Contratantes se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

4.- Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar el presente Convenio, podrá solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, en relación con las modificaciones propuestas.

5.- Si las modificaciones se relacionan únicamente con el Anexo 1 (Cuadro de Rutas), las consultas se llevarán a cabo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Cuando estas Autoridades acuerden un nuevo Cuadro de Rutas, las modificaciones convenidas entrarán en vigor después de que sean confirmadas mediante un intercambio de comunicaciones.

ARTÍCULO XIX MODIFICACIONES POR CONVENIO MULTILATERAL Si un convenio multilateral sobre transporte aéreo internacional, ratificado por ambas Partes Contratantes entrara en vigor, el presente Convenio será modificado de conformidad con las disposiciones de dicho Convenio.

ARTÍCULO XX SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS 1.- En caso de surgir alguna controversia respecto de la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes deberán en principio intentar solucionarla mediante negociaciones directas conforme al régimen de Consultas previsto en el numeral 2 del Artículo XVIII.

2.- Si las Partes Contratantes no llegaran a una solución mediante dichas negociaciones, la controversia podrá ser sometida a la decisión de un Tribunal de Arbitraje cuya constitución y funcionamiento se sujetarán a los siguientes lineamientos:

a) el Tribunal estará integrado por tres árbitros, cada Parte Contratante nombrará un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos anteriores y no podrá ser nacional de ninguna de las Partes Contratantes;

b) el nombramiento de los dos primeros árbitros se efectuará dentro del término de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes reciba la Nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro de los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos primeros y actuará como Presidente del Tribunal;

c) si no se observasen los plazos del inciso b) cualquiera de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe los nombramientos pertinentes. En caso de que el Presidente del Consejo tenga la

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido de otra manera, será sustituido por el Vice-Presidente que no tuviere tal impedimento, quien efectuará los nombramientos;

d) el Tribunal de Arbitraje adoptará su propio reglamento y emitirá su fallo por mayoría de votos, dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de su constitución. Este plazo podrá ser prorrogado por acuerdo de ambas País Contratantes;

e) las decisiones del Tribunal de Arbitraje serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará los honorarios y gastos de su árbitro. Los honorarios y gastos del tercer árbitro y los gastos de proceso serán cubiertos en proporciones iguales por ambas Partes Contratantes, incluyendo cualquier gasto en que hubiese incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil

Internacional para llevar a la práctica los procedimientos; establecidos en el numeral 2 inciso c) del presente Artículo;

f) en todos los casos en que una Parte Contratante no acate la decisión del Tribunal y mientras subsista esa actitud, la otra Parte Contratante podrá limitar o revocar el ejercicio de los derechos otorgados en virtud del presente Convenio, a la Parte Contratante en falta.

3.- Las Partes Contratantes podrán acordar otros mecanismos de solución de controversias.

ARTÍCULO XXI DISPOSICIONES FINALES 1.- El presente Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última Nota diplomática a través de la cual ambas Partes Contratantes se hayan notificado el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación nacional para tal efecto.

2.- El presente Convenio y toda modificación al mismo, se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

3.- El presente Convenio sustituye a todos los actos, permisos, derechos, privilegios y concesiones existentes a la fecha de su firma, otorgados por cualquiera de las Partes Contratantes en favor de la Otra, con relación a los servicios convenidos.

4. - El presente Convenio tendrá vigencia indefinida, a menos que cualquiera de las Partes Contratantes manifieste su decisión de denunciarlo, mediante el procedimiento establecido en el Artículo XXII del presente Convenio.

ARTÍCULO XXII DENUNCIA DEL CONVENIO 1.- Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, denunciar el presente Convenio, mediante notificación por escrito dirigida simultáneamente a la otra Parte Contratante y a la Organización de Aviación Civil Internacional, a través de la vía diplomática, con doce (12) meses de antelación.

2.- El presente Convenio dejará de estar en vigencia doce (12) meses después de recibida la notificación por la otra Parte Contratante, a no ser que dicha notificación sea retirada de común acuerdo, antes de la fecha de expiración de

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

este período. Si la Parte Contratante a la cual fue dirigida la notificación no acusa recibo, se considerará recibida catorce (14) días después de haber llegado la notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

SECCION I. ANEXO I CUADRO DE RUTAS La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrán el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

Puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos

NOTAS:

Puntos en el territorio Puntos más allá de la República Oriental del Uruguay

1.- La línea o líneas aéreas designadas podrán efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

2.- La línea o líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

3.- La línea o líneas aéreas designadas podrán combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

4.- La línea o líneas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades.

5.- La línea o líneas aéreas designadas podrán operar cualquier número de frecuencias, con cualquier equipo.

6.- No obstante lo establecido en el Artículo 111, cada Parte Contratante podrá designar hasta dos líneas aéreas por cada par de ciudades para operar los servicios convenidos.

