CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement between the
UNITED STATES OF AMERICA
and URUGUAY

Signed at Montevideo October 20, 2004

with

Annexes

and

Exchange of Notes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

URUGUAY

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Montevideo October 20, 2004;
Entered into force June 16, 2006.
With annexes.
And exchange of notes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE ORIENTAL REPUBLIC OF URUGUAY

The Government of the United States of America and the Government of the Oriental Republic of Uruguay (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Oriental Republic of Uruguay, the Ministry of Defense, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Ministry;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement,

certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving

International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose

conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally

disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country; and

c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air

and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use

in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which

charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

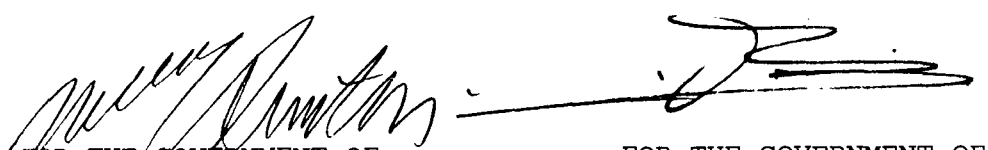
Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall be provisionally applied from the date of signature and shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Oriental Republic of Uruguay, with Annex, signed at Montevideo, December 14, 1946, as amended by the Agreement effected by exchange of notes at Montevideo July 9, 1976 and February 9, 1977 and the Agreement effected by exchange of notes at Montevideo July 15, 1991.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Montevideo, this 20th day of October, 2004, in duplicate, in the English and Spanish languages, each text being equally authentic.



FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF
THE ORIENTAL REPUBLIC OF
URUGUAY:

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Uruguay and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Uruguay and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Uruguay:

1. From points behind Uruguay via Uruguay and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the

right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws,

regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Transitional Provisions

This Annex shall expire on March 31, 2019:

1. Ground Handling Services. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of Article 8 of this Agreement, U.S. airlines shall be entitled to ground-handling rights at Aeropuerto de Laguna del Sauce at Punta del Este only to the degree consistent with contractual obligations and commitments that are in effect on the date of signature of this Agreement. Such obligations and commitments shall not be extended or otherwise perpetuated. Once the existing obligations and commitments requiring an exclusive provider of ground-handling services expire or are otherwise terminated, the Government of Uruguay shall ensure full compliance with all provisions of Article 8, paragraph 3.

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

El Gobierno de los Estados Unidos de Américay el Gobierno de la República Oriental del Uruguay (en lo sucesivo, "las Partes"),

En el deseo de fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia en el mercado entre líneas aéreas, con mínima intervención y reglamentación de parte de los gobiernos;

En el deseo de facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional;

En el deseo de hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, al menor precio que no signifique ni discriminación ni abuso de posiciones dominantes, y de alentar a cada línea aérea a elaborar y aplicar unas tarifas innovadoras y competitivas;

En el deseo de velar por el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y de reafirmar su grave inquietud por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro a las personas o los bienes, perjudican las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la aviación civil;

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

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o su organismo sucesor, y en el caso de la República Oriental del Uruguay, el Ministerio de Defensa y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerza dicho Ministerio.

2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda.

3. "Transporte aéreo" significa todo servicio prestado mediante aeronaves para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arriendo.

4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende:

a. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al literal a, artículo 94 del Convenio y que haya sido ratificada por las dos Partes, y

b. Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al artículo 90 del Convenio, en cuanto que dicho Anexo o enmienda esté en vigencia para las dos Partes en cualquier momento determinado.

5. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 del presente Acuerdo.

6. "Costo total" significa el costo de prestar el servicio más un recargo justificado por gastos administrativos.

7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

8. "Precio" significa cualquier flete, tarifa o tasa por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos que cobren las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rijan la oferta de dicho flete, tarifa o tasa.

9. "Escala sin fines comerciales" significa el aterrizaje para fines que no sean el embarco o desembarco de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo.

10. "Territorio" significa las extensiones de tierra que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una Parte, y las aguas territoriales adyacentes.

11. "Cargos al usuario" significa el gravamen que se impone a las líneas aéreas por prestarles los servicios o las instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones afines.

