



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY  
**CÁMARA DE SENADORES**  
SECRETARÍA

**Carpeta Nº 1081 de 2018**

**Repartido Nº 654**

**Junio de 2018**

# **ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS**

Aprobación

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

XLVIIIa. Legislatura



**MINISTERIO DE  
RELACIONES EXTERIORES**

**ASUNTO Nº 118 a/2018.**

**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, ENERGÍA Y MINERÍA  
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL  
MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA  
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA  
MINISTERIO DE TURISMO  
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO  
AMBIENTE  
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL**

Montevideo, **24 ABR 2018**

Señora Presidente de la Asamblea General

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los Artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de Ley adjunto, mediante el cual se aprueba el Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Oriental del Uruguay y el Reino de los Países Bajos, suscrito en Montevideo el 12 de diciembre de 2016.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Los beneficios de estar conectado con el resto del mundo mediante una red de rutas aéreas son cada vez mayores, desde el punto de vista de la facilidad de acceso, el ahorro de tiempo, la seguridad y las ventajas económicas. Poseer, asimismo, Acuerdos sobre esta materia contribuye al comercio y turismo entre otras actividades, las que permitirán brindar nuevas

opciones a los viajeros, mejorando la conectividad, así como, la competitividad, mientras el transporte de carga podrá unir a los países con los mercados globales.

Teniendo como referencia el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil, del cual ambos Estados son Partes, tanto Uruguay como el Reino de los Países Bajos desean contribuir al progreso de la aviación civil. Es por lo anterior, que Uruguay viene practicando la apertura de los mercados de tráfico aéreo y en esta oportunidad este Acuerdo con el Reino de los Países Bajos, que comprende también el territorio de este en el Caribe, es muestra de ello.

Este Instrumento permite ejercer derechos de tráfico comercial no solo de terceras y cuartas libertades, sino también de la quinta a la novena libertad. Esta es la máxima libertad, dado que le permite a una aerolínea ejercer el derecho de transportar personas y objetos entre dos puntos de un Estado Parte, en vuelos no iniciados en el país de origen de la aerolínea.

Por lo anteriormente expuesto, el instrumento suscripto es una muestra del interés de las Partes de continuar progresando en la profundización de la excelente relación bilateral que caracteriza a ambos países.

## **TEXTO**

El Acuerdo consta de un Preámbulo, 24 artículos y un Anexo donde se establece el cuadro de rutas:

**El artículo 1** define los términos a ser empleados en el Acuerdo, lo que resulta relevante para establecer el alcance que estos puedan tener.

**El artículo 2** estipula la concesión del derecho de las Partes a sobrevolar su territorio sin aterrizar; el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; también prevé que mientras opere un servicio acordado en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio



**MINISTERIO DE  
RELACIONES EXTERIORES**

con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, conjunta o separadamente.

Por otra parte, el inciso d. estipula el derecho de ejercer derechos de tráfico comercial desde la quinta hasta la novena libertad.

**El artículo 3** refiere al derecho de las Partes de designar una o más líneas aéreas, para que en las rutas que se especifican en el anexo, puedan operar los servicios aéreos internacionales, y también puedan sustituir por otra a una línea aérea previamente designada.

Este artículo, asimismo, estipula los requisitos que se deberán cumplir para que las líneas aéreas designadas puedan ser autorizadas a operar.

**El artículo 4** prevé los casos en que el retiro, revocación, suspensión o limitación de la autorización de las operativas de una línea aérea designada por la otra Parte contratante puede tener lugar.

**El artículo 5** estipula que los precios no estarán sujetos a la aprobación de ninguna de las Partes, las que se limitarán a intervenir para impedir precios que impliquen una conducta anticompetitiva, a efectos de perjudicar a un competidor o de excluirlo de una ruta. También, se podrá intervenir para proteger a los consumidores de precios exorbitantes o de sus condiciones restrictivas, debidos al abuso de una posición dominante y se podrá proteger a las líneas aéreas designadas de precios artificialmente bajos.

**El artículo 6** refiere a las actividades comerciales que podrán desempeñar las líneas aéreas designadas por cada Parte contratante.

**El artículo 7** prevé que las aerolíneas no tendrán ninguna limitación para cambiar el tipo o número de aeronave utilizada, cualquier punto de la ruta especificada.

**El artículo 8** estipula la competencia leal, para que las líneas aéreas designadas tengan oportunidades justas e iguales de competir y para ello cada

Parte emprenderá acciones para eliminar todas las formas de discriminación o las prácticas de competencia desleal.

**El artículo 9** refiere a las exenciones según el principio de reciprocidad de todos los derechos aduaneros, de las tasas de inspección y de derechos o gravámenes similares, nacionales o locales, exigibles a la llegada al territorio de la Parte contratante, para las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, aprovisionamiento y material publicitario y promocional a bordo de dichas aeronaves.

**El artículo 10** prevé que los cargos a los usuarios deberán ser justos, razonables, que no discriminen indebidamente y deberán estar repartidos equitativamente entre las distintas categorías de usuarios.

**El artículo 11** regula sobre la doble imposición, previendo que solo se tributará por los beneficios de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada. Asimismo, se tributará en este último por las ganancias que procedan de la enajenación de aeronaves explotadas en el tráfico internacional o de los bienes muebles que formen parte de la explotación de dichas aeronaves.

También, se prevé que esto se aplicará a los ingresos y beneficios que provengan de la participación en un consorcio empresarial, en una empresa conjunta, en un acuerdo de cooperación comercial o un organismo que opere internacionalmente.

Se estipula, además, que las disposiciones de este artículo se aplicarán a los tributos que graven los ingresos brutos provenientes del transporte internacional de pasajeros y carga.

**El artículo 12** prevé el derecho de las aerolíneas designadas a transferir desde el territorio de venta a su propio territorio nacional, los excedentes de los



**MINISTERIO DE  
RELACIONES EXTERIORES**

ingresos sobre los gastos en el territorio de venta. Se prevé, asimismo, lo que quedará incluido en las transferencias netas.

**El artículo 13** refiere a la aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos que deberán cumplir las Partes contratantes al ingresar al territorio de cada Parte.

Las líneas aéreas designadas desde la entrada en el territorio de cada Parte hasta el momento del abandono de este, deberán observar las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes contratantes con respecto a la admisión o a la entrada en su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o sobre la conducción y la navegación de dichas aeronaves.

Por otra parte, desde el momento de entrar en el territorio y hasta el momento de abandonar el territorio, las tripulaciones, los pasajeros, la carga o el correo transportado en las aerolíneas deberán cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes contratantes relativos a la inmigración, pasaportes o cualquier otro documento de viaje autorizado, entrada, despacho, aduanas y cuarentena.

**El artículo 14** prevé el reconocimiento de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o entregados recíprocamente por una Parte contratante serán válidos para la otra Parte a efectos de prestar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre y cuando los requisitos para que se expidan o entreguen recíprocamente dichos certificados y licencias igualen o excedan los requisitos mínimos que existan o puedan establecerse en el futuro.

**El artículo 15** refiere un sistema de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación, adoptadas por la otra Parte, y para el caso de que la Parte Contratante no mantenga o aplique cualquiera de dichas normas y requisitos de seguridad, la contraparte notificará a esta las

conclusiones y medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normativas mínimas.

En ese sentido, se estipula que si no se adoptaran las medidas adecuadas en el plazo de 15 días o en el plazo superior que se acuerde, se podrá aplicar el artículo 4 que prevé los casos de revocación y suspensión de la autorización.

**El artículo 16** prevé disposiciones relativas a la seguridad de la aviación, por lo que las Partes reafirman sus obligaciones recíprocas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

De conformidad con lo anterior, el artículo establece que las Partes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria 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 navegaciones aéreas y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

**El artículo 17** refiere a la potestad de exigir la presentación de horarios, programas de servicios aéreos no planificados, o planes operativos, para su aprobación que tendrá una Parte contratante a las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

**El artículo 18** prevé las consultas entre las autoridades aeronáuticas a efectos de aplicar y cumplir satisfactoriamente las disposiciones del presente Acuerdo. Por su parte, se podrán solicitar consultas a la contraparte para modificar este Instrumento o su Anexo.

**El artículo 19** estipula que en los casos en que surja una controversia entre las Partes sobre la interpretación o aplicación de este Acuerdo, estas se esforzarán por solucionar su controversia mediante negociaciones bilaterales, entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.



**MINISTERIO DE  
RELACIONES EXTERIORES**

No obstante, si hecho esto no se llega a una solución se establece que las Partes tratarán de solucionar su controversia por la vía diplomática.

También, el artículo prevé la posibilidad de someter la controversia a solicitud de cualquiera de las Partes a la decisión de un tribunal arbitral, para el caso de no se llegarse a una solución mediante negociación.

**El artículo 20** refiere a la potestad que tienen las Partes Contratantes de dar término al Instrumento.

**El artículo 21** prevé el registro de este Acuerdo en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**El artículo 22** estipula que al presente Acuerdo le serán aplicables las disposiciones del Convenio, asimismo, se prevé que si entra en vigor algún Acuerdo o Convenio multilateral sobre cualquier asunto cubierto por el presente Acuerdo, las disposiciones relevantes de dicho Acuerdo o Convenio multilateral prevalecerán sobre las disposiciones del presente Acuerdo.