7.- La línea o líneas aéreas designadas podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad en los siguientes puntos: Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y La Paz, Bolivia; Río de Janeiro, Brasil; Medellín, Colombia; Quito y Guayaquil, Ecuador; Asunción, Paraguay. La operación de derechos de tráfico de quinta libertad en puntos distintos a los señalados en este numeral, estará sujeta al acuerdo y a la previa autorización de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

8.- Los horarios, itinerarios y frecuencias de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación y registro ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con veinte (20) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación. Asimismo, deberán notificarse en el mismo plazo, los requisitos de seguridad operacional y las modificaciones eventuales a todos ellos.

SECCION II La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República

Oriental del Uruguay, tendrán el derecho de operar servicios aéreos regulares en

la siguiente ruta:

Puntos en el territorio de República Oriental del Uruguay.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Puntos intermedios.

Puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Punto más allá.

1.- La línea o líneas aéreas designadas podrán efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

2.- La línea o líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de la República Oriental del Uruguay.

3.- La línea o líneas aéreas designadas podrán combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

4.- La línea o líneas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades.

5.- La línea o líneas aéreas designadas podrán operar cualquier número de frecuencias, con cualquier equipo.

6.- No obstante lo establecido en el Artículo 111, cada Parte Contratante podrá designar hasta dos líneas aéreas por cada par de ciudades para operar los servicios convenidos.

7.- La línea o líneas aéreas designadas podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad en los siguientes puntos: Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y La Paz, Bolivia; Río de Janeiro, Brasil; Medellín, Colombia; Quito y Guayaquil, Ecuador; Asunción, Paraguay.

La operación de derechos de tráfico de quinta libertad en puntos distintos a los señalados en este numeral, estará sujeta al acuerdo y a la previa autorización de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

8.- Los horarios, itinerarios y frecuencias de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación y registro ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con veinte (20) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación. Asimismo, deberán notificarse en el mismo plazo, los requisitos de seguridad operacional y las modificaciones eventuales a todos ellos.

ANEXO 11 TARIFAS 1.- Las tarifas aplicables por la línea o líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte Contratante o proveniente de él, se establecerán por las mismas a niveles razonables, tomando en cuenta todos los elementos de valoración relevantes, tales como costo de explotación, las características del servicio, excedentes razonables, tarifas aplicadas en condiciones similares por otras líneas aéreas, los intereses de los usuarios y consideraciones de mercado, entre otros.

2.- Las tarifas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, al menos con quince (15) días hábiles de antelación a la fecha propuesta para su entrada en vigor, a menos que la Parte Contratante a la que se le someta, permita presentarla en un plazo menor. Para la entrada en vigor de cualquier tarifa y comercialización de la misma, será

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

necesaria la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, sin que para ello se requiera que las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes acuerden entre sí las tarifas a aplicarse.

3.- Sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de competencia y protección a los usuarios, vigentes en el territorio de cada Parte Contratante, la Autoridad Aeronáutica de cada Parte Contratante podrá rechazar dentro de un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, a partir de la fecha de la presentación de una tarifa para su aprobación por cualquier línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, si se considera que dicha tarifa:

- a) es excesivamente alta o sumamente restrictiva en perjuicio de los consumidores; o
- b) su aplicación podría constituir un comportamiento anticompetitivo de tal manera que cause daños serios a otra línea aérea designada, o
- c) es artificialmente baja en beneficio de una línea aérea designada y en perjuicio de otras.

4.- En cualquiera de los casos anteriores, si la línea aérea designada a la que se rechazó la tarifa, presenta su inconformidad por tal acto, las Autoridades Aeronáuticas podrán establecer, a fin de llegar a un acuerdo respecto de la tarifa apropiada; mientras tanto, no podrá comercializarse ni aplicarse dicha tarifa. En caso de que no se llegue a ningún acuerdo sobre la tarifa apropiada, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo XX del presente Convenio.

5.- Si la Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante considera que una tarifa vigente aplicada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, tiende a presentar efectos anticompetitivos y causa daños serios a otras líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, o su aplicación tiende a perjudicar a los consumidores, podrá solicitar a dicha línea o líneas aéreas que retiren del mercado la tarifa en cuestión; en caso de negativa, podrá solicitar consultas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante para tratar de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada. De no llegarse a ningún acuerdo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo XX del presente Convenio.

6.- Sin perjuicio de lo señalado en los numerales anteriores, cada Parte Contratante permitirá a cualquier línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes equiparar una tarifa más baja o más competitiva propuesta o aprobada por cualquier otra línea aérea designada entre los territorios de las Partes Contratantes, previa aprobación de ambas Autoridades Aeronáuticas.