ARTÍCULO 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:

a. El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.

b. El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines comerciales.

c. Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no supondrá la concesión a las líneas aéreas de una Parte del derecho a admitir a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros con su equipaje, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a cuantas líneas aéreas desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones. Esas designaciones se comunicarán por escrito a la otra Parte por vía diplomática, especificando si la línea aérea en cuestión está autorizada para realizar el transporte aéreo estipulado en el Anexo I o el estipulado en el Anexo II o ambos.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para la concesión de las autorizaciones de servicio y los permisos técnicos, la otra Parte concederá los debidos permisos y autorizaciones con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales de dicha Parte o a ambos.

b. La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según el ordenamiento que la Parte que estudie sus solicitudes aplique normalmente al funcionamiento del transporte aéreo internacional.

c. La Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas enunciadas en el artículo 6 (Seguridad operacional) y el artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTÍCULO 4

Revocación de la autorización

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de funcionamiento o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe ni a los nacionales de dicha Parte ni a ninguno de los dos.

b. La línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir el ordenamiento al que se refiere el artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo.

c. La otra Parte no cumpla y administre las normas enunciadas en el artículo 6 (Seguridad operacional).

2. A menos que resulte esencial la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los literales a y b, párrafo 1 del presente artículo, los derechos estipulados por el presente artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.

3. El presente artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a retirar, revocar, limitar o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las leyes

1. A la entrada en el territorio de una Parte o a la salida del mismo o durante la permanencia en él, las líneas aéreas de la otra Parte cumplirán el ordenamiento de la primera relativo a la operación y navegación de aeronaves.

2. A la entrada en el territorio de una Parte o a la salida del mismo o durante la permanencia en él se cumplirá el ordenamiento relativo al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, los tripulantes o la carga de aeronaves (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o en el caso del correo, los reglamentos postales), directamente por dichos pasajeros, tripulantes y carga de las líneas aéreas de la otra Parte o en su nombre.

ARTÍCULO 6

Seguridad operacional

1. Cada Parte reconocerá la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que expida o convalide la otra Parte y estén vigentes, a efectos de la prestación del transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo, a condición de que los requisitos para la concesión de dichos certificados o licencias igualen, por lo menos, las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio. Cada Parte, sin embargo, podrá denegar la validez a efectos de los vuelos sobre su propio territorio de los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad operacional que imponga la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y el funcionamiento de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no impone eficazmente ni administra normas y requisitos de seguridad operacional en estos aspectos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que se estipulen con arreglo al Convenio, notificará a la otra Parte de esa conclusión y de las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas; la otra Parte tomará las debidas medidas correctivas. Cada Parte se reserva el derecho a retirar, revocar o restringir la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas designadas por la otra Parte si esa Parte no toma las debidas medidas correctivas en un plazo prudencial.

ARTÍCULO 7

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin que por ello se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la indemnidad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como para enfrentarse a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas y las prácticas pertinentes recomendadas de la aviación civil estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio. Asimismo, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan su sede o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él, y en tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipaje, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes del embarco de pasajeros o carga y durante el transcurso del mismo. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para confrontar alguna amenaza en particular.

5. En el caso de incidente o de amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la indemnidad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas convenientes que se propongan terminar con prontitud y seguridad dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de quince días a partir de la fecha de dicha solicitud, habría justificación para retirar, revocar, restringir o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera en caso de urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días de plazo.

ARTÍCULO 8

Oportunidades comerciales

1. Las líneas aéreas de cada Parte podrán establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con el ordenamiento de la otra Parte relativo al ingreso, la residencia y el empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él a gerentes, vendedores, técnicos, operarios y otros especialistas que hagan falta para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada tendrá derecho a proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, si lo prefiere, seleccionar a algunos entre los agentes en competencia para que los presten total o parcialmente. Estos derechos estarán limitados solamente por restricciones físicas impuestas por consideraciones relativas a la

seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones excluyan los servicios propios, los servicios de escala estarán a la disposición de todas las líneas aéreas en condiciones de igualdad: las tarifas se basarán en el costo de los servicios prestados, y dichos servicios serán equiparables. en índole y calidad, a los servicios propios que se prestarían si fueran posibles.

