

ACTA FINAL DE LA REUNION DE CONSULTA ENTRE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y DE LA REPUBLICA DE CHILE.

En la ciudad de Montevideo, el día 13 de febrero de 2003, se llevó a cabo la Reunión de Consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de la Republica Oriental del Uruguay y de la República de Chile, con el objeto de acordar un nuevo texto de Convenio de Transporte Aéreo Comercial, que sustituya al celebrado en Santiago, Chile, el 14 de abril de 1982.

I) El texto acordado e inicialado figura como Anexo I de la presente Acta.

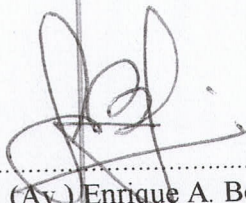
II) Ambas Autoridades Aeronáuticas entienden que las líneas aéreas LAN Chile S.A. y PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A., cumplen actualmente con el requisito del control efectivo previsto en los Artículos 3 y 4 del Convenio inicialado.

III) Ambas Autoridades Aeronáuticas acuerdan que se aplicarán administrativamente las disposiciones del Convenio inicialado, a partir del momento en que la legislación uruguaya permita a las empresas chilenas explotar servicios de transporte aéreo interno, dentro del territorio de la República Oriental del Uruguay.

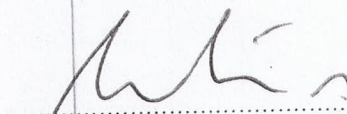
IV) Las delegaciones estuvieron integradas según se expresa en Anexo II.

Se deja constancia del clima de armonía y cordialidad que reinó durante la presente negociación.

Se labra la presente Acta en la ciudad de Montevideo, el 13 de febrero de 2003.



Brig. Gral. (Av.) Enrique A. Bonelli
Por la Autoridad Aeronáutica de la
República Oriental del Uruguay



Ing. Bernardo Domínguez Philippi
Por la Autoridad Aeronáutica de la
República de Chile

ANEXO I

3DP

CONVENIO DE TRANSPORTE AEREO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

A handwritten signature in dark ink, located in the bottom left corner of the page. It consists of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.Handwritten initials or a signature in dark ink, located in the bottom right corner of the page. It appears to be the letters 'BP' or similar, written in a stylized, cursive manner.

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, en adelante denominados las "Partes Contratantes";

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental;

Deseando facilitar la expansión del transporte aéreo;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar individualmente tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el siete de Diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:



BAP

ARTICULO 1

Definiciones

Para los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga de otro modo, el término:

- (a) "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica o su organismo u organismos sucesores.
- (b) "Convenio" significa el presente Convenio, y cualesquiera enmienda al mismo;
- (c) "Transporte Aéreo" significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo;
- (d) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de Diciembre de 1944, e incluye:
 - i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y
 - ii) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes;
- (e) "Línea aérea designada" significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio;
- (f) "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;

BNP

(g) "Transporte aéreo internacional" significa el transporte que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

(h) "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

(i) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;

(j) "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;

(k) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual ambas líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la contraparte, entre ambos territorios, y entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin



BDP

limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias, y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.
3. Cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:
 - a. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
 - b. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
 - c. Servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
 - d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos.
 - e. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.
 - f. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Convenio, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito entre ambas autoridades aeronáuticas y por vía diplomática, a la otra Parte Contratante, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.

2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1. de este Artículo, sujetas a la disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este artículo.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2. de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este Convenio, en cualquier caso en que:
 - (a) dicha Parte Contratante no esté convencida que el control efectivo de dicha aerolínea se encuentra en manos de nacionales de la Parte Contratante que la designó;
 - (b) la línea aérea no esté constituida ni tenga su oficina principal de negocios en el territorio de dicha Parte; y
 - (c) la Parte que reciba la designación determine que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales.
5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones de este Convenio y con un mínimo de demora administrativa.