7.- Una tarifa aprobada conforme a las disposiciones del presente Artículo permanecerá vigente hasta la cancelación de la misma o el establecimiento de una nueva tarifa que la reemplace, con excepción de lo señalado en el numeral 5 anterior. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante harán todo lo posible para asegurar que las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante apliquen únicamente las tarifas aprobadas por ambas Partes Contratantes.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

ANEXO 111 VUELOS NO REGULARES DE PASAJEROS Y CARGA Ambas Partes Contratantes se otorgarán todas las facilidades para operar vuelos no regulares de pasajeros y carga, hacia cualquier destino de la otra Parte Contratante, siempre y cuando sean complementarios de los servicios regulares, y en ningún caso se traduzcan o sean equivalentes a los servicios regulares.

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

Sala de la Comisión, 3 de agosto de 2017.

ENRIQUE PINTADO

Miembro Informante

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

PABLO MIERES

MARCOS OTHEGUY

RAFAEL PATERNAIN

TEXTO DEL CONVENIO



República Oriental del Uruguay

**CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
Y
EL GOBIERNO LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en adelante denominados "las Partes Contratantes",

ANIMADOS por el deseo de fomentar y fortalecer las relaciones de carácter económico existentes entre ambos Estados;

CONSCIENTES de que el establecimiento de servicios de transporte aéreo es un instrumento eficaz y necesario para tales fines;

TENIENDO presente el espíritu de cooperación y los principios contenidos en los instrumentos multilaterales a los que ambas Partes Contratantes se han adherido;

Han convenido lo siguiente:

**ARTÍCULO I
DEFINICIONES**

Para la interpretación, aplicación y efectos del presente Convenio y sus Anexos, los términos siguientes significarán:

- a) "Autoridades Aeronáuticas", en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de





República Oriental del Uruguay

**ARTÍCULO II
OTORGAMIENTO DE DERECHOS**

1.- Ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer los servicios convenidos.

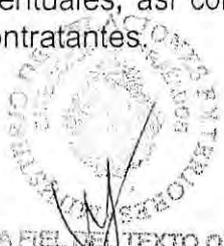
2.- Sujeto a las previsiones del presente Convenio y a sus Anexos, la línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, mientras operen los servicios convenidos, gozarán de los siguientes derechos:

- a) sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio, y
- c) prestar servicios regulares, combinados de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga entre los territorios de las Partes Contratantes en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Convenio.

**ARTÍCULO III
DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN**

1.- Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para operar los servicios en las rutas especificadas de conformidad con el presente Convenio y de revocar o sustituir tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por vía diplomática y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con el Artículo II.

2.- Las Autoridades Aeronáuticas se comunicarán lo más pronto posible la información relativa a las autorizaciones otorgadas a sus propias líneas aéreas para explotar en todo o parte los servicios convenidos. Dicha información consistirá, particularmente, en la copia de las autorizaciones acordadas y de sus modificaciones eventuales, así como cualquiera otra que pueda resultar de interés para las Partes Contratantes.



14



República Oriental del Uruguay

3.- Al recibir la designación, la otra Parte Contratante deberá conceder a las líneas aéreas designadas, sin demora, las debidas autorizaciones para operar los servicios acordados en el presente Convenio, de conformidad con las disposiciones de los numerales 5 y 6 del presente Artículo.

4.- La Autoridad Aeronáutica de una de las Partes Contratantes podrá requerir que la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren, de conformidad con las disposiciones del Convenio, que están calificadas para cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos aplicados por dicha Autoridad a la explotación de los servicios convenidos.

5.- Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el numeral 1 del presente Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo II del presente Convenio, si la línea aérea no está constituida o no tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte Contratante que la designa, o si no está sometida al control normativo efectivo de dicha Parte Contratante.

6.- Cuando una línea o líneas aéreas hayan sido designadas o autorizadas, podrán iniciar en cualquier momento la explotación de los servicios convenidos, dentro del plazo otorgado, siempre que en materia de tarifas hayan procedido de conformidad con las disposiciones del Anexo II del presente Convenio.

ARTÍCULO IV
PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

1.- Habrá una oportunidad justa e igual para que las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante operen los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo I (Cuadro de Rutas) del presente Convenio.

2.- Al operar los servicios convenidos, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tomarán en cuenta los intereses de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, de manera que no se afecten



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

indebidamente los servicios que esta última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3.- Los servicios convenidos que proporcionen las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, guardarán una estrecha relación con las necesidades de transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, que provengan de o estén destinados al territorio de la Parte que haya designado a la línea o líneas aéreas.

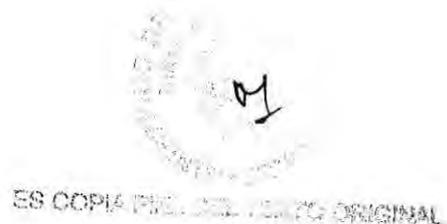
**ARTÍCULO V
REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS**

1.- Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, de conformidad con lo establecido en el Artículo II del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en los siguientes casos:

- a) cuando la línea o líneas aéreas no cumplan con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que conceda los derechos;
- b) cuando la línea o líneas aéreas no estén constituidas o no tengan su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c) cuando la línea o líneas aéreas no estén bajo el control normativo efectivo del Estado designante, y
- d) cuando la línea o líneas aéreas dejen de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del presente Convenio.