4. Cualquier línea aérea de cada Parte podrá efectuar ventas de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente, y a criterio de la línea aérea, por medio de sus agentes, salvo por las disposiciones específicas sobre fletamentos de la Parte en cuyo territorio se origine el vuelo acerca de la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de anulación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprarlo, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y transferir a su país, previa solicitud, los ingresos en el territorio de la otra Parte que rebasen las sumas desembolsadas en el mismo. Se permitirán la pronta conversión y transferencia, sin imponerles restricciones ni gravámenes, a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de transferencia.

6. Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos contraídos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país. A su criterio, las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.

7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, por ejemplo, arreglos de fletamento parcial, de códigos compartidos o de arrendamiento, con:

a. Una línea aérea o más de cualquiera de las Partes;

b. Una línea aérea o más de un tercer país, y

c. Un proveedor de transporte terrestre de cualquier país;

a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos i) tengan la debida autorización y ii) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a esos arreglos.

8. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga de las dos Partes que empleen, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualesquier puntos en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, lo que incluye el transporte a todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, y también, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga en depósito aduanero, según el ordenamiento aplicable. Dicha carga, ya se transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación e instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas, a su iniciativa, podrán efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los

proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse a un solo precio hasta el destino para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando no se induzca en error a los remitentes acerca de las circunstancias de dicho transporte.

ARTÍCULO 9

Derechos aduaneros y gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que tengan en servicio en el transporte aéreo internacional las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto (los motores inclusive), suministros (incluidos, entre otros, los artículos de comida, bebida, licor y tabaco y demás productos destinados para la venta a los pasajeros o para el consumo de éstos en cantidades restringidas durante el vuelo) y otros objetos que se destinen o utilicen sólo en relación con el funcionamiento o la conservación de las aeronaves que participen en el transporte aéreo internacional estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones de importación y de todos los impuestos sobre bienes y sobre el patrimonio, derechos de aduana, gravámenes sobre el consumo, y tasas y tarifas similares que i) impongan las autoridades nacionales y ii) no se basen en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, y con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes, tasas y tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado:

a. Los suministros ingresados o proporcionados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

b. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional.

c. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio para uso en aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

d. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo

internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Se podrá exigir que el equipo y los suministros a los que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo se guarden bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones que estipula el presente artículo se concederán asimismo cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otras líneas aéreas que igualmente disfruten de dichas exenciones de la otra Parte, el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los objetos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo.

ARTÍCULO 10

Cargos al usuario

1. Los cargos al usuario que graven las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán injustificadamente, y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los cargos al usuario se gravarán a todas las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables de que goce cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijen esos cargos.

2. Los cargos al usuario gravados a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederla, a una parte equitativa del costo total que signifique para las autoridades fiscales competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones del aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto y en el sistema aeroportuario. Dichos cargos podrán tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se graven esos derechos se proporcionarán de forma eficiente y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los gravámenes están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Cada Parte alentará a las autoridades fiscales competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de arreglo de controversias con arreglo al artículo 14, no se considerará que una Parte ha contravenido alguna disposición del presente artículo a menos que i) no emprenda, en un plazo prudencial, el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o que ii) con posterioridad a dicho examen, deje de tomar las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier gravamen o práctica que sea incompatible con el presente artículo.

ARTÍCULO 11

Competencia leal

1. Cada Parte concederá una oportunidad justa e igual a las líneas aéreas designadas de las dos Partes para que compitan por el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.

3. Una Parte no impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de prioridad ni de proporción en la distribución del tráfico, ni concederá compensaciones por no presentar objeciones, ni hará otras exigencias con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los fines del presente Acuerdo.

4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, horarios, programas de vuelos de fletamento o planes operativos, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera esa documentación para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos consiguientes para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12

Fijación de precios

1. Cada Parte permitirá que los precios del transporte aéreo los fije cada línea aérea designada por consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

a. Evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorios.

b. Proteger a los consumidores de unos precios que resulten injustificadamente elevados o restrictivos, a causa del abuso de una posición dominante.

c. Proteger a las líneas aéreas contra precios que sean artificialmente bajos a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.