32

ARTICULO 4

Revocación, suspensión o limitación de la Autorización

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en caso que:
 - a) el control efectivo de dicha línea aérea no esté en poder de nacionales de la otra Parte Contratante;
 - b) la línea aérea no esté constituida ni tenga su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante;
 - c) la Parte que reciba la designación determine que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra de manos de sus nacionales.
 - d) dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Convenio;
 - e) la línea aérea deje de operar conforme a las condiciones establecidas según este Convenio.
2. Salvo que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1. de este Artículo fuese indispensable para evitar nuevas violaciones de las leyes y reglamentos, el mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante.
3. Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 6 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 7 (Seguridad en la Aviación).

BNP

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 6

Reconocimiento de los Certificados y Licencias

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no

BNP

mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, en caso de que la otra Parte Contratante no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO 7

Seguridad

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio.
2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.
3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estos Convenios.

BDP

4. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.
5. Cada Parte Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.
6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.

BDP

ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.
3. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.

Se excluye de las previsiones anteriores al Aeropuerto de Laguna del Sauce (Punta del Este - República Oriental del Uruguay), mientras esté vigente la actual concesión del mismo.

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

BDP

5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes fiscales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.
6. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta: I) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes y II) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.

ARTICULO 9

Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, honorarios de inspección y otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.
2. También estarán exentos de dichos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:
 - a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las

BNP

autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave afectada a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante;

- b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos;
- c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte Contratante en el cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes.

- 3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

ARTICULO 10

Cargos al Usuario

- 1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios.
- 2. Cada Parte Contratante estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a

las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

ARTICULO 11

Competencia entre líneas aéreas

1. Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo a que se refiere el presente Convenio.
2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.
3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.
4. Cada una de las Partes Contratantes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

BDP

ARTICULO 12

Tarifas

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
 - b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
 - c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.
2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3. y 4. de este Artículo.
3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 60 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.
4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1. del presente Artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes lo-gran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores

BDP

esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

5. Las tarifas de los servicios de transporte aéreo de cabotaje se regirán por el derecho interno de cada una de las Partes Contratantes.

ARTICULO 13

Consultas y Enmiendas

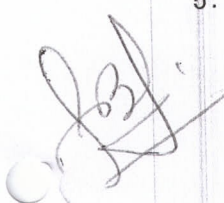
1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Convenio. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.
2. Cualquier modificación al presente Convenio entrará en vigor en la fecha de Intercambio de Notas en que se señale que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 14

Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegan a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.
2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:

BDP

- a) Dentro de los 30 días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los 60 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;
- b) Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.
3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2. de este Artículo.
4. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2. de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla.
5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.
- 
- 

ARTICULO 15

Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente convenio finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.
2. Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

ARTICULO 16

Acuerdo Multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiere el presente Convenio, éste se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTICULO 17

Registro en la OACI

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

BDP

ARTICULO 18

Entrada en Vigor

Este Convenio entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, el término de los trámites jurídicos internos correspondientes.

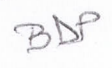
En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.

Hecho en la ciudad de, el, en
dos ejemplares del mismo tenor e igualmente auténticos.

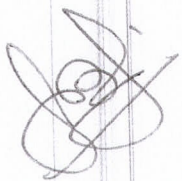


POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE CHILE

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ORIENTAL DEL
URUGUAY



ANEXO II



BDP

DELEGACIÓN DE CHILE

PRESIDENTE

Sr. BERNARDO DOMÍNGUEZ
Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil

Sr. MARIO ARRIAGADA
Consejero Alterno de la Junta de Aeronáutica Civil
Ministerio de Relaciones Exteriores

Sr. GUILLERMO NOVOA
Asesor Legal de la Junta de Aeronáutica Civil

Sra. PATRICIA RIOS
Consejera de la Embajada de Chile

OBSERVADORES

Sra. RAQUEL GALARZA
LAN CHILE

Sr. JOSÉ MIGUEL BAMBACH
LAN CHILE

Sr. CRISTIAN BARROILHET
LAN CHILE

BDP

DELEGACION DE URUGUAY

PRESIDENTE

Brig. Gral. (Av.) ENRIQUE BONELLI
Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica.