2.- A menos que la revocación o suspensión inmediatas sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de la celebración de una Reunión de Consulta con arreglo al Artículo XVIII del presente Convenio.


ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL


ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

República Oriental del Uruguay

**ARTÍCULO VI
USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS E IMPOSICIÓN DE
DERECHOS AEROPORTUARIOS**

1.- Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.

2.- Al utilizar dichas instalaciones y servicios prestados por una Parte Contratante, la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante no deberán pagar precios y derechos aeroportuarios más altos que los que pagan las demás líneas aéreas que operan en servicios internacionales regulares.

**ARTÍCULO VII
OPORTUNIDADES COMERCIALES**

1.- La línea o líneas aéreas designadas por cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. La línea o líneas aéreas designadas por cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo.

3.- De conformidad con la legislación de cada Parte Contratante las líneas aéreas designadas podrán encargarse de sus propios servicios de apoyo en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante (servicios autónomos) o, si lo prefieren, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos



República Oriental del Uruguay

en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de apoyo en tierra a todas las líneas aéreas designadas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.

4.- Cada línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes podrán dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre uso, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante.

5.- Sujeto a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, la línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial con el propósito, entre otros, de compartir códigos con la línea o líneas aéreas designadas de la misma Parte Contratante, de la otra Parte Contratante o con líneas aéreas de terceros países, con la condición de que todas las líneas aéreas en tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico y de ruta correspondientes.

**ARTÍCULO VIII
IMPUESTOS Y DERECHOS ADUANEROS**

1.- Cuando una aeronave que opera de conformidad con los servicios acordados por la línea o líneas aéreas designadas por una Parte Contratante, llegue al territorio de la otra Parte Contratante, la aeronave y el equipo con que cuente regularmente, piezas de repuesto (incluyendo motores), combustible, aceite (incluyendo fluidos hidráulicos, lubricantes) y provisiones (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves, no estarán sujetas, a condición de reciprocidad, al pago de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otras cuotas o cargos similares, siempre que el equipo y los conceptos mencionados permanezcan a bordo de la aeronave hasta que retornen al extranjero.



ES COPIA DEL TEXTO ORIGINAL

ES COPIA DEL

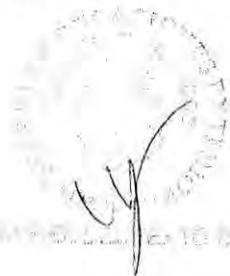


República Oriental del Uruguay

2.- No estarán sujetos igualmente, a condición de reciprocidad, al pago de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otras cuotas o cargos similares, el equipo y conceptos siguientes:

- a) el equipo regular de la aeronave, piezas de repuesto (incluyendo motores), combustible, los aceites (incluyendo fluidos hidráulicos, lubricantes) y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) introducidos al territorio de la otra Parte Contratante con la intención de ser utilizados en la aeronave operada de conformidad con los servicios acordados por la línea aérea designada, aún cuando dicho equipo y conceptos sean utilizados en una parte del viaje realizado en el territorio de la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de repuesto (incluyendo motores) introducidos al territorio de la otra Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de la aeronave operada de conformidad con los servicios acordados por la línea aérea designada, y
- c) los documentos como boletos, reservas de boletos impresos y el material publicitario (limitado a catálogos, listas de precios y avisos comerciales), introducidos por la línea o líneas aéreas designadas por una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante.

3.- El equipo y los conceptos a que se refieren los numerales 1 y 2 del presente Artículo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la autorización de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante. En tal caso, estarán almacenados bajo la supervisión y control de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante hasta que sean retornados al extranjero o sean destinados a un régimen aduanero, de conformidad con la legislación aduanera vigente en ese momento.



REGISTRO DE LA LEGACIÓN CONSULAR



ES COPIA DE

COPIA



República Oriental del Uruguay

4.- El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos, a condición de reciprocidad, al pago de los derechos por servicios prestados, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otras cuotas o cargos similares.

5.- Por lo que respecta al impuesto sobre la renta, los ingresos, las utilidades o ganancias provenientes de la explotación del servicio aéreo internacional, obtenidas por una persona residente para los efectos fiscales de una de las Partes Contratantes estarán sujetas a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dicha persona es residente, de conformidad con lo dispuesto por los numerales siguientes.

6.- Los ingresos, las utilidades o ganancias provenientes del traspaso de dominio de aeronaves explotadas en tráfico internacional obtenidas por una persona residente en una de las Partes Contratantes estarán sujetas a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dicha persona es residente y siempre que dichos ingresos, utilidades o ganancias sean accesorios a la actividad principal de explotación del servicio aéreo internacional.