**El artículo 23** refiere al ámbito territorial de aplicación del Instrumento.

**El artículo 24** y último refiere a la entrada en vigor del Acuerdo.

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

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

**Emb. Ariel Bergamino**  
Ministro Interino de Relaciones Exteriores

**D. TABARÉ VÁZQUEZ**  
Presidente de la República  
Período 2015 - 2020

25P  
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



C.E. Nº 257036

MINISTERIO DE  
RELACIONES EXTERIORES

139542

ASUNTO Nº 118 b/2018.

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, ENERGÍA Y MINERÍA  
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL  
MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA  
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA  
MINISTERIO DE TURISMO  
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO  
AMBIENTE  
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

<b>PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL</b>	
Recibido a la hora	12:00
Fecha	7/5/18
<b>CAMARA DE SENADORES</b>	
Recibido a la hora	15:00
Fecha	8/5/18
Carpeta Nº	1081/2018

Montevideo, 24 ABR 2018

PROYECTO DE LEY

ARTICULO ÚNICO.- Apruébase el Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República Oriental del Uruguay y el Reino de los Países Bajos, suscrito en Montevideo el 12 de diciembre de 2016.

**Emb. Ariel Bergamino**  
Ministro Interino de Relaciones Exteriores

orj

elo

puo

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL**  
**URUGUAY Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS**

**APROBACIÓN**

**Informe**

**Al Senado**

**ANTECEDENTES.**

Los beneficios de estar conectado con el resto del mundo mediante una red de rutas aéreas son cada vez mayores, desde el punto de vista de la facilidad de acceso, el ahorro de tiempo, la seguridad y las ventajas económicas. Poseer, asimismo, Acuerdos sobre esta materia contribuye al comercio y turismo entre otras actividades, las que permitirán brindar nuevas opciones a los viajeros, mejorando la conectividad, así como, la competitividad, mientras el transporte de carga podrá unir a los países con los mercados globales.

Teniendo como referencia el Convenio de Chicago de 1944, es que este Instrumento de Acuerdo con el Reino de los Países Bajos, permite ejercer derechos de tráfico comercial no solo de terceras y cuartas libertades, sino también de la quinta a la novena libertad. Esta es la máxima libertad, dado que le permite a una aerolínea ejercer el derecho de transportar personas y objetos entre dos puntos de un Estado Parte, en vuelos no iniciados en el país de origen de la aerolínea.

**SÍNTESIS DEL TEXTO.**

El Acuerdo consta de un Preámbulo, 24 artículos y un Anexo donde se establece el cuadro de rutas:

El artículo 1 define los términos a ser empleados en el Acuerdo, lo que resulta relevante para establecer el alcance que estos puedan tener.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

El artículo 2 estipula la concesión del derecho de las Partes a sobrevolar su territorio sin aterrizar; el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; también prevé que mientras opere un servicio acordado en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, conjunta o separadamente. Por otra parte, el inciso d. estipula el derecho de ejercer derechos de tráfico comercial desde la quinta hasta la novena libertad.

El artículo 3 refiere al derecho de las Partes de designar una o más líneas aéreas, para que en las rutas que se especifican en el anexo, puedan operar los servicios aéreos internacionales, y también puedan sustituir por otra a una línea aérea previamente designada. Este artículo, asimismo, estipula los requisitos que se deberán cumplir para que las líneas aéreas designadas puedan ser autorizadas a operar.

El artículo 4 prevé los casos en que el retiro, revocación, suspensión o limitación de la autorización de las operativas de una línea aérea designada por la otra Parte contratante puede tener lugar.

El artículo 5 estipula que los precios no estarán sujetos a la aprobación de ninguna de las Partes, las que se limitarán a intervenir para impedir precios que impliquen una conducta anticompetitiva, a efectos de perjudicar a un competidor o de excluirlo de una ruta. También, se podrá intervenir para proteger a los consumidores de precios exorbitantes o de sus condiciones restrictivas, debidos al abuso de una posición dominante y se podrá proteger a las líneas aéreas designadas de precios artificialmente bajos.

El artículo 6 refiere a las actividades comerciales que podrán desempeñar las líneas aéreas designadas por cada Parte contratante.

El artículo 7 prevé que las aerolíneas no tendrán ninguna limitación para cambiar el tipo o número de aeronave utilizada, cualquier punto de la ruta especificada.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

El artículo 8 estipula la competencia leal, para que las líneas aéreas designadas tengan oportunidades justas e iguales de competir y para ello cada Parte emprenderá acciones para eliminar todas las formas de discriminación o las prácticas de competencia desleal.

El artículo 9 refiere a las exenciones según el principio de reciprocidad de todos los derechos aduaneros, de las tasas de inspección y de derechos o gravámenes similares, nacionales o locales, exigibles a la llegada al territorio de la Parte contratante, para las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, aprovisionamiento y material publicitario y promocional a bordo de dichas aeronaves.

El artículo 10 prevé que los cargos a los usuarios deberán ser justos, razonables, que no discriminen indebidamente y deberán estar repartidos equitativamente entre las distintas categorías de usuarios.

El artículo 11 regula sobre la doble imposición, previendo que solo se tributará por los beneficios de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada. Asimismo, se tributará en este último por las ganancias que procedan de la enajenación de aeronaves explotadas en el tráfico internacional o de los bienes muebles que formen parte de la explotación de dichas aeronaves.

También, se prevé que esto se aplicará a los ingresos y beneficios que provengan de la participación en un consorcio empresarial, en una empresa conjunta, en un acuerdo de cooperación comercial o un organismo que opere internacionalmente.

Se estipula, además, que las disposiciones de este artículo se aplicarán a los tributos que graven los ingresos brutos provenientes del transporte internacional de pasajeros y carga.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

El artículo 12 prevé el derecho de las aerolíneas designadas a transferir desde el territorio de venta a su propio territorio nacional, los excedentes de los ingresos sobre los gastos en el territorio de venta. Se prevé, asimismo, lo que quedará incluido en las transferencias netas.

El artículo 13 refiere a la aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos que deberán cumplir las Partes contratantes al ingresar al territorio de cada Parte.

Las líneas aéreas designadas desde la entrada en el territorio de cada Parte hasta el momento del abandono de este, deberán observar las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes contratantes con respecto a la admisión o a la entrada en su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o sobre la conducción y la navegación de dichas aeronaves.

Por otra parte, desde el momento de entrar en el territorio y hasta el momento de abandonar el territorio, las tripulaciones, los pasajeros, la carga o el correo transportado en las aerolíneas deberán cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes contratantes relativos a la inmigración, pasaportes o cualquier otro documento de viaje autorizado, entrada, despacho, aduanas y cuarentena.

El artículo 14 prevé el reconocimiento de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o entregados recíprocamente por una Parte contratante serán válidos para la otra Parte a efectos de prestar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre y cuando los requisitos para que se expidan o entreguen recíprocamente dichos certificados y licencias igualen o excedan los requisitos mínimos que existan o puedan establecerse en el futuro.

El artículo 15 refiere un sistema de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación, adoptadas por la otra Parte, y para el caso de que la Parte Contratante no mantenga o aplique cualquiera de dichas normas y requisitos de seguridad, la contraparte notificará a esta las conclusiones y medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normativas mínimas.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

En ese sentido, se estipula que si no se adoptaran las medidas adecuadas en el plazo de 15 días o en el plazo superior que se acuerde, se podrá aplicar el artículo 4 que prevé los casos de revocación y suspensión de la autorización.

El artículo 16 prevé disposiciones relativas a la seguridad de la aviación, por lo que las Partes reafirman sus obligaciones recíprocas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

De conformidad con lo anterior, el artículo establece que las Partes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria 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 navegaciones aéreas y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

El artículo 17 refiere a la potestad de exigir la presentación de horarios, programas de servicios aéreos no planificados, o planes operativos, para su aprobación que tendrá una Parte contratante a las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

El artículo 18 prevé las consultas entre las autoridades aeronáuticas a efectos de aplicar y cumplir satisfactoriamente las disposiciones del presente Acuerdo. Por su parte, se podrán solicitar consultas a la contraparte para modificar este Instrumento o su Anexo.

El artículo 19 estipula que en los casos en que surja una controversia entre las Partes sobre la interpretación o aplicación de este Acuerdo, estas se esforzarán por solucionar su controversia mediante negociaciones bilaterales, entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

No obstante, si hecho esto no se llega a una solución se establece que las Partes tratarán de solucionar su controversia por la vía diplomática.

También, el artículo prevé la posibilidad de someter la controversia a solicitud de cualquiera de las Partes a la decisión de un tribunal arbitral, para el caso de no se llegarse a una solución mediante negociación.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

El artículo 20 refiere a la potestad que tienen las Partes Contratantes de dar término al Instrumento.

El artículo 21 prevé el registro de este Acuerdo en la Organización de Aviación Civil Internacional.

El artículo 22 estipula que al presente Acuerdo le serán aplicables las disposiciones del Convenio, asimismo, se prevé que si entra en vigor algún Acuerdo o Convenio multilateral sobre cualquier asunto cubierto por el presente Acuerdo, las disposiciones relevantes de dicho Acuerdo o Convenio multilateral prevalecerán sobre las disposiciones del presente Acuerdo.

El artículo 23 refiere al ámbito territorial de aplicación del Instrumento.