DELEGADOS

Cnel. (Av.) EDUARDO BIANCHI
Director General de Aviación Civil

Dr. LUIS GIORELLO SANCHO
Asesor Letrado de la DINACIA

Dr. SERGIO PÉREZ LAURO
Director de Transporte Aéreo Comercial

Dr. JULIO MARTÍNEZ
Asesor Letrado de la D.G.A.C.

Esc. PABLO SEITÚN
Sub Director de Transporte Aéreo Comercial

Dr. CARLOS RODRÍGUEZ BRIANZA
Asesor de Política Aeronáutica del

Ministerio de Relaciones Exteriores

Dra. MARIA ANGÉLICA GONZÁLEZ
Asesora en Transporte Aéreo del Ministerio de
Transporte y Obras Públicas

OBSERVADORES

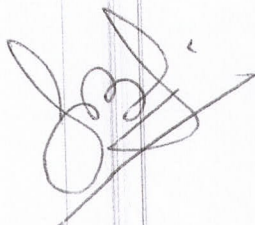
Dr. GONZALO YELPO
PLUNA S.A.

Sr. JORGE BACCINO
Gerente General de AEROLÍNEAS URUGUAYAS S.A.

Sr. DANIEL HERNANDEZ
Director de AIR CLASS S.A.

Sr. DANIEL DALMAS
AEROMÁS S.A.

Dr. DIEGO GIL
Asesor Jurídico de AUSA



BDP



Convenio de Colaboración Científica Tecnológica y de Cooperación Técnica

Entre la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile

y

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)

MOU 2004 / 01

En Santiago de Chile, a veintisiete días del mes de agosto del año dos mil cuatro, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**, en adelante **DGAC** o la Dirección, representada por su Director General, General de Brigada Aérea (A), Don Enrique Rosende Alba, ambos domiciliados en Av. Miguel Claro 1314, Comuna de Providencia, de Santiago de Chile, por una parte, y por la otra, la **Dirección Nacional Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica** en adelante **DINACIA** representada por su Director Nacional Brigadier General (Av.) José Luis Vilardo domiciliado en las Instalaciones del Aeropuerto Internacional de Carrasco, Montevideo, Uruguay, se ha convenido el siguiente acuerdo:

I. CONSIDERANDO:

- A.-** Que la DINACIA, es la Autoridad Aeronáutica de la República Oriental del Uruguay, que tiene como cometido la regulación y control de todos los aspectos referidos a la actividad aeronáutica en el país, así como la desarrollada en el exterior por las empresas nacionales y el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, incluso la prestación de los servicios de protección al vuelo.
- B.-** Que la DGAC, es un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y su misión consiste en normar y fiscalizar la actividad aérea nacional y aquella que ejecutan en el extranjero empresas aéreas del país, desarrollar la infraestructura aeronáutica, prestar servicios de excelencia en navegación aérea, meteorología, aeroportuarios y seguridad operacional, con el propósito de garantizar la operación del Sistema Aeronáutico en forma segura y eficiente, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.

- C.- Que dentro de este marco, uno de los objetivos de la DGAC es formar y capacitar a su personal, utilizando como herramienta la Educación, además de desarrollar en él más alto estándar su estructura tecnológica, de manera que le permita operar y desarrollar sus sistemas aéreos, terrestres y equipos asociados.
- D.- Es interés de las partes el desarrollar mecanismos de colaboración mutua, con el propósito de aunar esfuerzos y recursos disponibles para facilitar el conocimiento y la investigación en áreas de actividad de interés común.
- E.- La conveniencia de establecer intercambio de conocimientos y el realizar las acciones que favorezcan el desarrollo científico, tecnológico, regulatorio y de cooperación técnica de ambas instituciones.
- F.- La necesidad permanente de mejorar y elevar el nivel académico, científico y tecnológico a través de la complementación de capacidades y recursos de ambas instituciones, conforme a la legalidad vigente.