7.- El capital o patrimonio constituido por las aeronaves utilizadas en la explotación del servicio aéreo internacional por una persona residente de una de las Partes Contratantes y por bienes muebles afectos a dicha explotación, estarán sujetos a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dicha persona sea residente.

8.- Los ingresos, utilidades o ganancias provenientes de la explotación del servicio aéreo internacional, derivadas de la participación en un fondo común, en un negocio conjunto o en una agencia de operaciones internacionales obtenidas por una persona residente para efectos fiscales de una de las Partes Contratantes estarán sujetas a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dicha persona es residente.

9.- Los ingresos, excedentes o ganancias, capital o patrimonio de las sucursales, representaciones u oficinas, de las personas residentes de una de las Partes Contratantes que operen en el territorio de la otra Parte Contratante en la explotación del servicio aéreo internacional, estarán sujetos a impuestos solamente en la Parte Contratante de la cual dichas personas sean residentes.



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

ES COPIA



República Oriental del Uruguay

10.- Lo dispuesto en los dos numerales anteriores también será aplicable cuando sociedades de distintos países hayan acordado realizar actividades empresariales de transporte aéreo internacional, en una de las Partes Contratantes, de manera conjunta que se relacione con la participación detentada en dicho consorcio o empresa conjunta por una persona residente de una Parte Contratante.

11.- Los ingresos, utilidades o ganancias a que refieren los seis numerales anteriores, no incluyen los que se obtengan por la prestación de servicios de hospedaje o de una actividad de transporte distinta a la explotación de aeronaves en tráfico internacional.

12.- Los impuestos actuales a los que se refieren los numerales 5 a 13 del presente Artículo son:

- a) en los Estados Unidos Mexicanos:
 - i) el impuesto sobre la renta, y
 - ii) el impuesto empresarial a tasa única
- b) en la República Oriental del Uruguay:
 - i) el Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas (IRAE)
 - ii) el Impuesto a las Rentas de los No Residentes (IRNR),
 y
 - iii) Impuesto al Patrimonio (IP)

13.- Lo dispuesto en los numerales relativos al impuesto sobre la renta de este Artículo también se aplicará a los impuestos de naturaleza idéntica o análoga a los previstos en el numeral anterior, que se establezcan con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o aquellos que lo sustituyan.

14.- Lo dispuesto en los numerales 5 a 13 del presente Artículo no será aplicable en el caso de que se encuentre en vigor un convenio para evitar la doble tributación que prevea una exención similar entre las Partes Contratantes.

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

ARTÍCULO IX TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES

Cada Parte Contratante se compromete a asegurar, sujeto a la observancia de la legislación aplicable en la materia, absoluta libertad de transferencia de los excedentes de los ingresos sobre gastos realizados en su territorio, que sean concernientes al transporte de pasajeros, correo y carga efectuado por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Las transferencias entre las Partes Contratantes, cuando se hallen reguladas por un convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.

ARTÍCULO X FACILIDADES A PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA EN TRÁNSITO

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes, que no dejen la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos a un control simplificado, sin perjuicio de las disposiciones legales aplicables en el territorio de cada Parte Contratante o a las medidas que puedan ser adoptadas para prevenir y combatir los delitos contra la seguridad de la aviación civil.

ARTÍCULO XI RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS, LICENCIAS Y HABILITACIONES

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados o títulos de aptitud, y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes, que se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, para los fines de la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados, títulos de aptitud o licencias fueran expedidos o convalidados, sean iguales o superiores, al mínimo que pueda ser establecido en la Convención.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

República Oriental del Uruguay

ARTÍCULO XII INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

1.- En caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante, ésta realizará lo necesario para auxiliar inmediatamente a la aeronave, a los miembros de la tripulación y a los pasajeros, y adoptará las medidas para asegurar la integridad de la aeronave, del equipaje, de la carga y del correo que se encuentren en la misma.

2.- La Parte Contratante en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, comunicará inmediatamente el hecho a la otra Parte Contratante y tomará las medidas necesarias para la investigación de las circunstancias y causas del mismo y, a solicitud, autorizará a los representantes de esta otra Parte Contratante para que participen como observadores durante la investigación.

3.- La Parte Contratante que realice la investigación del accidente proporcionará a la otra Parte Contratante información sobre sus resultados y un informe final.

ARTÍCULO XIII APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS

1 - Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves destinadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2.- Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes, referentes a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación, equipaje, correo y carga, así como los concernientes a los trámites de migración, pasaportes, aduana, policía y sanidad, se aplicarán a los pasajeros, equipaje, tripulación, correo y carga transportados por las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

3.- Ninguna de las Partes Contratantes deberá dar preferencia en la aplicación de leyes o reglamentos en materia de derechos aduaneros, migración y similares, a su propia línea o líneas aéreas, a cualquier otra o a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante que preste servicios aéreos internacionales similares.

ARTÍCULO XIV ZONAS PROHIBIDAS

1.- Cada Parte Contratante podrá, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones sean aplicadas igualmente a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante o las líneas aéreas de los terceros Estados que exploten servicios aéreos similares.