El artículo 24 y último refiere a la entrada en vigor del Acuerdo.

**TEXTO DEL ACUERDO.**

**Artículo 1. Definiciones.**

1. A los efectos del presente Acuerdo:

- a. el término "autoridades aeronáuticas" significa: para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Medio Ambiente; para la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) o, en cualquiera de los casos, la persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;
- b. los términos "servicio acordado" y "ruta especificada" significan respectivamente: los servicios aéreos internacionales de conformidad con el presente Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo;
- c. el término "Acuerdo" significa: el presente Acuerdo, su Anexo redactado en aplicación del mismo, así como cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo;
- d. los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" tendrán el significado que se les atribuye respectivamente en el artículo 96 del Convenio;

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

e. el término "cambio de aeronave" significa: la operación de uno de los servicios acordados por parte de una línea aérea designada, de modo que uno o más tramos de la ruta especificada se utilicen por diferentes aeronaves.

f. el término "Convenio" significa: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por las mismas;

g. el término "línea aérea designada" significa: la línea aérea que ha sido designada y autorizada conforme al artículo 3 del presente Acuerdo (Designación y autorización);

h. el término "aprovisionamiento" significa: artículos fungibles para uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluido\$ los comestibles;

i. el término "precio" significa: cualquier cantidad (con excepción de las tasas gubernamentales) cobrada o por cobrar por la línea aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluido el correo), incluidos:

i. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de un precio; y

ii. las cargas y condiciones por cualquier servicio auxiliar a dicho transporte que sea ofrecido por la línea aérea;

j. el término "territorio" en relación con cualquiera de las Partes Contratantes se considerará que está formado por las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de la Parte Contratante;

k. el término "cargo al usuario" significa: un gravamen que se impone a las líneas aéreas por la provisión de las instalaciones o los servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones afines.

l. el término "capacidad" significa: la combinación de la frecuencia por semana y la configuración y el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s);

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

m. el término "Estado miembro de la UE" significa: un Estado que sea actualmente o en el futuro una parte contratante del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;

n. el término "parte caribeña de los Países Bajos" significa: las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba.

o. el término "los Países Bajos" significa:

i. la parte europea de los Países Bajos, y

ii. la parte caribeña de los Países Bajos;

p. el término "residentes de 1ª parte caribeña de los Países Bajos" significa: residentes con la nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos. -

2. La legislación aplicable a la parte europea de los Países Bajos incluye legislación aplicable de la Unión Europea.

**Artículo 2. Concesión de derechos.**

A menos que se especifique algo distinto en el Anexo, cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la realización del transporte aéreo internacional por parte de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante:

a. el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

b. el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

c. mientras opere un servicio acordado en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, conjunta o separadamente; -

d. el derecho de ejercer derechos de tráfico comercial desde la quinta (5ª.) hasta la novena (9ª.) libertad.

**Artículo 3. Designación y autorización.**

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar mediante notificación escrita por vía diplomática a la otra Parte Contratante, una o más líneas aéreas para que operen

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo, así como a sustituir por otra a una línea aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha notificación, cada Parte Contratante deberá conceder sin demora a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación que correspondan, con sujeción a las disposiciones del presente artículo, siempre que:

a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:

i. esté establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea;

ii. el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;

iii. la línea aérea sea propiedad de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;

b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:

c. en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:

i. esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la parte caribeña de los Países Bajos;

ii. los Países Bajos ejerzan y mantengan el control reglamentario efectivo de la línea aérea;

iii. la línea aérea sea propiedad de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos, de nacionalidad holandesa, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos; en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

- i. esté establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay;
  - ii. la República Oriental del Uruguay ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea;
  - iii. la línea aérea sea propiedad de la República Oriental del Uruguay o de los nacionales de la República Oriental del Uruguay, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;
  - iv. la línea aérea sea propiedad de un Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos, a menos que se haya acordado algo diferente en un Acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre dicho Estado miembro de la CLAC y Uruguay; y que:
    - d. el gobierno que designe a la línea aérea cumpla y aplique las normas establecidas en el artículo 15 (Seguridad operacional) y en el artículo 16 (Seguridad de la aviación);
    - e. la línea aérea designada esté cualificada para cumplir las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que evalúa la solicitud o solicitudes.
3. Al recibir la autorización de operación señalada en el párrafo 2 del presente artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n), en cualquier momento, iniciar la operación de los servicios acordados, tanto una parte de ellos como su totalidad, siempre que cumpla con lo dispuesto en el presente Acuerdo.

**Artículo 4. Revocación y suspensión de la autorización.**

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones operativas de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante:
  - a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

- i. si no está establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea; o
  - ii. si el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
  - iii. si la línea aérea no es propiedad de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados, directamente o mediante participación mayoritaria o si no está efectivamente controlada por ellos;
- b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
- i. si no está establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la parte caribeña de los Países Bajos; o
  - ii. si los Países Bajos no ejercen o mantienen el control reglamento efectivo de la línea aérea; o
  - iii. si la línea aérea no es propiedad de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos, de nacionalidad holandesa, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos;
- c. en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:
- i. si no está establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay; o
  - ii. si la República Oriental del Uruguay no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea; o
  - iii. si la línea aérea no es propiedad de la República Oriental del Uruguay o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos; o

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

iv. si la línea aérea no es propiedad de un Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos;

d. si la línea aérea no ha cumplido las leyes y los reglamentos a los que refiere el artículo 13 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;

e. si la otra Parte Contratante no mantiene ni administra las normas consignadas en el artículo 15 (Seguridad operacional);

f. en caso de que esa línea aérea no reúna las condiciones que exigen las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede la autorización, en virtud de las leyes y reglamentos razonablemente aplicables a la prestación de los servicios aéreos internacionales, por dichas autoridades aeronáuticas de conformidad con el Convenio;

g. en caso de que la línea aérea actúe incumpliendo de otra forma las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que se requiera una acción inmediata para evitar que se prolongue el incumplimiento del párrafo 1 de este artículo, los derechos establecidos por este artículo se ejercerán solamente después de consultar a la otra Parte Contratante. A menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa, dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. Este artículo no limita los derechos que tiene cualquiera de las Partes Contratantes de suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una línea aérea o de líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 (Seguridad de la aviación).

**Artículo 5. Precios.**

Los precios por transporte aéreo internacional explotado de conformidad con el presente Acuerdo, no estarán sujetos a la aprobación de ninguna Parte Contratante, ni se exigirá su registro previo ante ninguna Parte Contratante, excepto para fines de información y por el tiempo que lo exijan sus leyes.

La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

i) Impedir precios que impliquen una conducta anticompetitiva que tenga, o probablemente tenga, o se intente que tenga, el efecto de perjudicar a un competidor o de excluirlo de una ruta;

ii) Proteger a los consumidores de precios exorbitantes o de sus condiciones restrictivas, debidos al abuso de una posición dominante;

iii) Proteger a las líneas aéreas designadas de precios artificialmente bajos. Las Partes Contratantes no podrán actuar unilateralmente para evitar que entre en vigor o que continúe vigente un precio que cobre o se proponga cobrar una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes Contratantes, o

b. una línea aérea de una Parte Contratante por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.

3. Si una Parte Contratante considera que un precio propuesto para ser aplicado por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo internacional, es contrario a las consideraciones establecidas en el párrafo 2 del presente artículo, podrá solicitar consultas de conformidad con el artículo 18 (Consultas y modificaciones) de este Acuerdo y notificará a la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Dichas consultas se celebrarán en un plazo no mayor a treinta (30) días a contar desde la recepción de la solicitud, y las Partes Contratantes cooperarán para procurar obtener la debida información para una solución razonable del asunto. Si las Partes Contratantes llegaran a un acuerdo con respecto a un precio que ha merecido una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante empleará sus mejores esfuerzos para hacer efectivo dicho acuerdo. En defecto de dicho acuerdo mutuo, el precio en cuestión no entrará en vigor ni continuará en vigor.

**Artículo 6. Actividades comercia/es.**

1. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante:

a. que abran oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios (incluido el derecho a vender y a expedir cualquier billete o conocimiento de embarque

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

aéreo, tanto sus propios billetes o conocimientos de embarque aéreo como los de cualquier otra línea aérea), así como otras instalaciones necesarias para proporcionar el transporte aéreo;

b. que se encarguen de la venta de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o suplementarios en el territorio de la otra Parte Contratante, tanto directamente como a través de sus agentes o de otras líneas aéreas, según su propia discreción;

c. que vendan dichos servicios de transporte y servicios auxiliares o suplementarios y que toda persona sea libre de adquirir el transporte o los servicios citados en cualquier moneda.

2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrá(n) introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal directivo, comercial, operativo y técnico que pueda(n) necesitar en relación con la prestación de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios.

3. Estas exigencias de personal podrán, a elección de la línea aérea designada, ser cubiertas por su propio personal o mediante la utilización de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar los citados servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. De conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante incluido, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, el Derecho de la Unión Europea, cada línea aérea designada tendrá, en el territorio de la otra Parte Contratante, el derecho de realizar su propia asistencia en tierra (auto asistencia o self handling) o, a su elección, el derecho de seleccionar entre los proveedores competidores que proporcionen servicios de asistencia en tierra en todo o en parte. Cuando dichas leyes y reglamentos limiten o impidan los servicios de auto asistencia, cada línea aérea designada será tratada de acuerdo con el principio de no discriminación en lo que refiere a su acceso a la auto asistencia y a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o varios proveedores.