2. No se exigirá que se presenten a las autoridades los precios del transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de las Partes seguirán permitiendo a las autoridades aeronáuticas de las Partes el acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre los precios antiguos, actuales y propuestos, de una manera y en una forma que resulten aceptables a dichas autoridades.

3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuación de un precio que efectivamente cobren o se propongan cobrar i) las líneas aéreas de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o ii) las líneas aéreas de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos, el transporte compartido entre líneas o efectuado por una misma línea. Si una de las Partes considera que dicho precio es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad las razones de su descontento. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días a partir del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonada del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de un precio con respecto al cual se haya presentado un aviso de descontento, cada Parte ejercerá sus mejores oficios para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, ese precio entrará o continuará en vigencia.

ARTÍCULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

ARTÍCULO 14

Arreglo de controversias

1. Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo, a excepción de las que surjan del párrafo 3 del artículo 12 (Fijación de precios), que no se resuelva en la primera vuelta de consultas oficiales, por acuerdo entre las Partes podrá referirse a la decisión de alguna persona o entidad. Si las Partes no llegan a un acuerdo, la controversia se someterá a arbitraje conforme a los procedimientos que se estipulan a continuación.

a. En el plazo de 30 días a partir del recibo de la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. En el plazo de 60 días de haber sido nombrados, estos dos árbitros nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del tribunal de arbitraje.

b. Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el literal a del presente párrafo, cualquiera de las Partes podrá pedir al presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el vicepresidente de más categoría que no esté descalificado por ese motivo.

3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal de arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio reglamento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una decisión firme. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes y a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

4. Salvo acuerdo en contrario o según las instrucciones del tribunal, cada Parte en la controversia presentará una memoria en el plazo de 45 días de la integración plena del tribunal. Las respuestas deberán recibirse 60 días después. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.

5. El tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en el plazo de 30 días a partir de la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

6. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución en el plazo de 15 días de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará en el plazo de 15 días de dicha solicitud.

7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.

8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el literal b, párrafo 2 del presente artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTÍCULO 15

Denuncia

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese período.

ARTÍCULO 16

Registro en la OACI

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

ARTÍCULO 17

Entrada en vigor

El presente Acuerdo y sus Anexos se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha de la firma y entrarán en vigor en la fecha de la ultima nota diplomatica por la que las Partes se confirman que se han cumplido los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

A la entrada en vigencia, el presente Acuerdo sustituirá al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos de América, con su Anexo, suscrito en Montevideo el 14 de diciembre de 1946, y enmendado por el Acuerdo efectuado mediante canje de notas en Montevideo el 9 de julio de 1976 y el 9 de febrero de 1977, y por el Acuerdo efectuado por canje de notas en Montevideo el 15 de julio de 1991.

En fe de lo cual, los suscritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en .Montevideo, el 20 de octubre de 2004, en dos textos, en los idiomas inglés y español, ambos al mismo tenor y efecto.

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ANEXO I

Transporte aéreo regular

Sección 1

Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, estarán autorizadas a efectuar el transporte aéreo regular internacional entre puntos en las rutas siguientes:

A. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:

1. De puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a un punto o a más situados en el Uruguay y más allá.

2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre el Uruguay y cualquier punto o puntos.

B. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno del Uruguay:

1. De puntos anteriores al Uruguay vía el Uruguay y puntos intermedios a un punto o a más situados en los Estados Unidos y más allá.

2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos.

Sección 2

Flexibilidad operativa

A su elección, cada línea aérea designada, en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, podrá:

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

3. Atender a puntos en las rutas anteriores a los territorios de las Partes, o intermedios, o más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.

4. Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno.

5. Transferir el tráfico de una aeronave a otras cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas.

6. Atender a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos,

sin restricciones geográficas ni de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico que por lo demás esté autorizado con arreglo al presente Acuerdo; siempre y cuando, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, dicho servicio atienda a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

Sección 3

Cambio de material

En cualesquiera segmentos de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y que, en la dirección de llegada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

ANEXO II

Transporte aéreo de fletamento

Sección 1

A. Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, tendrán derecho a transportar tráfico internacional de fletamento de pasajeros (y del equipaje que los acompañe) o de carga (lo que incluye, entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fraccionados y los mixtos de pasajeros y carga) o de los dos:

1. Entre cualquier punto o más en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte, y

2. Entre cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o más en terceros países, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que comprenda el servicio al país de origen a fin de portar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

B. En la prestación de los servicios a que se refiere el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo también tendrán derecho a: 1) Hacer paradas estancias en puntos cualesquiera, dentro o fuera del territorio de las Partes; 2) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, en el territorio de la otra Parte y en terceros países; y 4) prestar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección de llegada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

C. Cada Parte, por razones de cortesía y reciprocidad, considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte de transportar tráfico que no ampare el presente Anexo.

Sección 2

A. Toda línea aérea designada por una u otra de las Partes que preste transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, tendrá la opción de atenerse al ordenamiento en materia de fletamento de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos,

términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus líneas aéreas, o a las líneas aéreas de países diferentes, cada línea aérea designada será objeto del menos restrictivo de esos criterios.

B. Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no limitará los derechos de las Partes a exigir que las líneas aéreas designadas por cualquiera de ellas conforme al presente Anexo se ajusten a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros a la anulación y al reembolso.

Sección 3

Salvo con respecto a las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una línea aérea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al transporte de tráfico del territorio de esa otra Parte o de un tercer país, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que la declaración de conformidad con el ordenamiento aplicable a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la exención de dicho ordenamiento concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

ANEXO III

Disposiciones transitorias

El presente Anexo caducará el 31 de marzo de 2019.

1. **Servicios de escala.** No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 8 del presente Acuerdo, las líneas aéreas de los Estados Unidos disfrutarán de derechos de escala en el Aeropuerto de Laguna del Sauce, en Punta del Este, únicamente en cuanto los mismos sean compatibles con los compromisos y las obligaciones contractuales que estén en vigor en la fecha de suscripción del presente Acuerdo. Dichos compromisos y obligaciones no se prorrogarán ni perpetuarán de otro modo. Una vez que caduquen o se rescindan de otra forma los compromisos y las obligaciones vigentes que exigen un proveedor exclusivo de los servicios de escala, el Gobierno del Uruguay velará por el cumplimiento pleno de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 8.

República Oriental del Uruguay

Montevideo, 20 de octubre de 2004

Excelencia:

Tengo el honor de referirme al Acuerdo sobre Transporte Aéreo concertado entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos de América, suscrito el día de hoy en Montevideo, en lo sucesivo, el "Acuerdo". Con respecto al Acuerdo, propongo que los dos Gobiernos lleguen a un entendimiento acerca de la aplicación del Acuerdo que se funde en los principios siguientes:

> Que las oportunidades de que disfrutan las líneas aéreas de los dos Gobiernos se beneficiarían de un entorno aeronáutico mejorado;
>
> Que en este entorno mejorado, el Gobierno de la República Oriental del Uruguay entiende pertinente la no aplicación de contraprestaciones ni gravámenes, según el principio de reciprocidad real, el cual se tendrá por satisfecho mediante la concesión de derechos de tráfico hacia y desde los Estados Unidos de América, así como también por la no aplicación de impuestos, tasas ni gravámenes discriminatorios a las líneas aéreas de los Estados Unidos de América, en condiciones de reciprocidad, por la carga transportada al Uruguay.

En este contexto, tengo el honor de proponer lo siguiente:

1. El Gobierno de la República Oriental del Uruguay reconoce que el principio de reciprocidad real se satisface mediante la concesión de los derechos de tráfico expresados en el Acuerdo. En consecuencia, exonerará a las líneas de los Estados Unidos de contraprestaciones, impuestos, derechos o gravámenes, devengados o por devengar, en concordancia con dicho principio.

2. Asimismo, el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, en condiciones de reciprocidad, exonerará a las líneas aéreas de los

República Oriental del Uruguay

Estados Unidos de todo impuesto, tasa o gravamen discriminatorio sobre la carga transportada al Uruguay.

3. Al Gobierno de la República Oriental del Uruguay no se le exigirá reembolsar, sólo en virtud de los conceptos establecidos en los anteriores numerales 1 y 2, ningún pago que hayan efectuado las líneas aéreas de los Estados Unidos de América.

Tengo el honor de proponer, además, que la presente nota y la de respuesta afirmativa de Su Excelencia constituyan un entendimiento entre nuestros dos Gobiernos acerca de la aplicación del Acuerdo.