2.- Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y ubicación razonables, a fin de no obstaculizar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de una Parte Contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO XV INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

1.- Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes harán un intercambio regular de información con la intención de colaborar estrechamente y de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio.

2.- La Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante en cuya jurisdicción la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante o su personal hayan cometido una infracción contra los reglamentos de navegación aérea, lo notificará a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante.

3.- Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán suministrar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fueren solicitados, los informes estadísticos que





República Oriental del Uruguay

razonablemente puedan considerarse necesarios y de que disponga. Tales informes podrán incluir todos los datos necesarios para determinar la cantidad de tráfico transportado por las líneas aéreas designadas en los servicios convenidos, el origen y destino de tal tráfico.

**ARTÍCULO XVI
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

1.- De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos cometidos a bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, o de cualquiera otra convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean ratificadas por ambas Partes Contratantes.

2.- Las Partes Contratantes se prestarán toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3.- Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio

[Firma]
EL GOBIERNO URUGUAYANO

[Firma]
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

sobre Aviación Civil Internacional. En la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes, exigirán que los explotadores de aeronave de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4.- Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el numeral anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente las medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministro de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

ARTÍCULO XVII SEGURIDAD OPERACIONAL

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



República Oriental del Uruguay

2.- Si después de realizadas tales consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas establecidas en la Convención, notificará a la otra Parte Contratante sus conclusiones y las medidas que considere necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte Contratante deberá tomar medidas correctivas adecuadas y, de no hacerlo dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la notificación, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo V del presente Convenio. La Parte afectada podrá tomar acciones temporales de manera previa a la expiración de los quince (15) días cuando se requiera por una emergencia.

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

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

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



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

ARTÍCULO XVIII CONSULTAS Y MODIFICACIONES AL CONVENIO Y SUS ANEXOS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación o modificación de este Convenio o su correcto cumplimiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, se realizarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en la que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las Partes Contratantes.

3.- Si las Partes Contratantes acordaran modificar el presente Convenio, las modificaciones se deberán formalizar a través de un canje de Notas diplomáticas y entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última de las Notas por las que ambas Partes Contratantes se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

4.- Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar el presente Convenio, podrá solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, en relación con las modificaciones propuestas.

5.- Si las modificaciones se relacionan únicamente con el Anexo I (Cuadro de Rutas), las consultas se llevarán a cabo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Cuando estas Autoridades acuerden un nuevo Cuadro de Rutas, las modificaciones convenidas entrarán en vigor después de que sean confirmadas mediante un intercambio de comunicaciones.

ARTÍCULO XIX MODIFICACIONES POR CONVENIO MULTILATERAL

Si un convenio multilateral sobre transporte aéreo internacional, ratificado por ambas Partes Contratantes entrara en vigor, el presente Convenio será modificado de conformidad con las disposiciones de dicho Convenio.


 MINISTERIO DE TRANSPORTE Y NAVEGACION AEREA
 URUGUAY


 MINISTERIO DE TRANSPORTE Y NAVEGACION AEREA
 URUGUAY



República Oriental del Uruguay

ARTÍCULO XX
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1.- En caso de surgir alguna controversia respecto de la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes deberán en principio intentar solucionarla mediante negociaciones directas conforme al régimen de Consultas previsto en el numeral 2 del Artículo XVIII.

2.- Si las Partes Contratantes no llegaran a una solución mediante dichas negociaciones, la controversia podrá ser sometida a la decisión de un Tribunal de Arbitraje cuya constitución y funcionamiento se sujetarán a los siguientes lineamientos:

- a) el Tribunal estará integrado por tres árbitros, cada Parte Contratante nombrará un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos anteriores y no podrá ser nacional de ninguna de las Partes Contratantes;
- b) el nombramiento de los dos primeros árbitros se efectuará dentro del término de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes reciba la Nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro de los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos primeros y actuará como Presidente del Tribunal;
- c) si no se observasen los plazos del inciso b) cualquiera de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe los nombramientos pertinentes. En caso de que el Presidente del Consejo tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido de otra manera, será sustituido por el Vice-Presidente que no tuviere tal impedimento, quien efectuará los nombramientos;



República Oriental del Uruguay

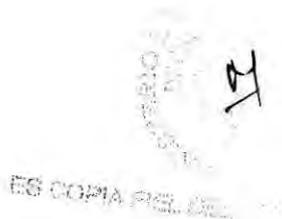
- d) el Tribunal de Arbitraje adoptará su propio reglamento y emitirá su fallo por mayoría de votos, dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de su constitución. Este plazo podrá ser prorrogado por acuerdo de ambas Partes Contratantes;
- e) las decisiones del Tribunal de Arbitraje serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará los honorarios y gastos de su árbitro. Los honorarios y gastos del tercer árbitro y los gastos de proceso serán cubiertos en proporciones iguales por ambas Partes Contratantes, incluyendo cualquier gasto en que hubiese incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional para llevar a la práctica los procedimientos establecidos en el numeral 2 inciso c) del presente Artículo;
- f) en todos los casos en que una Parte Contratante no acate la decisión del Tribunal y mientras subsista esa actitud, la otra Parte Contratante podrá limitar o revocar el ejercicio de los derechos otorgados en virtud del presente Convenio, a la Parte Contratante en falta.