5. Al explotar u ofrecer los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, cada una de las líneas aéreas designadas de cada Parte

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

Contratante podrán concluir acuerdos de cooperación comercial, tales como acuerdos sobre bloqueo de espacio o de código compartido con:

- a. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la misma Parte Contratante;
- b. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra parte Contratante, incluyendo código compartido interno;
- c. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de un tercer país; con tal que:
  - i. la(s) línea(s) aérea(s) operadora(s) que participen en los acuerdos de cooperación comercial deberán poseer los derechos de tráfico subyacentes incluidos los derechos de ruta y los derechos de capacidad y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;
  - ii. todas las líneas aéreas comercializadoras que participen en acuerdos de cooperación deberán poseer los derechos de ruta subyacentes, y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;
  - iii. (iii) en todos los billetes vendidos por la línea aérea en su punto de venta se especifique claramente al adquirente qué línea aérea operará realmente cada sector de la ruta y con qué línea aérea o líneas aéreas el adquirente estará ingresando en una relación contractual.

Cuando una línea aérea designada preste los servicios acordados de conformidad con acuerdos de código compartido como línea aérea explotadora, la capacidad total explotada se atribuirá a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea. La capacidad ofrecida por la línea aérea que actúe como línea aérea de comercialización en servicios de código compartido prestados por otras líneas aéreas, no se atribuirá a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea.

6. Cada línea aérea designada podrá utilizar modos de transporte de superficie en conexión con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga. Las actividades antes mencionadas deberán llevarse a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante.

**Artículo 7. Cambio de aeronave.**

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

1. En todos y cada uno de los segmentos de las rutas especificadas, una línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación relativa al cambio del tipo o el número de aeronave utilizada, en cualquier punto de la ruta especificada, siempre que, en la dirección de salida, el transporte a partir de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea y que, en la dirección de entrada, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea sea una continuación del transporte a partir del citado punto.
2. Para los efectos de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá emplear su propio equipo y equipo arrendado, de acuerdo con los reglamentos nacionales, y podrá operar en virtud de acuerdos comerciales o de acuerdos de cooperación comercial con otras líneas aéreas.
3. Una línea aérea designada podrá usar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

**Artículo 8. Competencia leal.**

Cada Parte Contratante permitirá que cada una de las líneas aéreas designadas tenga oportunidades justas e iguales de competir para llevar a cabo el transporte aéreo regulado por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante emprenderá todas las acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o las prácticas de competencia desleal que afecten negativamente la posición competitiva de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada que determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, partiendo de consideraciones comerciales en el mercado correspondiente. De acuerdo con éste derecho, ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronave que explote(n) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, excepto si así lo exigen razones de aduanas, técnicas, operativas o ambientales, en virtud de condiciones uniformes conforme al artículo 15 del Convenio.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

4. Ninguna Parte Contratante impondrá a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, un derecho de preferencia, un coeficiente de vuelo, tasas objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico, que fuera incompatible con los fines del presente Acuerdo.

**Artículo 9. Impuestos, derechos aduaneros y gravámenes.**

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, aprovisionamiento y material publicitario y promocional a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos, según el principio de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, de las tasas de inspección y de derechos o gravámenes similares, nacionales o locales, exigibles a la llegada al territorio de la Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Por lo que se refiere al equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes y aprovisionamiento introducidos en el territorio de una Parte Contratante por, o en nombre de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o que se encuentren a bordo de la aeronave explotada por dicha línea aérea designada, y que estén destinados únicamente para su uso a bordo de esa aeronave mientras se realizan servicios aéreos internacionales, estarán exentos de derechos y gravámenes, incluidos los derechos aduaneros y las tasas de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, incluso cuando esos suministros se vayan a utilizar en partes del viaje situadas por encima del territorio de la Parte Contratante en la que se subieron a bordo. Podrá exigirse que los artículos anteriormente mencionados se mantengan sometidos a vigilancia o control aduanero. Las disposiciones del presente párrafo no podrán interpretarse de forma que una Parte Contratante pueda ser obligada a reembolsar derechos aduaneros que ya se hayan recaudado sobre los bienes mencionados anteriormente. -

3. El equipo habitual de vuelo, los repuestos, los suministros de combustibles y lubricantes y el aprovisionamiento que permanezcan a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes solamente podrán desembarcarse en el territorio

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante que, podrán exigir que estos materiales se mantengan bajo su vigilancia hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. El equipaje, la carga y el correo en tránsito estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos semejantes.

5. Las exenciones recogidas en este artículo también se aplicarán cuando una línea(s) aérea(s) designada(s) de una de las Partes Contratantes haya contratado con otra línea aérea que goce de exenciones similares de la otra Parte Contratante, el préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los bienes especificados en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo.

6. Nada en este Acuerdo impedirá que el Reino de los Países Bajos imponga, según el principio de no discriminación, impuestos, derechos, exacciones, tasas o gravámenes al combustible suministrado en el territorio de la parte europea de los Países Bajos para ser utilizado en una aeronave de una línea aérea designada de la República del Uruguay que opere entre un punto en el territorio de la parte europea de los Países Bajos y el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

**Artículo 10. Cargos a los usuarios.**

1. Los cargos a los usuarios que puedan ser impuestos o controlados por las autoridades u organismos competentes que los apliquen en cada Parte Contratante a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante deberán ser justos, razonables, no discriminar indebidamente y estar repartidos equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos a los usuarios se calcularán, para las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea, en el momento en que dichos cargos se calculen.

2. Los cargos al usuario impuestos a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante podrán reflejar, pero no exceder, el coste íntegro que suponga para las autoridades u organismos competentes que los apliquen, la provisión de las instalaciones y los servicios relacionados con el aeropuerto, el medio ambiente aeroportuario, la

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

navegación aérea y la seguridad de la aviación, de instalaciones y servicios, tanto en el aeropuerto como en el sistema aeroportuario Dichos costes íntegros podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las instalaciones y los servicios por los que se impongan los derechos se proporcionarán de forma eficiente y económica.

3. Cada Parte Contratante promoverá las consultas entre las autoridades u organismos competentes para aplicar los cargos y la(s) línea(s) aérea(s) que utilice(n) los servicios e instalaciones, y animará a dichas autoridades u organismos competentes para aplicar los cargos, y a la(s) línea(s) aérea(s), a que intercambie(n) la información que pueda ser necesaria para permitir revisar con precisión si los cargos están justificados conforme a los principios enunciados en los párrafos (1) y (2) del presente artículo.

Cada Parte Contratante alentará a las autoridades competentes para aplicar los cargos, a que notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de cargos; a fin de permitir que estos expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. No se considerará que una Parte Contratante ha contravenido una disposición de este artículo a menos que: (i) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión del cargo o la práctica objeto de la queja de la otra Parte Contratante; o (ii) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica incompatibles con el presente Artículo.

**Artículo 11. Doble imposición.**

1. Los beneficios de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional solo estarán sujetos a imposición tributaria en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada.

2. Las ganancias procedentes de la enajenación de aeronaves explotadas en el tráfico internacional o de los bienes muebles que formen parte de la explotación de dichas aeronaves, solo estarán sujetas a imposición tributaria en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada.

3. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán también a los ingresos y beneficios provenientes de la participación en un consorcio empresarial, en una empresa

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

conjunta, en un acuerdo de cooperación comercial o un organismo que opere internacionalmente.

4. Las disposiciones del presente artículo se aplicaran también a los-tributos que graven los ingresos brutos provenientes del transporte internacional de pasajeros y carga.

5. Las remuneraciones obtenidas por un residente de un Estado Contratante, proveniente de un cargo ejercido a bordo de una embarcación o aeronave explotadas eh el tráfico internacional, solo serán objeto de tributación en dicho Estado.

6. Si existe un acuerdo entre las Partes Contratantes para evitar la doble tributación y para prevenir la evasión fiscal de ingresos (en adelante: "acuerdo tributario") que trate el transporte aéreo y que prevea procedimientos diferentes de los previstos en los párrafos 1 a 5 del presente artículo, se aplicaran las disposiciones del acuerdo tributario.

**Artículo 12. Transferencia de fondos.**

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir desde el territorio de venta a su propio territorio nacional, los excedentes de los ingresos sobre los gastos en el territorio de venta. Se incluirán en las citadas transferencias netas los ingresos procedentes de las ventas de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios, realizadas directamente o a través de agentes, y los intereses comerciales normales logrados sobre los citados ingresos mientras se encuentran en depósito, esperando su transferencia.

2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante recibirán autorización para la citada transferencia, dentro de un plazo máximo de treinta (30) días desde su solicitud, en la moneda que sea y al tipo de cambio oficial para la conversión de la moneda local en la fecha de la venta.

3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrán derecho a efectuar la transferencia efectiva, una vez hayan recibido la autorización.

**Artículo 13. Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos.**

1. Al entrar en el territorio de cada Parte Contratante y hasta el momento en que abandonen dicho territorio, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante deberán observar las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

las Partes Contratantes con respecto a la admisión o la entrada en su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o sobre la conducción y la navegación de dichas aeronaves.