II. ACUERDAN:

- A.- La DGAC y la DINACIA en virtud de los considerandos, convienen en establecer el presente acuerdo marco de colaboración científica, tecnológica y de cooperación técnica, que permita a ambas Instituciones participar en un esfuerzo mancomunado de sus áreas afines y complementarias, en el ámbito internacional, procurando siempre que dichas tecnologías sean de avanzada, en uso en el ámbito mundial y viables para su aplicación en Chile y en Uruguay todo conforme a la legislación vigente.
- B.- Este acuerdo marco estará destinado al cumplimiento de los siguientes objetivos:
 - 1.- Colaboración entre las partes en la realización de estudios en el campo de la investigación científica, tecnológica, desarrollo regulatorio y la docencia.

- 2.- Cooperación en la ejecución de proyectos de desarrollo en el campo de la investigación científica, jurídica y tecnológica.
- 3.- Fomentar el desarrollo científico-tecnológico, a través de la organización conjunta de Conferencias, Charlas, Talleres u otros relacionados al ámbito aeronáutico y áreas afines o complementarias.

C.- Ambas partes se comprometen a:

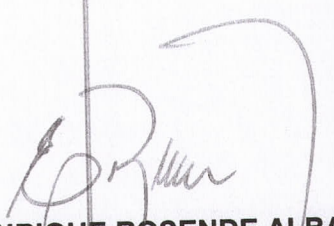
- 1.- Intercambio de personal técnico y/o académico, conforme a la legalidad vigente.
- 2.- Promover la participación de profesionales aeronáuticos en programas, eventos y actividades objeto del convenio, compatibles con las regulaciones y que se establezcan en los convenios específicos y la reglamentación interna de cada Institución.

D.- En cada caso particular se suscribirá un convenio específico, en el cual se establecerán las condiciones concretas del proyecto, capacitación, requerimientos de personal, equipamiento, insumos, plazos y otros; como asimismo, la designación de un coordinador de proyecto por ambas partes.

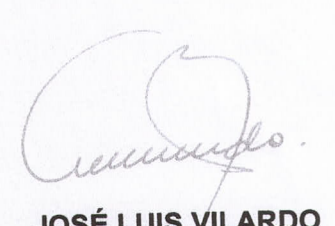
Del mismo modo se establecerán las modalidades económicas, estableciendo su valorización, el tratamiento de los impuestos, las formas de pago, los productos esperados y su vigencia.

E.- Las partes convienen en que las conclusiones que se obtengan de los proyectos realizados y sus resultados; en general todos los materiales que se desarrollen en conjunto, podrán utilizarse y difundirse libremente por las partes, debiendo mencionar en cada caso su origen, las instituciones participantes y el personal que las ha desarrollado. Con todo, las partes podrán, en cada convenio específico, pactar reservas, restricciones de divulgación o niveles de confidencialidad según su naturaleza, debiendo asimismo señalar el plazo de término de las restricciones.

- F.- Las partes convienen en patentar conjuntamente, a nombre de ambas Instituciones, conjuntamente la propiedad intelectual y/o industrial de los resultados que a su juicio merezca tal acción.
- G.- El plazo de vigencia del presente convenio será indefinido y se extenderá hasta que una de las partes proponga a la otra su término, sin expresión de causa ni derecho a indemnización, con a lo menos seis meses de aviso, no siendo afectados por tal resolución los acuerdos estipulados y acordados o vigentes a la fecha de recepción de la carta que manifieste dicha intención.
- H.- El presente convenio se firma en cuatro (4) ejemplares, de los cuales dos (2) de ellos quedan en poder de cada una de las Instituciones.



ENRIQUE ROSENDE ALBA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL



JOSÉ LUIS VILARDO
BRIGADIER GENERAL (Av.)
DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
E INFRAESTRUTURA AERONÁUTICA

Poder Legislativo

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

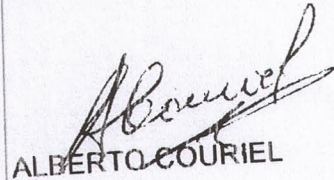
Decretan

ARTÍCULO ÚNICO. - Apruébase el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Chile, suscrito en la ciudad de Santiago de Chile, el 27 de abril de 2004.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 11 de agosto de 2009.