Acepte, Excelencia, las renovadas expresiones de mi más alta consideración.

República Oriental del Uruguay

Montevideo, October 20, 2004

Excellency:

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement between the Government of the Oriental Republic of Uruguay and the Government of the United States of America, signed at Montevideo today ("the Agreement"). In relation to the Agreement, I propose that both Governments reach an understanding regarding implementation of the Agreement based on the following principles:

That opportunities which the airlines of both Governments enjoy will benefit from an improved aviation environment;

That in this improved environment the Government of the Oriental Republic of Uruguay believes the non-application of payments or levies based on the principle of effective reciprocity to be proper, which shall be considered satisfied by the concession of traffic rights to and from the United States of America, as well as the non-application of discriminatory taxes, fees or levies to the airlines of the United States of America, on the basis of reciprocity, on freight carried into

Uruguay.

In this context, I have the honor to propose the following:

1. The Government of the Oriental Republic of Uruguay recognizes that the principle of effective reciprocity is satisfied by granting the traffic rights as set forth in the Agreement. Consequently it shall exempt the airlines of the United States from payments, taxes, fees or levies, incurred or to be incurred, in accordance with said principle.

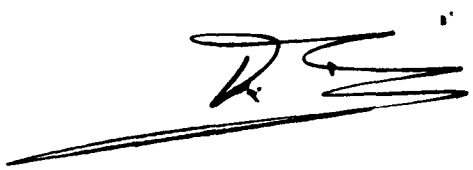
2. In like manner, the Government of the Oriental Republic of Uruguay, on the basis of reciprocity, shall exempt the airlines of the United States of America from any discriminatory tax, fee or levy on freight carried into Uruguayan territory.

3. The Government of the Oriental Republic of Uruguay shall not, by virtue alone of the concepts established in paragraphs 1 and 2 above, be required to reimburse any payment that might have been made by airlines of the United States of America.

República Oriental del Uruguay

I further propose that this note and the affirmative reply note from Your Excellency constitute a shared understanding between our two Governments regarding implementation of the Agreement.

Please accept, your Excellency, the assurances of my highest consideration.



Montevideo, October 20, 2004

Excellency:

I have the honor to acknowledge receipt of your note dated today, which reads as follows:

" I have the honor to refer to the Air Transport Agreement between the Government of the Oriental Republic of Uruguay and the Government of the United States of America, signed at Montevideo today ("the Agreement"). In relation to the Agreement, I propose that both Governments reach an understanding regarding implementation of the Agreement based on the following principles:

That opportunities which the airlines of both Governments enjoy will benefit from an improved aviation environment;

That in this improved environment the Government of the Oriental Republic of Uruguay believes the non-application of payments or levies based on the principle of effective reciprocity to be proper, which shall be considered satisfied by the concession of traffic rights to and from the United States of America, as well as the non-application of discriminatory taxes, fees or levies to the airlines of the United States of America, on the basis of reciprocity, on freight carried into Uruguay.

In this context, I have the honor to propose the following:

1. The Government of the Oriental Republic of Uruguay recognizes that the principle of effective reciprocity is satisfied by granting the traffic rights as set forth in the Agreement. Consequently it shall exempt the airlines of the United States from payments, taxes, fees or levies, incurred or to be incurred, in accordance with said principle.

2. In like manner, the Government of the Oriental Republic of Uruguay, on the basis of reciprocity, shall exempt the airlines of the United States of America from any discriminatory tax, fee or levy on freight carried into Uruguayan territory.

3. The Government of the Oriental Republic of Uruguay shall not, by virtue alone of the concepts established in paragraphs 1 and 2 above, be required to reimburse any payment that might have been made by airlines of the United States of America.

I further propose that this note and the affirmative reply note from Your Excellency constitute a shared understanding between our two Governments regarding implementation of the Agreement.

Please accept, Excellency, the renewed expression of my highest consideration."

On behalf of the Government of the United States of America, I have the honor to confirm that the proposal contained in Your Excellency's note and this note in reply constitute a shared understanding between our two

Governments regarding implementation of the Agreement.

Please accept, Excellency, the expression of my highest consideration.

Martin J. Silverstein
Ambassador of the United States of America