2. Al entrar en el territorio de cada Parte Contratante y hasta el momento en que abandonen dicho territorio, las tripulaciones, los pasajeros, la carga o el correo transportado en las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante deberán cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes Contratantes relativos a inmigración, pasaportes o cualquier otro documento de viaje autorizado, entrada, despacho, aduanas y cuarentena.

3. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito por el territorio de cualquier Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para esos fines, no serán sometidos más que a un control simplificado, excepto en lo relativo a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra línea aérea sobre la(s) línea(s) aérea(s) designadas de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y similares, o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y servicios de tránsito aéreo y de instalaciones similares bajo su control.

5. Cuando lo solicite una Parte Contratante, la otra Parte Contratante proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos relevantes a los que se refiere este Acuerdo.

**Artículo 14. Reconocimiento de certificados y licencias.**

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o entregados recíprocamente por una Parte Contratante incluyendo, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, los que sean conformes a las leyes y reglamentos de la Unión Europea y aún válidos, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, a los efectos de prestar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre y cuando los requisitos para que se expidan o entreguen recíprocamente dichos certificados y licencias igualen o excedan los requisitos mínimos que existan o puedan establecerse en el futuro con arreglo al Convenio.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

Cada Parte contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer la validez de los certificados de aptitud y de las licencias concedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante, cuando se trate de su propio territorio.

**Artículo 15. Seguridad operacional.**

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá solicitar, en todo momento, consultas sobre las normas de seguridad en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud.

2. Si, después de las citadas consultas, una Parte Contratante llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de dichas materias, normas y requisitos de seguridad que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas. La no adopción por la otra Parte Contratante de las medidas adecuadas en el plazo de 15-días o en el plazo superior que se acuerde, será motivo de aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante, o en nombre de dichas líneas aéreas en virtud de un contrato de arrendamiento, en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, realizado a bordo y por la parte exterior de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (inspecciones en pista), siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada. -

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en pista de este tipo da lugar a. graves reparos en cuanto a que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio; o
- b. graves reparos en cuanto a que existe una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de dicha aeronave, o los requisitos según los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.
5. En el caso de que el representante de una línea o líneas aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en pista de una aeronave explotada por esa línea o líneas aéreas, de conformidad con el anterior párrafo 3, la otra Parte Contratante podrá deducir que están justificados los graves reparos a que se hace referencia en el anterior párrafo 4 y llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.
6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en el caso de que la primera Parte Contratante determine, como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, una denegación de acceso para una inspección en pista, consultas, o por otro motivo, que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la línea aérea.
7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores párrafos 2 o 6 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.
8. Cada Parte Contratante se encargará de que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) reciban servicios de comunicación, de aviación y meteorológicos y cualquier otro servicio necesario para operar de forma segura los servicios acordados.

**Artículo 16. Seguridad de la aviación.**

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones recíprocas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter 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 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, el Protocolo complementario de este último para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el

Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como de cualquier otro convenio en materia de seguridad de la aviación que llegue a ser vinculante para ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria 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 normas sobre seguridad de la aviación y, en la medida en que las apliquen, con las prácticas recomendadas establecidas por la Organización de

Aviación Civil Internacional, y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de aeronaves de su registro, los operadores que tengan su principal lugar de negocios o su residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia a las normas sobre seguridad de la aviación incluirá toda diferencia que haya sido notificada por la Parte Contratante en cuestión.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen medidas efectivas para proteger a la aeronave, inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para realizar controles adecuados de la tripulación, la carga (incluido el equipaje en bodega) y el aprovisionamiento, antes y durante el embarque o la carga, y que dichas medidas son apropiadas para afrontar cualquier aumento del grado de amenaza. Cada Parte Contratante conviene en que se exigirá a su(s) línea(s) aérea(s) designada(s), que observe(n) las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave~ civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas, destinadas a poner término a dicho incidente o amenaza, de la forma más rápida posible y con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud. Estas consultas tendrán como objetivo alcanzar un acuerdo sobre las medidas apropiadas para eliminar los motivos de preocupación más inmediatos y para adoptar, dentro del marco de las normas de seguridad de la OACI, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad apropiadas.

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere viables para asegurar que una aeronave que haya sido objeto de un acto de apoderamiento ilícito o de otros actos de interferencia ilícita y que haya aterrizado en su territorio, sea retenida en tierra, a menos que su partida venga exigida por el deber fundamental de proteger la vida

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

humana. Siempre que sea viable, dichas medidas se tomarán a partir de consultas mutuas.

**Artículo 17. Horarios.**

Una Parte Contratante podrá exigir a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, la presentación de horarios, programas de servicios aéreos no planificados, o planes operativos, para su aprobación, de acuerdo con el principio de no discriminación. Si una Parte Contratante exige la presentación con fines de información, minimizará la carga administrativa de los requisitos y del procedimiento de tal presentación, para los intermediarios de transporte aéreo y a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

**Artículo 18. Consultas y modificaciones.**

1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse periódicamente con un espíritu de estrecha colaboración, con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas para modificar este Acuerdo o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la petición, a menos que se acuerde algo diferente. Las citadas consultas podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia.
3. Este Acuerdo será modificado mediante un intercambio de notas diplomáticas y las modificaciones entrarán en vigor en la fecha de la última notificación escrita en la cual las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente del cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 anterior, cualquier modificación del Anexo de este Acuerdo será acordada entre las autoridades aeronáuticas, y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas.

**Artículo 19. Solución de controversias.**

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

1. En caso de surgir una controversia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán, en primer lugar, por solucionar su controversia mediante negociaciones bilaterales, entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes

Contratantes.

2 Si las Partes Contratantes no llegaran a una solución tal y como se establece en el párrafo 1 del presente artículo, tratarán de solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal de árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero designado de común acuerdo por los dos árbitros así elegidos, siempre que dicho tercer árbitro no sea nacional de una de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro se acordará dentro de un plazo posterior de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra a su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si no se acuerda la designación del tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada de conformidad con el párrafo 3 de este artículo.

**Artículo 20. Terminación.**

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante, en cualquier momento y a través de los canales diplomáticos, su decisión de terminar el presente Acuerdo.

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

2. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación, a menos que la notificación de terminación sea retirada de mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días hábiles después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 21. Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional.**

Este Acuerdo se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 22. Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales.**

1. Al presente Acuerdo se le aplicarán las disposiciones del Convenio.
2. Si entra en vigor algún acuerdo o convenio multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, sobre cualquier asunto cubierto por el presente Acuerdo, Las disposiciones relevantes de dicho acuerdo o convenio multilateral prevalecerán sobre las disposiciones del presente Acuerdo.
3. Las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias para el Acuerdo de la prevalencia mencionada en el párrafo 2 del presente artículo y para acordar las modificaciones necesarias al presente Acuerdo

**Artículo 23. Aplicabilidad del Acuerdo.**

Por lo que se refiere al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará al territorio de la parte europea de los Países Bajos y al territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

**Artículo 24. Entrada en vigor.**

El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente por escrito de que han

**CÁMARA DE SENADORES**  
**COMISIÓN DE**  
**ASUNTOS INTERNACIONALES**

cumplido las formalidades y los requisitos constitucionales exigidos en sus respectivos países para su entrada en vigor.

2. El Acuerdo de transporte aéreo entre los Gobiernos del Reino de los Países Bajos y la República Oriental del Uruguay de 21 de noviembre de 1979 dejará de tener efecto en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor.

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

Sala de la Comisión, 7 de junio de 2018

ENRIQUE PINTADO  
Miembro Informante

VERÓNICA ALONSO

CARLOS BARÁIBAR

LUIS LACALLE POU

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

PABLO MIERES

CONSTANZA MOREIRA

MARCOS OTHEGUY

MÓNICA XAVIER



**TEXTO DEL ACUERDO**





*República Oriental del Uruguay*

**ACUERDO  
DE SERVICIOS AÉREOS  
ENTRE  
LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY  
Y  
EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS**



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL





*República Oriental del Uruguay*

**PREÁMBULO**

La República Oriental del Uruguay

y

el Reino de los Países Bajos,

que se denominarán en lo sucesivo las Partes Contratantes;

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseando garantizar el máximo grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional;

Deseando celebrar un Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República Oriental de Uruguay sobre servicio aéreos entre sus respectivos territorios y más allá;

Han acordado lo siguiente:





## *República Oriental del Uruguay*

### Artículo 1 Definiciones

1. A los efectos del presente Acuerdo:
  - a. el término "autoridades aeronáuticas" significa: para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Medio Ambiente; para la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) o, en cualquiera de los casos, la persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;
  - b. los términos "servicio acordado" y "ruta especificada" significan respectivamente: los servicios aéreos internacionales de conformidad con el presente Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo;
  - c. el término "Acuerdo" significa: el presente Acuerdo, su Anexo redactado en aplicación del mismo, así como cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo;
  - d. los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" tendrán el significado que se les atribuye respectivamente en el artículo 96 del Convenio;
  - e. el término "cambio de aeronave" significa: la operación de uno de los servicios acordados por parte de una línea aérea designada, de modo que uno o más tramos de la ruta especificada se utilicen por diferentes aeronaves.
  - f. el término "Convenio" significa: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por las mismas;
  - g. el término "línea aérea designada" significa: la línea aérea que ha sido designada y autorizada conforme al artículo 3 del presente Acuerdo (Designación y autorización);
  - h. el término "aprovisionamiento" significa: artículos fungibles para uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los comestibles;
  - i. el término "precio" significa: cualquier cantidad (con excepción de las tasas gubernamentales) cobrada o por cobrar por la línea aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluido el correo), incluidos:





*República Oriental del Uruguay*

- i. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de un precio; y
  - ii. las cargas y condiciones por cualquier servicio auxiliar a dicho transporte que sea ofrecido por la línea aérea;
- j. el término "territorio" en relación con cualquiera de las Partes Contratantes se considerará que está formado por las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de la Parte Contratante;
- k. el término "carga al usuario" significa: un gravamen que se impone a las líneas aéreas por la provisión de las instalaciones o los servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones afines.
- l. el término "capacidad" significa: la combinación de la frecuencia por semana y la configuración y el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s);
- m. el término "Estado miembro de la UE" significa: un Estado que sea actualmente o en el futuro una parte contratante del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- n. el término "parte caribeña de los Países Bajos" significa: las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba.
- o. el término "los Países Bajos" significa:
- i. la parte europea de los Países Bajos, y
  - ii. la parte caribeña de los Países Bajos;
- p. el término "residentes de la parte caribeña de los Países Bajos" significa: residentes con la nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.
2. La legislación aplicable a la parte europea de los Países Bajos incluye legislación aplicable de la Unión Europea.





## *República Oriental del Uruguay*

### *Artículo 2 Concesión de derechos*

A menos que se especifique algo distinto en el Anexo, cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la realización del transporte aéreo internacional por parte de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante:

- a. el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c. mientras opere un servicio acordado en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, conjunta o separadamente;
- d. el derecho de ejercer derechos de tráfico comercial desde la quinta (5ª.) hasta la novena (9ª.) libertad.

### *Artículo 3 Designación y autorización*

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar mediante notificación escrita por vía diplomática a la otra Parte Contratante, una o más líneas aéreas para que operen los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo, así como a sustituir por otra a una línea aérea previamente designada.
2. Al recibir dicha notificación, cada Parte Contratante deberá conceder sin demora a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación que correspondan, con sujeción a las disposiciones del presente artículo, siempre que:
  - a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
    - i. esté establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea;
    - ii. el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;
    - iii. la línea aérea sea propiedad de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;





*República Oriental del Uruguay*

- b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
- i. esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la parte caribeña de los Países Bajos;
  - ii. los Países Bajos ejerzan y mantengan el control reglamentario efectivo de la línea aérea;
  - iii. la línea aérea sea propiedad de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos, de nacionalidad holandesa, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;
- c. en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:
- i. esté establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay;
  - ii. la República Oriental del Uruguay ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea;
  - iii. la línea aérea sea propiedad de la República Oriental del Uruguay o de los nacionales de la República Oriental del Uruguay, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;
  - iv. la línea aérea sea propiedad de un Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos, a menos que se haya acordado algo diferente en un Acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre dicho Estado miembro de la CLAC y Uruguay;
- Y que:
- d. el gobierno que designe a la línea aérea cumpla y aplique las normas establecidas en el artículo 15 (Seguridad operacional) y en el artículo 16 (Seguridad de la aviación);
  - e. la línea aérea designada esté cualificada para cumplir las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que evalúa la solicitud o solicitudes.
3. Al recibir la autorización de operación señalada en el párrafo 2 del presente artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n), en cualquier momento, iniciar la operación de los servicios acordados, tanto una parte de ellos como su totalidad, siempre que cumpla con lo dispuesto en el presente Acuerdo.





## República Oriental del Uruguay

### Artículo 4

#### Revocación y suspensión de la autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones operativas de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante:

- a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
  - i. si no está establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea; o
  - ii. si el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
  - iii. si la línea aérea no es propiedad de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados, directamente o mediante participación mayoritaria o si no está efectivamente controlada por ellos;
- b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
  - i. si no está establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la parte caribeña de los Países Bajos; o
  - ii. si los Países Bajos no ejercen o mantienen el control reglamentario efectivo de la línea aérea; o
  - iii. si la línea aérea no es propiedad de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos, de nacionalidad holandesa, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos;
- c. en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:
  - i. si no está establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay; o
  - ii. si la República Oriental del Uruguay no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea; o
  - iii. si la línea aérea no es propiedad de la República Oriental del Uruguay o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos; o
  - iv. si la línea aérea no es propiedad de un Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos;





*República Oriental del Uruguay*

- d. si la línea aérea no ha cumplido las leyes y los reglamentos a los que refiere el artículo 13 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;
  - e. si la otra Parte Contratante no mantiene ni administra las normas consignadas en el artículo 15 (Seguridad operacional);
  - f. en caso de que esa línea aérea no reúna las condiciones que exigen las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede la autorización, en virtud de las leyes y reglamentos razonablemente aplicables a la prestación de los servicios aéreos internacionales, por dichas autoridades aeronáuticas de conformidad con el Convenio;
  - g. en caso de que la línea aérea actúe incumpliendo de otra forma las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.
2. A menos que se requiera una acción inmediata para evitar que se prolongue el incumplimiento del párrafo 1 de este artículo, los derechos establecidos por este artículo se ejercerán solamente después de consultar a la otra Parte Contratante. A menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa, dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.
  3. Este artículo no limita los derechos que tiene cualquiera de las Partes Contratantes de suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una línea aérea o de líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 (Seguridad de la aviación).

*Artículo 5*  
*Precios*

1. Los precios por transporte aéreo internacional explotado de conformidad con el presente Acuerdo, no estarán sujetos a la aprobación de ninguna Parte Contratante, ni se exigirá su registro previo ante ninguna Parte Contratante, excepto para fines de información y por el tiempo que lo exijan sus leyes.  
La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
  - i) Impedir precios que impliquen una conducta anticompetitiva que tenga, o probablemente tenga, o se intente que tenga, el efecto de perjudicar a un competidor o de excluirlo de una ruta;
  - ii) Proteger a los consumidores de precios exorbitantes o de sus condiciones restrictivas, debidos al abuso de una posición dominante;
  - iii) Proteger a las líneas aéreas designadas de precios artificialmente bajos.
2. Las Partes Contratantes no podrán actuar unilateralmente para evitar que entre en vigor o que continúe vigente un precio que cobre o se proponga cobrar
- a. una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes Contratantes, o





*República Oriental del Uruguay*

- b. una línea aérea de una Parte Contratante por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.
3. Si una Parte Contratante considera que un precio propuesto para ser aplicado por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo internacional, es contrario a las consideraciones establecidas en el párrafo 2 del presente artículo, podrá solicitar consultas de conformidad con el artículo 18 (Consultas y modificaciones) de este Acuerdo y notificará a la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Dichas consultas se celebrarán en un plazo no mayor a treinta (30) días a contar desde la recepción de la solicitud, y las Partes Contratantes cooperarán para procurar obtener la debida información para una solución razonable del asunto. Si las Partes Contratantes llegaran a un acuerdo con respecto a un precio que ha merecido una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante empleará sus mejores esfuerzos para hacer efectivo dicho acuerdo. En defecto de dicho acuerdo mutuo, el precio en cuestión no entrará en vigor ni continuará en vigor.

*Artículo 6*

*Actividades comerciales*

1. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante:
  - a. que abran oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios (incluido el derecho a vender y a expedir cualquier billete o conocimiento de embarque aéreo, tanto sus propios billetes o conocimientos de embarque aéreo como los de cualquier otra línea aérea), así como otras instalaciones necesarias para proporcionar el transporte aéreo;
  - b. que se encarguen de la venta de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o suplementarios en el territorio de la otra Parte Contratante, tanto directamente como a través de sus agentes o de otras líneas aéreas, según su propia discreción;
  - c. que vendan dichos servicios de transporte y servicios auxiliares o suplementarios y que toda persona sea libre de adquirir el transporte o los servicios citados en cualquier moneda.
2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrá(n) introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal directivo, comercial, operativo y técnico que pueda(n) necesitar en relación con la prestación de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios.
3. Estas exigencias de personal podrán, a elección de la línea aérea designada, ser cubiertas por su propio personal o mediante la utilización de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar los citados servicios en el territorio de esa Parte Contratante.





## *República Oriental del Uruguay*

4. De conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante incluido, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, el Derecho de la Unión Europea, cada línea aérea designada tendrá, en el territorio de la otra Parte Contratante, el derecho de realizar su propia asistencia en tierra (autoasistencia o self handling) o, a su elección, el derecho de seleccionar entre los proveedores competidores que proporcionen servicios de asistencia en tierra en todo o en parte. Cuando dichas leyes y reglamentos limiten o impidan los servicios de autoasistencia, cada línea aérea designada será tratada de acuerdo con el principio de no discriminación en lo que refiere a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o varios proveedores.
5. Al explotar u ofrecer los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, cada una de las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán concluir acuerdos de cooperación comercial, tales como acuerdos sobre bloqueo de espacio o de código compartido con:
  - a. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la misma Parte Contratante;
  - b. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra parte Contratante, incluyendo código compartido interno;
  - c. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de un tercer país; con tal que:
    - i. la(s) línea(s) aérea(s) operadora(s) que participen en los acuerdos de cooperación comercial deberán poseer los derechos de tráfico subyacentes, incluidos los derechos de ruta y los derechos de capacidad y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;
    - ii. todas las líneas aéreas comercializadoras que participen en acuerdos de cooperación deberán poseer los derechos de ruta subyacentes, y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;
    - iii. (iii) en todos los billetes vendidos por la línea aérea en su punto de venta se especifique claramente al adquirente qué línea aérea operará realmente cada sector de la ruta y con qué línea aérea o líneas aéreas el adquirente estará ingresando en una relación contractual.