3.- Las Partes Contratantes podrán acordar otros mecanismos de solución de controversias.

ARTÍCULO XXI
DISPOSICIONES FINALES

1.- El presente Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última Nota diplomática a través de la cual ambas Partes Contratantes se hayan notificado el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación nacional para tal efecto.

2.- El presente Convenio y toda modificación al mismo, se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.





República Oriental del Uruguay

3.- El presente Convenio sustituye a todos los actos, permisos, derechos, privilegios y concesiones existentes a la fecha de su firma, otorgados por cualquiera de las Partes Contratantes en favor de la Otra, con relación a los servicios convenidos.

4.- El presente Convenio tendrá vigencia indefinida, a menos que cualquiera de las Partes Contratantes manifieste su decisión de denunciarlo, mediante el procedimiento establecido en el Artículo XXII del presente Convenio.

**ARTÍCULO XXII
DENUNCIA DEL CONVENIO**

1.- Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, denunciar el presente Convenio, mediante notificación por escrito dirigida simultáneamente a la otra Parte Contratante y a la Organización de Aviación Civil Internacional, a través de la vía diplomática, con doce (12) meses de antelación.

2.- El presente Convenio dejará de estar en vigencia doce (12) meses después de recibida la notificación por la otra Parte Contratante, a no ser que dicha notificación sea retirada de común acuerdo, antes de la fecha de expiración de este período. Si la Parte Contratante a la cual fue dirigida la notificación no acusa recibo, se considerará recibida catorce (14) días después de haber llegado la notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional.


REPUBLICA DEL URUGUAY
OFICIAL ORIGINAL


OFICIAL ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

Firmado en la ciudad de *Montevideo* el *catorce* de *agosto* de 2009, en dos ejemplares originales en idioma español.

POR LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

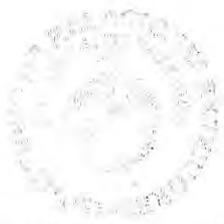
GONZALO FERNÁNDEZ
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES

POR LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

PATRICIA ESPINOSA CANTELLANO
SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

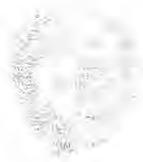
Dr. MANUEL VIEIRA
Director
DIRECCION DE TRATADOS

uf
ES COPIA DEL TEXTO ORIGINAL



ES COPIA DEL TEXTO ORIGINAL

EMBAJADOR DR. JORGE LUIS JURE
DIRECCION DE TRATADOS



República Oriental del Uruguay

**ANEXO I
CUADRO DE RUTAS**

SECCION I.

La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrán el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

Puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos	Puntos intermedios	Puntos en el territorio de la República Oriental del Uruguay	Puntos más allá

NOTAS:

1.- La línea o líneas aéreas designadas podrán efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

2.- La línea o líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

uy
 ESTADO DE URUGUAY
 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
 ESTE COPIA DEL ORIGINAL

VP
 ESTADO DE URUGUAY
 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
 ESTE COPIA DEL ORIGINAL

República Oriental del Uruguay

3.- La línea o líneas aéreas designadas podrán combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

4.- La línea o líneas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades.

5.- La línea o líneas aéreas designadas podrán operar cualquier número de frecuencias, con cualquier equipo.

6.- No obstante lo establecido en el Artículo III, cada Parte Contratante podrá designar hasta dos líneas aéreas por cada par de ciudades para operar los servicios convenidos.

7.- La línea o líneas aéreas designadas podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad en los siguientes puntos: Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y La Paz, Bolivia; Río de Janeiro, Brasil; Medellín, Colombia; Quito y Guayaquil, Ecuador; Asunción, Paraguay.

La operación de derechos de tráfico de quinta libertad en puntos distintos a los señalados en este numeral, estará sujeta al acuerdo y a la previa autorización de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

8.- Los horarios, itinerarios y frecuencias de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación y registro ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con veinte (20) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación. Asimismo, deberán notificarse en el mismo plazo, los requisitos de seguridad operacional y las modificaciones eventuales a todos ellos.

SECCION II

La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, tendrán el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

Puntos en el territorio de la República Oriental del Uruguay	Puntos intermedios	Puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos	Puntos más allá
--	--------------------	---	-----------------

NOTAS:

1.- La línea o líneas aéreas designadas podrán efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

2.- La línea o líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en territorio de la República Oriental del Uruguay.

3.- La línea o líneas aéreas designadas podrán combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

4.- La línea o líneas aéreas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades.

5.- La línea o líneas aéreas designadas podrán operar cualquier número de frecuencias, con cualquier equipo.

6.- No obstante lo establecido en el Artículo III, cada Parte Contratante podrá designar hasta dos líneas aéreas por cada par de ciudades para operar los servicios convenidos.

7.- La línea o líneas aéreas designadas podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad en los siguientes puntos: Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y La Paz, Bolivia; Río de Janeiro, Brasil; Medellín, Colombia; Quito y Guayaquil, Ecuador; Asunción, Paraguay.

La operación de derechos de tráfico de quinta libertad en puntos distintos a los señalados en este numeral, estará sujeta al acuerdo y a la previa autorización de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.





República Oriental del Uruguay

8.- Los horarios, itinerarios y frecuencias de vuelo para los servicios convenidos, serán presentados para su aprobación y registro ante las Autoridades Aeronáuticas, por lo menos con veinte (20) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones, salvo cambios menores de carácter temporal que podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación. Asimismo, deberán notificarse en el mismo plazo, los requisitos de seguridad operacional y las modificaciones eventuales a todos ellos.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

República Oriental del Uruguay

ANEXO II TARIFAS

1.- Las tarifas aplicables por la línea o líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte Contratante o proveniente de él, se establecerán por las mismas a niveles razonables, tomando en cuenta todos los elementos de valoración relevantes, tales como costo de explotación, las características del servicio, excedentes razonables, tarifas aplicadas en condiciones similares por otras líneas aéreas, los intereses de los usuarios y consideraciones de mercado, entre otros.

2.- Las tarifas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, al menos con quince (15) días hábiles de antelación a la fecha propuesta para su entrada en vigor, a menos que la Parte Contratante a la que se le someta, permita presentarla en un plazo menor. Para la entrada en vigor de cualquier tarifa y comercialización de la misma, será necesaria la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, sin que para ello se requiera que las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes acuerden entre si las tarifas a aplicarse.

3.- Sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de competencia y protección a los usuarios, vigentes en el territorio de cada Parte Contratante, la Autoridad Aeronáutica de cada Parte Contratante podrá rechazar dentro de un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, a partir de la fecha de la presentación de una tarifa para su aprobación por cualquier línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, si se considera que dicha tarifa:

- a) es excesivamente alta o sumamente restrictiva en perjuicio de los consumidores; o


MINISTERIO DE TRANSPORTE Y NAVEGACION AEREA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

- b) su aplicación podría constituir un comportamiento anticompetitivo de tal manera que cause daños serios a otra línea aérea designada, o
- c) es artificialmente baja en beneficio de una línea aérea designada y en perjuicio de otras.

4.- En cualquiera de los casos anteriores, si la línea aérea designada a la que se rechazó la tarifa, presenta su inconformidad por tal acto, las Autoridades Aeronáuticas podrán establecer, a fin de llegar a un acuerdo respecto de la tarifa apropiada; mientras tanto, no podrá comercializarse ni aplicarse dicha tarifa. En caso de que no se llegue a ningún acuerdo sobre la tarifa apropiada, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo XX del presente Convenio.

5.- Si la Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante considera que una tarifa vigente aplicada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, tiende a presentar efectos anticompetitivos y causa daños serios a otras líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, o su aplicación tiende a perjudicar a los consumidores, podrá solicitar a dicha línea o líneas aéreas que retiren del mercado la tarifa en cuestión; en caso de negativa, podrá solicitar consultas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante para tratar de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada. De no llegarse a ningún acuerdo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo XX del presente Convenio.

6.- Sin perjuicio de lo señalado en los numerales anteriores, cada Parte Contratante permitirá a cualquier línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes equiparar una tarifa más baja o más competitiva propuesta o aprobada por cualquier otra línea aérea designada entre los territorios de las Partes Contratantes, previa aprobación de ambas Autoridades Aeronáuticas.

7.- Una tarifa aprobada conforme a las disposiciones del presente Artículo permanecerá vigente hasta la cancelación de la misma o el establecimiento de una nueva tarifa que la reemplace, con excepción de lo

[Handwritten signature]
 AERONÁUTICA DEL URUGUAY

4



República Oriental del Uruguay

señalado en el numeral 5 anterior. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante harán todo lo posible para asegurar que las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante apliquen únicamente las tarifas aprobadas por ambas Partes Contratantes.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

31

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



República Oriental del Uruguay

**ANEXO III
VUELOS NO REGULARES DE PASAJEROS Y CARGA**

Ambas Partes Contratantes se otorgarán todas las facilidades para operar vuelos no regulares de pasajeros y carga, hacia cualquier destino de la otra Parte Contratante, siempre y cuando sean complementarios de los servicios regulares, y en ningún caso se traduzcan o sean equivalentes a los servicios regulares.

51

uy

COPIA DEL MEJOR TEXTO ORIGINAL