HUGO RODRÍGUEZ FILIPPINI
Secretario



ALBERTO COURIEL
Presidente

2009/08/11

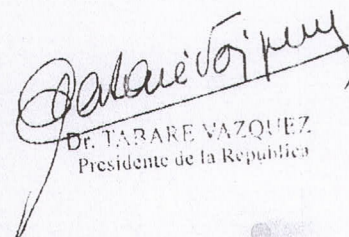
LEY N° 18.536

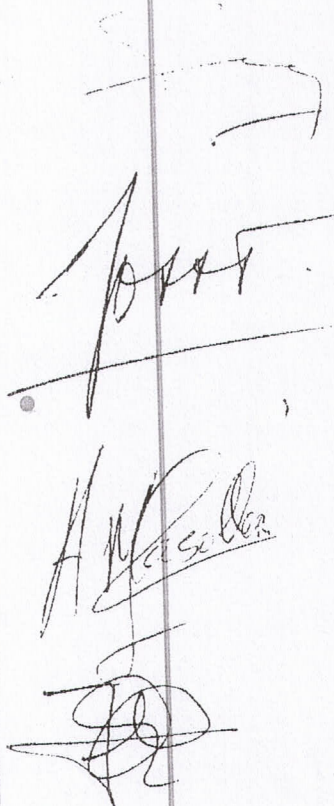
Presidencia de la República Oriental del Uruguay

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Montevideo, **21 AGO. 2009**

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos, la Ley por la que se aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Chile, suscrito en la ciudad de Santiago de Chile, el 27 de abril de 2004.


DR. TABARÉ VAZQUEZ
Presidente de la República



ACT A

Las delegaciones que representan a las autoridades aeronáuticas de Uruguay y Chile se reunieron en Santiago, los días 11 y 12 de Julio de 1996, con el objeto de incrementar las relaciones aerocomerciales entre ambos países.

La lista de miembros de ambas delegaciones se incluye como Anexo I al presente documento.

Ambas delegaciones concordaron en la necesidad de ampliar las operaciones aéreas entre ambos países, de conformidad a lo acordado en el Acta de la Reunión de Consulta de Abril de 1991, respecto a que el Convenio Bilateral vigente establece una amplia apertura en materia de concurrencia de empresas, oferta, derechos de tráfico y rutas.

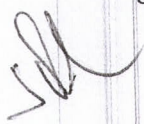
Respecto a lo anterior la delegación chilena se refirió a los positivos resultados que se han obtenido de los acuerdos de amplia apertura con varios países de la región latinoamericana, lo que ha redundado en aumento de tráficos y ampliación de servicios según las necesidades del mercado que detectan las empresas, por lo cual propone que en la relación bilateral Chile-Uruguay se acuerde una apertura amplia en los mismos términos de otras relaciones bilaterales que mantiene Chile.

La delegación uruguaya recoge la propuesta chilena y la pondrá a consideración de sus autoridades competentes.

En atención a lo anterior y en vista de los diferentes planteamientos en materia de apertura, en esta etapa, las autoridades aeronáuticas de cada Parte acuerdan que sus empresas aéreas podrán operar hasta 7 frecuencias semanales en ambos sentidos, con el material de vuelo que cada parte estime adecuado a las necesidades del mercado.

Dentro de un año, las autoridades aeronáuticas celebrarán una Reunión de Consulta para evaluar el desarrollo de las operaciones.

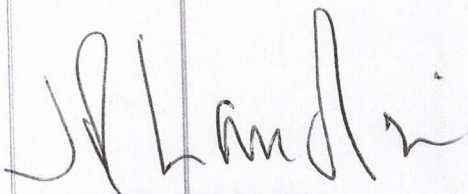
Si dentro de este plazo, cualquiera de las partes y atento a las necesidades del mercado, solicita frecuencias adicionales para sus empresas, éstas serán otorgadas por la otra parte, hasta la Reunión de Consulta.



Las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes acordaron asimismo, con el objeto de adecuar el Convenio de Transporte Aéreo Comercial vigente a las nuevas exigencias del transporte aéreo internacional, incorporar cláusulas sobre seguridad de la aviación, convalidación de licencias y oportunidades comerciales, que se adjuntan a la presente Acta como Anexo II, comprometiéndose a realizar los trámites necesarios ante las autoridades competentes para la correspondiente modificación del Convenio.

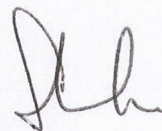
La reunión se llevó a efecto en una atmósfera de cordialidad y amistad, conforme al alto nivel de las relaciones existentes entre ambos países.

Por la delegación chilena



Juan Pablo LANGLOIS

Por la delegación uruguaya



Shandelaio GONZALEZ

REUNION DE AUTORIDADES AERONAUTICAS

CHILE - URUGUAY

(Santiago, 11 y 12 de Julio de 1996)

DELEGACION URUGUAYA:

JEFE DELEGACION

: **Cnel. (Av.) Shandelaio GONZALEZ**
Director General de Aviación Civil

DELEGADOS

: **Dr. Yamandú SOBRERO**
Director Asesoría Letrada
Dirección General de Aeronáutica Civil

: **Dr. Sergio PEREZ LAURO**
Director de Transporte Aéreo Comercial

: **Dr. Luis GIORELLO**
Asesor Jurídico DINACIA

OBSERVADORES

: **Dr. Julio MARTINEZ**
Representante de PLUNA S.A.

: **Sr. Miguel MACHADO**
Representante de PLUNA

: **Sr. Carlos JAURENA**
Representante de AEROSUR

: **Sr. Fernando NIN**
Representante de AEROSUR



REUNION DE AUTORIDADES AERONAUTICAS

CHILE - URUGUAY

(Santiago, 11 y 12 de Julio de 1996)

DELEGACION CHILENA:

JEFE DELEGACION :

Sr. Juan Pablo LANGLOIS
Secretario General de la
Junta de Aeronáutica Civil

DELEGADOS

- :** **Sr. Luis LENNON**
Consejero Alterno de la Junta de Aeronáutica Civil
Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores
- :** **Sr. Jorge ANSTED**
Jefe Depto. Legal
Junta de Aeronáutica Civil
- :** **Sr. Guillermo NOVOA**
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
- :** **Sr. Alvaro LISBOA**
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
- :** **Sr. Eduardo ALVARADO**
Asesor Depto. Técnico-Económico
Junta de Aeronáutica Civil

OBSERVADORES

- :** **Sr. René IZQUIERDO**
Representante LAN-CHILE S.A.
- :** **Sr. Sergio BRICEÑO**
Gerente General de NATIONAL
- :** **Sr. Eric CAMPAÑA**
Presidente de ANACO A.G.



A.- Seguridad Aérea

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, o de cualquier otra Convención multilateral o modificación de las actuales, cuando sean aceptadas por ambas Partes Contratantes.
2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícitos de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, exigirán que los explotadores de su nacionalidad o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3. que precede, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.



B.- Reconocimiento de Certificados y Licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos y validados por una de las Partes Contratantes y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de explotación de los servicios acordados. Las Partes Contratantes se reservan, sin embargo, el derecho de no reconocer cuando se trate de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado

Tales certificados y licencias también serán reconocidos, en la forma del párrafo precedente, para los efectos de operar los servicios resultantes de un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, celebrados entre empresas aéreas de ambas Partes Contratantes, para permitir que tripulaciones uruguayas operen aeronaves chilenas y viceversa.



C.- Oportunidades Comerciales

1. Las empresas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo.
3. Cada empresa aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las empresas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.
4. Cada empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión.
5. Cada Parte Contratante otorga a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes fiscales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.