Cuando una línea aérea designada preste los servicios acordados de conformidad con acuerdos de código compartido como línea aérea explotadora, la capacidad total explotada se atribuirá a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea. La capacidad ofrecida por la línea aérea que actúe como línea aérea de comercialización en servicios de código compartido prestados por otras líneas aéreas, no se atribuirá a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea.





## *República Oriental del Uruguay*

6. Cada línea aérea designada podrá utilizar modos de transporte de superficie en conexión con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga. Las actividades antes mencionadas deberán llevarse a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante.

### *Artículo 7* *Cambio de aeronave*

1. En todos y cada uno de los segmentos de las rutas especificadas, una línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación relativa al cambio del tipo o el número de aeronave utilizada, en cualquier punto de la ruta especificada, siempre que, en la dirección de salida, el transporte a partir de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea y que, en la dirección de entrada, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea sea una continuación del transporte a partir del citado punto.
2. Para los efectos de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá emplear su propio equipo y equipo arrendado, de acuerdo con los reglamentos nacionales, y podrá operar en virtud de acuerdos comerciales o de acuerdos de cooperación comercial con otras líneas aéreas.
3. Una línea aérea designada podrá usar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

### *Artículo 8* *Competencia leal*

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada una de las líneas aéreas designadas tenga oportunidades justas e iguales de competir para llevar a cabo el transporte aéreo regulado por el presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante emprenderá todas las acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o las prácticas de competencia desleal que afecten negativamente la posición competitiva de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada que determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, partiendo de consideraciones comerciales en el mercado correspondiente. De acuerdo con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronave que explote(n) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, excepto si así lo exigen razones de aduanas, técnicas, operativas o ambientales, en virtud de condiciones uniformes conforme al artículo 15 del Convenio.
4. Ninguna Parte Contratante impondrá a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, un derecho de preferencia, un coeficiente de vuelo, tasas para evitar



*República Oriental del Uruguay*

objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico, que fuera incompatible con los fines del presente Acuerdo.

*Artículo 9*

*Impuestos, derechos aduaneros y gravámenes*

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, aprovisionamiento y material publicitario y promocional a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos, según el principio de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, de las tasas de inspección y de derechos o gravámenes similares, nacionales o locales, exigibles a la llegada al territorio de la Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.
2. Por lo que se refiere al equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes y aprovisionamiento introducidos en el territorio de una Parte Contratante por, o en nombre de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o que se encuentren a bordo de la aeronave explotada por dicha línea aérea designada, y que estén destinados únicamente para su uso a bordo de esa aeronave mientras se realizan servicios aéreos internacionales, estarán exentos de derechos y gravámenes, incluidos los derechos aduaneros y las tasas de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, incluso cuando esos suministros se vayan a utilizar en partes del viaje situadas por encima del territorio de la Parte Contratante en la que se subieron a bordo.  
Podrá exigirse que los artículos anteriormente mencionados se mantengan sometidos a vigilancia o control aduanero. Las disposiciones del presente párrafo no podrán interpretarse de forma que una Parte Contratante pueda ser obligada a reembolsar derechos aduaneros que ya se hayan recaudado sobre los bienes mencionados anteriormente.
3. El equipo habitual de vuelo, los repuestos, los suministros de combustibles y lubricantes y el aprovisionamiento que permanezcan a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes solamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante que, podrán exigir que estos materiales se mantengan bajo su vigilancia hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.
4. El equipaje, la carga y el correo en tránsito estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos semejantes.
5. Las exenciones recogidas en este artículo también se aplicarán cuando una línea(s) aérea(s) designada(s) de una de las Partes Contratantes haya contratado con otra línea aérea que goce de exenciones similares de la otra Parte Contratante, el préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los bienes especificados en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo.





*República Oriental del Uruguay*

6. Nada en este Acuerdo impedirá que el Reino de los Países Bajos imponga, según el principio de no discriminación, impuestos, derechos, exacciones, tasas o gravámenes al combustible suministrado en el territorio de la parte europea de los Países Bajos para ser utilizado en una aeronave de una línea aérea designada de la República del Uruguay que opere entre un punto en el territorio de la parte europea de los Países Bajos y el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

*Artículo 10*  
*Cargos a los usuarios*

1. Los cargos a los usuarios que puedan ser impuestos o controlados por las autoridades u organismos competentes que los apliquen en cada Parte Contratante a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante deberán ser justos, razonables, no discriminar indebidamente y estar repartidos equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos a los usuarios se calcularán, para las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea, en el momento en que dichos cargos se calculen.
2. Los cargos al usuario impuestos a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante podrán reflejar, pero no exceder, el coste íntegro que suponga para las autoridades u organismos competentes que los apliquen, la provisión de las instalaciones y los servicios relacionados con el aeropuerto, el medio ambiente aeroportuario, la navegación aérea y la seguridad de la aviación, de instalaciones y servicios, tanto en el aeropuerto como en el sistema aeroportuario. Dichos costes íntegros podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las instalaciones y los servicios por los que se impongan los derechos se proporcionarán de forma eficiente y económica.
3. Cada Parte Contratante promoverá las consultas entre las autoridades u organismos competentes para aplicar los cargos y la(s) línea(s) aérea(s) que utilice(n) los servicios e instalaciones, y animará a dichas autoridades u organismos competentes para aplicar los cargos, y a la(s) línea(s) aérea(s), a que intercambie(n) la información que pueda ser necesaria para permitir revisar con precisión si los cargos están justificados conforme a los principios enunciados en los párrafos (1) y (2) del presente artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades competentes para aplicar los cargos, a que notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de cargos, a fin de permitir que estos expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.
4. No se considerará que una Parte Contratante ha contravenido una disposición de este artículo a menos que: (i) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión del cargo o la práctica objeto de la queja de la otra Parte Contratante; o (ii) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica incompatibles con el presente Artículo.





## República Oriental del Uruguay

### Artículo 11 Doble imposición

1. Los beneficios de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional solo estarán sujetos a imposición tributaria en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada.
2. Las ganancias procedentes de la enajenación de aeronaves explotadas en el tráfico internacional o de los bienes muebles que formen parte de la explotación de dichas aeronaves, solo estarán sujetas a imposición tributaria en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada.
3. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán también a los ingresos y beneficios provenientes de la participación en un consorcio empresarial, en una empresa conjunta, en un acuerdo de cooperación comercial o un organismo que opere internacionalmente.
4. Las disposiciones del presente artículo se aplicaran también a los tributos que graven los ingresos brutos provenientes del transporte internacional de pasajeros y carga.
5. Las remuneraciones obtenidas por un residente de un Estado Contratante, proveniente de un cargo ejercido a bordo de una embarcación o aeronave explotadas en el tráfico internacional, solo serán objeto de tributación en dicho Estado.
6. Si existe un acuerdo entre las Partes Contratantes para evitar la doble tributación y para prevenir la evasión fiscal de ingresos (en adelante: "acuerdo tributario") que trate el transporte aéreo y que prevea procedimientos diferentes de los previstos en los párrafos 1 a 5 del presente artículo, se aplicaran las disposiciones del acuerdo tributario.

### Artículo 12 Transferencia de fondos

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir desde el territorio de venta a su propio territorio nacional, los excedentes de los ingresos sobre los gastos en el territorio de venta. Se incluirán en las citadas transferencias netas los ingresos procedentes de las ventas de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios, realizadas directamente o a través de agentes, y los intereses comerciales normales logrados sobre los citados ingresos mientras se encuentran en depósito, esperando su transferencia.
2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante recibirán autorización para la citada transferencia, dentro de un plazo máximo de treinta (30) días desde su solicitud, en la moneda que sea y al tipo de cambio oficial para la conversión de la moneda local en la fecha de la venta.
3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrán derecho a efectuar la transferencia efectiva, una vez hayan recibido la autorización.





## *República Oriental del Uruguay*

### *Artículo 13*

#### *Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos*

1. Al entrar en el territorio de cada Parte Contratante y hasta el momento en que abandonen dicho territorio, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante deberán observar las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes Contratantes con respecto a la admisión o la entrada en su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o sobre la conducción y la navegación de dichas aeronaves.
2. Al entrar en el territorio de cada Parte Contratante y hasta el momento en que abandonen dicho territorio, las tripulaciones, los pasajeros, la carga o el correo transportado en las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante deberán cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes Contratantes relativos a inmigración, pasaportes o cualquier otro documento de viaje autorizado, entrada, despacho, aduanas y cuarentena.
3. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito por el territorio de cualquier Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para esos fines, no serán sometidos más que a un control simplificado, excepto en lo relativo a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.
4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra línea aérea sobre la(s) línea(s) aérea(s) designadas de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y similares, o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y servicios de tránsito aéreo y de instalaciones similares bajo su control.
5. Cuando lo solicite una Parte Contratante, la otra Parte Contratante proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos relevantes a los que se refiere este Acuerdo.

### *Artículo 14*

#### *Reconocimiento de certificados y licencias*

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o entregados recíprocamente por una Parte Contratante incluyendo, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, los que sean conformes a las leyes y reglamentos de la Unión Europea y aún válidos, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, a los efectos de prestar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre y cuando los requisitos para que se expidan o entreguen recíprocamente dichos certificados y licencias igualen o excedan los requisitos mínimos que existan o puedan establecerse en el futuro con arreglo al Convenio. Cada Parte contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer la validez de los certificados de aptitud y de las licencias concedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante, cuando se trate de sobrevolar su propio territorio.



*República Oriental del Uruguay*

*Artículo 15  
Seguridad operacional*

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá solicitar, en todo momento, consultas sobre las normas de seguridad en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud.
2. Si, después de las citadas consultas, una Parte Contratante llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de dichas materias, normas y requisitos de seguridad que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas. La no adopción por la otra Parte Contratante de las medidas adecuadas en el plazo de 15 días o en el plazo superior que se acuerde, será motivo de aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante, o en nombre de dichas líneas aéreas en virtud de un contrato de arrendamiento, en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, realizado a bordo y por la parte exterior de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (inspecciones en pista), siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada.
4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en pista de este tipo da lugar a:
  - a. graves reparos en cuanto a que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio; o
  - b. graves reparos en cuanto a que existe una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de dicha aeronave, o los requisitos según los cuales





*República Oriental del Uruguay*

se explota dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

5. En el caso de que el representante de una línea o líneas aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en pista de una aeronave explotada por esa línea o líneas aéreas, de conformidad con el anterior párrafo 3, la otra Parte Contratante podrá deducir que están justificados los graves reparos a que se hace referencia en el anterior párrafo 4 y llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.
6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en el caso de que la primera Parte Contratante determine, como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, una denegación de acceso para una inspección en pista, consultas, o por otro motivo, que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la línea aérea.
7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores párrafos 2 o 6 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.
8. Cada Parte Contratante se encargará de que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) reciban servicios de comunicación, de aviación y meteorológicos y cualquier otro servicio necesario para operar de forma segura los servicios acordados.

*Artículo 16*

*Seguridad de la aviación*

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones recíprocas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter 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 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, el Protocolo complementario de este último para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como de cualquier otro convenio en materia de seguridad de la aviación que llegue a ser vinculante para ambas Partes Contratantes.





*República Oriental del Uruguay*

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria 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 normas sobre seguridad de la aviación y, en la medida en que las apliquen, con las prácticas recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de aeronaves de su registro, los operadores que tengan su principal lugar de negocios o su residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia a las normas sobre seguridad de la aviación incluirá toda diferencia que haya sido notificada por la Parte Contratante en cuestión.
4. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen medidas efectivas para proteger a la aeronave, inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para realizar controles adecuados de la tripulación, la carga (incluido el equipaje en bodega) y el aprovisionamiento, antes y durante el embarque o la carga, y que dichas medidas son apropiadas para afrontar cualquier aumento del grado de amenaza. Cada Parte Contratante conviene en que se exigirá a su(s) línea(s) aérea(s) designada(s), que observe(n) las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas, destinadas a poner término a dicho incidente o amenaza, de la forma más rápida posible y con el mínimo riesgo para la vida.
6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud. Estas consultas tendrán como objetivo alcanzar un acuerdo sobre las medidas apropiadas para eliminar los motivos de preocupación más inmediatos y para adoptar, dentro del marco de las normas de seguridad de la OACI, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad apropiadas.





*República Oriental del Uruguay*

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere viables para asegurar que una aeronave que haya sido objeto de un acto de apoderamiento ilícito o de otros actos de interferencia ilícita y que haya aterrizado en su territorio, sea retenida en tierra, a menos que su partida venga exigida por el deber fundamental de proteger la vida humana. Siempre que sea viable, dichas medidas se tomarán a partir de consultas mutuas.

*Artículo 17*  
*Horarios*

Una Parte Contratante podrá exigir a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, la presentación de horarios, programas de servicios aéreos no planificados, o planes operativos, para su aprobación, de acuerdo con el principio de no discriminación. Si una Parte Contratante exige la presentación con fines de información, minimizará la carga administrativa de los requisitos y del procedimiento de tal presentación, para los intermediarios de transporte aéreo y a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

*Artículo 18*  
*Consultas y modificaciones*

1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse periódicamente con un espíritu de estrecha colaboración, con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas para modificar este Acuerdo o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la petición, a menos que se acuerde algo diferente. Las citadas consultas podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia.
3. Este Acuerdo será modificado mediante un intercambio de notas diplomáticas y las modificaciones entrarán en vigor en la fecha de la última notificación escrita en la cual las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente del cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 anterior, cualquier modificación del Anexo de este Acuerdo será acordada entre las autoridades aeronáuticas, y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas.





## *República Oriental del Uruguay*

### *Artículo 19* *Solución de controversias*

1. En caso de surgir una controversia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán, en primer lugar, por solucionar su controversia mediante negociaciones bilaterales, entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
2. Si las Partes Contratantes no llegaran a una solución tal y como se establece en el párrafo 1 del presente artículo, tratarán de solucionar la controversia por la vía diplomática.
3. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal de árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero designado de común acuerdo por los dos árbitros así elegidos, siempre que dicho tercer árbitro no sea nacional de una de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro se acordará dentro de un plazo posterior de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra a su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si no se acuerda la designación del tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros.
4. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada de conformidad con el párrafo 3 de este artículo.

### *Artículo 20* *Terminación*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante, en cualquier momento y a través de los canales diplomáticos, su decisión de terminar el presente Acuerdo.
2. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación, a menos que la notificación de terminación sea retirada de mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días hábiles después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.



*República Oriental del Uruguay*

*Artículo 21*  
*Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional*

Este Acuerdo se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional.

*Artículo 22*  
*Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales*

1. Al presente Acuerdo se le aplicarán las disposiciones del Convenio.
2. Si entra en vigor algún acuerdo o convenio multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, sobre cualquier asunto cubierto por el presente Acuerdo, las disposiciones relevantes de dicho acuerdo o convenio multilateral prevalecerán sobre las disposiciones del presente Acuerdo.
3. Las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias, para el Acuerdo, de la prevalencia mencionada en el párrafo 2 del presente artículo, y para acordar las modificaciones necesarias al presente Acuerdo.

*Artículo 23*  
*Aplicabilidad del Acuerdo*

Por lo que se refiere al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará al territorio de la parte europea de los Países Bajos y al territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

*Artículo 24*  
*Entrada en vigor*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente por escrito de que han cumplido las formalidades y los requisitos constitucionales exigidos en sus respectivos países para su entrada en vigor.
2. El Acuerdo de transporte aéreo entre los Gobiernos del Reino de los Países Bajos y la República Oriental del Uruguay de 21 de noviembre de 1979 dejará de tener efecto en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor.



COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



*República Oriental del Uruguay*

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo,

HECHO EN *Montevideo* el *12 de diciembre*  
en dos ejemplares originales, en español, neerlandés e inglés, siendo todos igualmente auténticos. En caso de existir divergencias de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

POR LA REPÚBLICA  
ORIENTAL DEL URUGUAY

POR EL REINO DE LOS  
PAÍSES BAJOS



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



## *República Oriental del Uruguay*

### **Anexo: Cuadro de rutas**

#### Cuadro de rutas

1. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de los Países Bajos:

Todos los puntos en los Países Bajos, incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba - Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en Uruguay – Todos los puntos más allá

2. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República de Uruguay:

Todos los puntos en Uruguay – Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en los Países Bajos incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba – Todos los puntos más allá

Nota 1:

Cada línea aérea podrá, en todos los vuelos, y según su propia elección:

- a. explotar vuelos en una o en las dos direcciones;
- b. terminar alguno de sus servicios o todos ellos, en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c. combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una misma aeronave;
- d. servir a puntos intermedios y puntos más allá y puntos en los territorios de las Partes Contratantes, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- e. omitir paradas en cualquier punto o puntos;
- f. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves, en cualquier punto;
- g. servir a puntos más allá de cualquier punto en su territorio, cambiando o sin cambiar de aeronave o de número de vuelo y mantener y publicitar esos servicios al público como servicios completos;
- h. hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes;
- i. llevar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte Contratante; y
- j. combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente del lugar de origen de dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de llevar tráfico que sea también permisible en virtud del presente Acuerdo, siempre que cualquier servicio comience o termine en el territorio del país que ha designado la(s) línea(s) aérea(s).

Nota 2:





*República Oriental del Uruguay*

Ningún derecho de tráfico comercial podrá ser ejercido por las líneas aéreas designadas de la República Oriental del Uruguay entre puntos en los Países Bajos en Europa y Bonaire, San Eustaquio y Saba y v.v. (gran cabotaje).

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Alvaro Ceriani'.

MINISTRO DR. ALVARO CERIANI  
DIRECTOR  
DIRECCIÓN DE TRATADOS



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL