

**ACTA DE REUNION DE CONSULTA
ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE
LA REPÚBLICA COLOMBIA**

Y

LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

En la ciudad de Montreal, Canadá el 21 de Marzo de 2013, se reunieron las Autoridades de Aviación Civil de la República de Colombia y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, y en aplicación de los principios contenidos en dicho Convenio, con el propósito de negociar un Acuerdo de Servicios Aéreos y revisar el régimen actual entre los dos países, en lo relativo a la concesión de derechos aerocomerciales.

La lista de las dos delegaciones constituye el Anexo I a esta Acta de Consulta.

Las conversaciones fueron celebradas en un clima de cordialidad, arribando las Partes a los siguientes acuerdos:

1. ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

Ambas Partes negociaron e inicializaron el texto de un Acuerdo de Servicios Aéreos ("el ASA") adjunto como Anexo II a esta Acta de Consulta y se comprometieron a recomendar a sus respectivos Gobiernos la firma de este Acuerdo a la brevedad posible, y a propiciar el cumplimiento de los procedimientos internos de Ambas Partes para su entrada en vigor.

2. CAPACIDAD Y DERECHOS DE TRÁFICO

2.1. Las aerolíneas designadas de ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico hasta la 5ta libertad del aire, tanto para servicios mixtos de pasajeros, correo y carga como para los servicios exclusivos de carga, de conformidad con lo especificado en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4, sin limitación de capacidad, frecuencia y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.

2.2. CUADRO DE RUTAS

RUTAS OPERADAS POR COLOMBIA			
Puntos anteriores y/o puntos en Colombia	Puntos Intermedios	Puntos en la República Oriental del Uruguay	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto
RUTAS OPERADAS POR LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY			
Puntos anteriores y/o puntos en la República Oriental del Uruguay	Puntos Intermedios	Puntos en Colombia	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

2.3 SERVICIOS MIXTOS DE PASAJEROS Y CARGA

2.3.1. Las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes podrán ejercer derechos de tráfico hasta de quinta libertad.

2.3.2. Los derechos de tráfico de quinta libertad se ejercerán de la siguiente forma:

- a. Para República Oriental del Uruguay los derechos de quinta libertad se ejercerán en toda América Latina y un punto en Europa a ser definido conjuntamente por las Autoridades Aeronáuticas.
- b. Para Colombia los derechos de quinta libertad se ejercerán en toda América Latina y un punto en Europa a ser definido conjuntamente por las Autoridades Aeronáuticas.

2.3.3. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio territorio a terceros países (sexta libertad).

2.3.4. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán omitir escalas en sus respectivas rutas, en cualquiera o en todos los vuelos, con la condición de que los servicios empiecen o terminen en un punto de la Parte que designa la línea aérea.

2.3.5. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.

2.4 SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA

2.4.1. Las líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista.

2.4.2. Los puntos para el ejercicio de los derechos de quinta libertad en los servicios exclusivos de carga deberán estar ubicados dentro del Continente Americano y un punto en Europa a ser definido conjuntamente por las Autoridades Aeronáuticas.

2.4.3. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio territorio a terceros países (sexta libertad).

2.4.4. Las operaciones a dos o más puntos del territorio de la República Oriental del Uruguay Colombia podrán operarse en forma separada o en combinación sin derechos de cabotaje entre puntos del mismo país.

2.4.5. Las Autoridades Aeronáuticas podrán considerar, con base en reciprocidad y según las necesidades del servicio, el otorgamiento de derechos de tráfico adicionales.

3. DESIGNACIÓN DE LINEAS AEREAS

3.1 Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, mediante nota escrita entre autoridades aeronáuticas, a la otra Parte Contratante, a una o más líneas aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en este Acuerdo.

3.2 Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:

a) la línea aérea designada tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en el territorio de la Parte designante;

b) la Parte que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;

c) la Parte que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la aviación); y

d) la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

4. REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN O LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

4.1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el punto 3 de la presente Acta con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su domicilio principal y su sede real y efectiva en el territorio de la Parte designante;
- b) en caso de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la línea aérea;
- c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Convenio de Aviación Civil sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación; y
- d) en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

5. TARIFAS

5.1 Cada Parte permitirá que cada aerolínea establezca los precios para el transporte aéreo sobre consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a. la prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
- b. la protección a los consumidores de precios excesivamente altos o restrictivos por el abuso de una posición dominante; y
- c. la protección de las líneas aéreas de precios artificialmente bajos debido al subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

5.2 Cualquiera de las Partes podrá exigir a las líneas aéreas de la otra Parte la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de los precios a cobrar hacia o desde su territorio. Tal notificación o presentación por parte de las líneas aéreas podrá ser exigida no antes de la oferta inicial de un precio.

5.3 Ninguna de las Partes tomará una acción unilateral para prevenir el lanzamiento o la continuidad de un precio propuesto o aplicado por: (i) una aerolínea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (ii) una aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y

cualquier otro país, incluyendo en ambos casos, el transporte sobre una base de interlínea o intralínea. Si cualquiera de las partes cree que algún precio es incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 del presente Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte sobre las razones de su descontento tan pronto como sea posible. Estas consultas deberán realizarse a más tardar 30 días después del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán en la consecución de la información necesaria para la resolución explicada del asunto. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto al precio por el cual se ha enviado un aviso de inconformidad, cada Parte hará su mejor esfuerzo para poner en vigor dicho acuerdo. Sin este acuerdo mutuo, el precio deberá entrar en vigor o continuar en vigor.

6. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

6.1 Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia

6.2 Cuando las normas internas o compromisos contractuales de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor, o los proveedores debidamente autorizados.

6.3. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 6.1 estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorables que las más favorables que se ofrezcan en cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

7. ACUERDOS DE COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN

Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial, celebrados por las aerolíneas designadas de ambas partes, entre ellas o con aerolíneas de terceros países tales como código compartido, bloqueo de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos se sometan a los requisitos y procedimientos de aprobación

de cada parte. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte, decidirán en un plazo máximo de un mes las solicitudes sometidas a su consideración.

8. FLEXIBILIDAD OPERACIONAL

8.1 Cada aerolínea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas, o intercambiadas a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas de ambas Partes o de terceros países, en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada Parte y del artículo 83 bis del Convenio, en caso de ser aplicable, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes. Cuando se requiera, las Partes podrán celebrar acuerdos o memorandos de alcance técnico – operacional, para establecer las condiciones de delegación de responsabilidades sobre la vigilancia de la seguridad operacional.

8.2 Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene, conforme a las políticas y lineamientos de cada país.

8.3 Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas.

8.4 Para las operaciones de cambio de capacidad o ruptura de carga una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.

8.5 Al efectuar la ruptura de carga prevista, la línea o líneas aéreas de cada una de las partes podrán utilizar a partir del punto de ruptura una o varias aeronaves hacia otros puntos de las rutas siempre que:

- Los servicios que se operen a partir del punto de ruptura de carga se programen en conexión directa con el servicio realizado desde dicho punto.
- La capacidad utilizada por la capacidad de las aeronaves que realicen servicios a partir del punto donde se efectúa la ruptura de carga no exceda la capacidad de la aeronave que opere desde o hacia el territorio de la Parte que haya designado a la empresa.

8.6 Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

8.7 Para los vuelos regulares exclusivos de carga, las Partes Contratantes acuerdan eximir a las líneas aéreas designadas de cumplir con el registro de itinerario, siempre que esto no afecte la operación aeroportuaria

9. CODIGO DESIGNADOR ÚNICO

Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte Contratante haya concedido a sus aerolíneas para la identificación de sus vuelos.

10. FLEXIBILIZACION DEL PROCEDIMIENTO DE ITINERARIOS PARA LOS SERVICIOS CARGUEROS

Considerando que los vuelos exclusivos de carga requieren flexibilidad en el desarrollo de su operación, las Partes autorizarán a las empresas designadas sus vuelos de carga sin exigir un registro de itinerario con designación específica de los puntos de operación, permitiendo un itinerario con diferentes puntos de salida, intermedios y de llegada, pudiendo omitir o alterar estos puntos de operación con la condición de que los servicios empiecen o terminen en un punto de la Parte que designa la línea aérea

11. VUELOS NO REGULARES O CHARTER

11.1 Las disposiciones relativas a la aplicación de Leyes; Reconocimiento de Certificados y Licencias; Seguridad Operacional; Seguridad de la Aviación; Tarifas; Servicios de Asistencia en Tierra; se aplicarán también a los vuelos chárter y no regulares operados por las líneas aéreas de una Parte Contratante hacia y desde el territorio de la otra Parte, al igual que a las líneas aéreas que operan dichos vuelos.

11.2 Cada Parte, en régimen de reciprocidad, atenderá con prontitud las solicitudes de operaciones no regulares o chárter de las aerolíneas que sean debidamente autorizadas por la otra Parte Contratante.

12. ENTRADA EN VIGOR

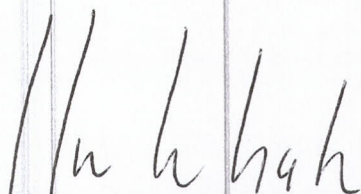
12.1 Los puntos acordados en la presente Acta entrarán a regir a partir de su firma y serán aplicados hasta tanto entre en vigor el Acuerdo sobre Transporte Aereo que se suscriba entre la República de Colombia y la República Oriental del Uruguay.

12.2 La presente Acta, sustituye y deja sin efecto el Memorándum de Entendimiento suscrito

entre las Autoridades Aeronáuticas de Ambas Partes el 3 de Julio de 2001.

Firmado en Montreal, el 21 de Marzo de 2013, en dos ejemplares del mismo tenor y valor.

Por la República de Colombia



ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE

Jefe de Delegación

Por la República Oriental del Uruguay



CNEL. (AV.) FERNANDO L. MAURENTE

Jefe de Delegación

ANEXO I

DELEGACION DE COLOMBIA

Adriana Sanclemente Alzate

Jefe Oficina de Transporte Aéreo

U.A.E. de Aeronáutica Civil

Alexandra Palomino Pineda

Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios de la Oficina de Transporte Aéreo

U.A.E. de Aeronáutica Civil

Observadores

Susana Mantilla Moncaleano

Delegada Avianca

HECTOR HERNAN RIOS OSPINA

Delegado Copa Colombia.

ANEXO I

DELEGACIÓN DE URUGUAY

Cnel. (AV.) Fernando L. Maurente

Director General de Aviación Civil

Dr. Roberto Perdomo Protti

Director Interino de Transporte Aéreo Comercial

Dr. Carlos Rodríguez Brianza

Asesor de Política Aeronáutica del Ministerio de Relaciones Exteriores

Dr. Luis G. Giorello Sancho

Asesor Jurídico de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

ANEXO II
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE
COLOMBIA

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República de Colombia, en adelante llamados las "Partes Contratantes",

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944, y

Deseosos de celebrar un Acuerdo de Transporte Aéreo complementario al citado Convenio.

Reconociendo que el objeto de este Acuerdo es el de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, de tal manera que se propicie la expansión económica y comercial de ambos Estados, estableciendo, de conformidad con el Artículo 44 del Convenio de Chicago, oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional

Deseosos de promover sus intereses en el transporte aéreo internacional,

Siguiendo los lineamientos de la Organización de la Aviación Civil Internacional, para el desarrollo del transporte aéreo internacional,

Deseosos de garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO I
DEFINICIONES

Para los efectos del presente Acuerdo y salvo que se indique algo distinto:

- a) El término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de ese Convenio y cualquier modificación a los Anexos al Convenio o al Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, en tanto tales Anexos y modificaciones hayan llegado a ser aplicables a ambas partes,
- b) El término "autoridad aeronáutica" significa, en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) y, en el caso de la República de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (U.A.E.A.C). o en ambos casos, toda persona u organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas.
- c) El término "línea aérea designada" significa cualquier línea aérea que una Parte Contratante ha designado, por notificación escrita a la otra Parte Contratante, para la explotación de servicios aéreos en las rutas especificadas en el anexo de este acuerdo, y a la cual la otra Parte Contratante le ha otorgado los permisos apropiados, de conformidad con el Artículo 2 de este Acuerdo;
- d) El término "territorio" en relación con un Estado, tiene el significado que se le atribuye en el artículo 2 del Convenio.
- e) Las expresiones "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que se les asigna respectivamente en el artículo 96 del Convenio.
- f) El término "capacidad" significa la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;
- g) El término "Anexo" significa el o los Anexos a este Acuerdo o cualquier modificación del mismo. El Anexo forma parte integral del Acuerdo, y cualquier referencia que se haga al Acuerdo se entenderá hecha también al Anexo a menos que se estipule expresamente de otra manera.

h) El término "OACI" designa la Organización de Aviación civil Internacional.

i) El término "Código Compartido" significa contrato mediante el cual una aerolínea (la parte operadora) permite a otra aerolínea (la parte comercializadora) usar su código designador en un vuelo operado por la primera, de manera que ambas comercializan el inventario de sillas de dicho vuelo. La compartición de código puede tener lugar en una o varias rutas o en un segmento de dichas rutas, y pueden participar transportistas aéreos nacionales o extranjeros, siempre que todas las aerolíneas tengan las autorizaciones apropiadas.

ARTÍCULO 2

CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo para que sus líneas aéreas designadas puedan establecer y explotar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo. Dichos servicios y rutas se denominarán "Servicios Acordados" y "Cuadro de Rutas" respectivamente.

2. Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán ejercer los siguientes derechos:

a) el derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte, sin aterrizar en el mismo;

b) el derecho de efectuar escalas para fines no comerciales en dicho territorio;

c) a efectuar escalas con fines comerciales en las rutas que se especifican y sujeto a las disposiciones del Acuerdo, para embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;

d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

3. 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.

4. Nada de lo estipulado en el párrafo 2 de este artículo se entenderá como que confiere a una línea aérea designada de una Parte Contratante el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y/o carga, incluido correo, que se transporten por remuneración o arrendamiento y que se dirijan a algún otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3

DESIGNACIÓN DE LÍNEAS AÉREAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, mediante nota escrita entre autoridades aeronáuticas, a la otra Parte Contratante, a una o más líneas aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en este Acuerdo.

2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:

a) la línea aérea designada tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en el territorio de la Parte designante;

b) la Parte que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;

c) la Parte que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la aviación); y

d) la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

3. Entre las pruebas que acreditan la ubicación de su domicilio principal y su sede real y efectiva se verificará que: Su administración y su base principal de operación esté localizada en su territorio; la tripulación de las aeronaves cuenten con licencias otorgadas o convalidadas por la Parte designante; la línea aérea ejerza el control operacional y la dirección técnica de sus aeronaves, y no sea únicamente fletadora de éstas.

4. Entre las pruebas de control normativo efectivo deberán acreditar elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la autoridad aeronáutica designante, como un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicio; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI.

ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN O LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:
 - a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su domicilio principal y su sede real y efectiva en el territorio de la Parte designante.
 - b) en caso de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la línea aérea;
 - c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la aviación); y
 - d) en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
 - e) cuando la línea aérea o líneas aéreas dejen de explotar los servicios acordados con arreglo a las condiciones del presente Acuerdo y su Anexo.
2. En el evento que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o que la seguridad operacional o la seguridad de la

aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones el Artículo 7 (Seguridad operacional) o el Artículo 8 (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 30 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5

APLICABILIDAD DE LEYES Y REGULACIONES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas al ingreso y salida de su territorio de una aeronave que participe en la navegación aérea internacional o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, les serán aplicables a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y deberán ser cumplidas por dichas aeronaves a su ingreso, salida y permanencia en el territorio de la primer Parte Contratante.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos al ingreso, permanencia, tránsito o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, carga y correo, tales como los concernientes a las formalidades de entrada y salida, emigración e inmigración, aduanas, moneda, medidas de salubridad y cuarentena, deberán ser aplicadas a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras permanezcan en el territorio de la primer Parte Contratante.
3. Al aplicar tales leyes y reglamentos, las Partes Contratantes —en circunstancias similares— otorgarán a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante un trato no menos favorable que el que otorguen a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea que preste idénticos servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 6

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y licencias expedidos o convalidados por una Parte Contratante mientras se encuentren vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos

certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer, respecto de los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 7

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días siguientes a la presentación de dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, las partes acuerdan además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las

operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.

5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debe notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

7. Una Parte no tomará medidas efectivas que consistan en negar, revocar, suspender o condicionar las autorizaciones de una o mas líneas aéreas designadas por la otra Parte, en la medida en que dichas aerolíneas demuestren a las autoridades de la primera Parte, que cumplen con los estándares internacionales que garantizan la seguridad de sus operaciones, a través de certificaciones internacionales sobre seguridad operacional establecidas por la OACI.

ARTÍCULO 8

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, y otros acuerdos multilaterales que rijan la seguridad de la aviación civil al que ambas partes estén adheridas.

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

3. Las Partes actuarán de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio, siempre que dichas normas sean aplicables a las Partes. Éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, explotadores de aeronaves que tengan sede principal de sus empresas o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen conforme a las citadas normas sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte deberá informar a la otra Parte cualquier diferencia entre sus normas y prácticas internas y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados en este párrafo. En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte con el objeto de discutir tales diferencias.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes y sin dejar la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos, cuando se estime conveniente, a un control simplificado, sin perjuicio de las medidas que puedan ser adoptadas para prevenir y reprimir los delitos contra la seguridad de la aviación civil. El equipaje y la carga en tránsito estarán exonerados de los derechos de aduana y otros gravámenes similares.

5. Cada Parte acuerda que podrá exigirle a sus operadores que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3 anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, permanencia y salida de su territorio. Cada Parte deberá velar por que, en su territorio, efectivamente se adopten medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, equipajes y equipaje de mano, así como la carga, el correo y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque de pasajeros o carga. Cada parte deberá considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables para afrontar una amenaza determinada .

6. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.

7. Cada Parte dará, en la medida de lo posible, acogida favorable a cualquier solicitud de la otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.

ARTÍCULO 9

DERECHOS IMPUESTOS A LOS USUARIOS

1. Ninguna de las Partes Contratante impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que exploten servicios internacionales similares.

2. Cada Parte alentará las consultas relativas a derechos impuestos a los usuarios entre sus autoridades recaudadoras competentes, o el proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea, y las líneas aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados por dichas autoridades, o el proveedor de servicios, cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas.

3. Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios. Además, cada Parte alentará a su autoridad recaudadora competente, o proveedor de servicios y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.

ARTÍCULO 10

DERECHOS DE ADUANA

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, así como su equipo normal o corriente, piezas de repuesto,

combustibles, lubricantes, provisiones de a bordo (incluyendo comidas, bebidas y tabaco), material publicitario y promocional que se lleven a bordo de la misma, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes similares aplicables para el ingreso al territorio de la otra parte contratante de acuerdo con lo previsto en las leyes y reglamentos vigentes en cada Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. También estarán exentos de los mismos aranceles, derechos y cargos, de acuerdo con lo previsto en las leyes y reglamentos en vigor en cada Parte Contratante, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

- a) las provisiones de abordó tomadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante, y para el uso a bordo de una aeronave utilizada para ejercitar los servicios acordados para la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de repuesto, incluyendo los motores, ingresados al territorio de cualquier Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, los cuales se entenderán importados temporalmente por el tiempo normal para efectuar las operaciones de reparación o mantenimiento, sin la exigencia de garantía o documentación alguna, pero con la obligación de su reexportación;
- c) los lubricantes y suministros técnicos consumibles destinados a aeronaves operadas en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante,

Las Partes Contratantes, podrán requerir que los materiales referidos en los literales a), b) y c) del presente párrafo sean mantenidos bajo la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.

Las líneas aéreas, dentro del régimen de exenciones que acuerdan los subpárrafos a), b) y c) del numeral 2 de este artículo, podrán almacenar en los aeropuertos de la otra Parte Contratante y bajo control aduanero, lubricantes, piezas de repuesto, equipo habitual y provisiones de a bordo, introducidos desde el territorio de cada Parte contratante o desde

terceros Estados y destinados al uso exclusivo de las aeronaves utilizadas en los servicios acordados.

3. El equipo regular de la aeronave, así como los materiales y suministros que se mantengan abordo de la aeronave de cualquier Parte Contratante, solo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte Contratante. En tal caso, estos se dejarán bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de otra manera, de conformidad con las regulaciones de aduana aplicables.

4. Las disposiciones del presente Artículo se cumplirán de conformidad con la legislación de cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 11

IMPUESTOS

En materia de Impuestos se estará a lo dispuesto en la legislación en cada una de las Partes Contratantes.

Cuando exista entre las Partes un Acuerdo para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

ARTÍCULO 12

TARIFAS

Cada Parte permitirá que cada aerolínea establezca los precios para el transporte aéreo sobre consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a. la prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
- b. la protección a los consumidores de precios excesivamente altos o restrictivos por el abuso de una posición dominante; y
- c. la protección de las líneas aéreas de precios artificialmente bajos debido al subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

2. Cualquiera de las Partes podrá exigir a las líneas aéreas de la otra Parte la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de los precios a cobrar hacia o desde su territorio. Tal notificación o presentación por parte de las líneas aéreas podrá ser exigida no antes de la oferta inicial de un precio.

3. Ninguna de las Partes tomará una acción unilateral para prevenir el lanzamiento o la continuidad de un precio propuesto o aplicado por: (i) una aerolínea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (ii) una aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos, el transporte sobre una base de interlínea o intralínea. Si cualquiera de las partes cree que algún precio es incompatible con las consideraciones establecidas en el parágrafo 1 del presente Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte sobre las razones de su descontento tan pronto como sea posible. Estas consultas deberán realizarse a más tardar 30 días después del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán en la consecución de la información necesaria para la resolución explicada del asunto. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto al precio por el cual se ha enviado un aviso de inconformidad, cada Parte hará su mejor esfuerzo para poner en vigor dicho acuerdo. Sin este acuerdo mutuo, el precio deberá entrar en vigor o continuar en vigor.

ARTÍCULO 13

ESTABLECIMIENTO DE OFICINAS DE REPRESENTACIÓN

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho a establecer oficinas de representación en el territorio de la otra Parte Contratante. Dichas oficinas de representación podrán incluir personal comercial, operacional y técnico.

2. Las oficinas de representación, los representantes y el personal se establecerán de acuerdo a las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 14

CAPACIDAD

1. Los servicios de transporte aéreo ofrecidos al público deberán estar estrechamente

relacionados con las necesidades del público al respecto.

2. La o las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán una oportunidad equitativa o igual de explotar cualquier ruta convenida entre los territorios de ambas Partes.

3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente a su capacidad de ofrecer los servicios previstos en el presente Acuerdo.

4. Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud del presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico, de conformidad con los cuadros de rutas pactados.

5. Se celebrarán consultas entre las Partes siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del presente Acuerdo para garantizar la aplicación de los correspondientes principios del Acuerdo que rigen la prestación de los servicios, según lo convenido en el artículo 28 de este Acuerdo, sobre celebración de Consultas.

ARTÍCULO 15

LEYES SOBRE LA COMPETENCIA

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

ARTÍCULO 16
PRINCIPIO DE NO DISCRIMINACIÓN MUTUA.

Las Partes Contratantes entienden que el presente Convenio está basado en el Principio de No Discriminación Mutua, en términos que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a Las Líneas Aéreas Designadas por cada Parte Contratante, particularmente con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Convenio, incluido pero no limitado a gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Convenio. Igualmente las Partes Contratantes se comprometen a no crear, aumentar o aplicar de forma unilateral gravámenes tributarios a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, exigiéndose un acuerdo previo de la otra Parte Contratante para no crear, aumentar o aplicar de forma unilateral gravámenes tributarios.

ARTÍCULO 17
CONVERSIÓN DE DIVISAS Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS

Sobre la base de reciprocidad, cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, al Estado que escojan, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, discriminación ni cobro de impuestos sobre los mismos al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia. Las transferencias entre las Partes, cuando se hallen reguladas por un convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.

ARTICULO 18
VENTA Y COMERCIALIZACIÓN DE SERVICIOS
DE TRANSPORTE AÉREO

Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea),

incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo en la moneda de dicho territorio o en moneda de libre convertibilidad, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes en cada parte contratante.

ARTICULO 19

PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. La o las líneas designadas de una Parte podrán, sobre una base de reciprocidad, traer y mantener en el territorio de la otra Parte a sus representantes y al personal comercial, operacional y técnico que sea necesario con relación a la explotación de los servicios convenidos.
2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de la o las líneas aéreas designadas de una Parte, satisfacerse con personal propio o empleando servicios de otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte y autorizados a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte y serán compatibles con dichas leyes y reglamentos:
 - a) Cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios para los representantes y el personal mencionado en el párrafo 1 de este Artículo; y
 - b) Ambas Partes facilitarán y expedirán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.

ARTÍCULO 20

FLEXIBILIDAD OPERACIONAL

Cada empresa aérea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas, a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas (de ambas Partes o de

terceros países), en cumplimiento a las normas y regulaciones de cada Parte y el protocolo relativo a la enmienda del Convenio de Chicago, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes, las cuales deberán también concluir un acuerdo o memorando específico estableciendo las condiciones de transferencia de responsabilidad sobre la seguridad operacional, en la forma prevista por la OACI, cuando aplique.

Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene, conforme a las políticas y lineamientos de cada país.

Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas.

Para las operaciones de cambio de capacidad o ruptura de carga una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.

Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

Para los vuelos regulares exclusivos de carga, las Partes Contratantes acuerdan eximir a las líneas aéreas designadas de cumplir con el registro de itinerario, siempre que esto no afecte la operación aeroportuaria.

ARTÍCULO 21

SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;

- b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia

2. Cuando las normas internas o compromisos contractuales de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor, o los proveedores debidamente autorizados.

3. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 de este Artículo estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorables que las más favorables que se ofrezcan en cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

ARTÍCULO 22

ACUERDOS DE COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN

Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial, celebrados por las aerolíneas designadas de ambas partes, entre ellas o con aerolíneas de terceros países tales como código compartido, bloqueo de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos se sometan a los requisitos y procedimientos de aprobación de cada parte. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte, decidirán en un plazo máximo de un mes las solicitudes sometidas a su consideración.

ARTÍCULO 23

CODIGO DESIGNADOR ÚNICO

Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte Contratante haya concedido a sus aerolíneas para la identificación de sus vuelos.

ARTÍCULO 24

VUELOS CHARTER Y NO REGULARES

Las disposiciones relativas a la aplicación de Leyes; Reconocimiento de Certificados y Licencias; Seguridad Operacional; Seguridad de la Aviación; Derechos Impuestos a los Usuarios; Derechos de Aduana; Impuestos Locales; Tarifas; Conversión de divisas y Transferencia de Ganancias; Servicios de Asistencia en Tierra; Estadísticas y Consultas del presente Acuerdo, se aplicarán también a los vuelos chárter y no regulares operados por las líneas aéreas de una Parte Contratante hacia y desde el territorio de la otra Parte, al igual que a las líneas aéreas que operan dichos vuelos.

Cada Parte, en régimen de reciprocidad, atenderá con prontitud las solicitudes de operaciones no regulares o chárter de las aerolíneas que sean debidamente autorizadas por la otra Parte Contratante.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

ARTÍCULO 25

PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas del Anexo 16 de la OACI y las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 26

INTERCAMBIO DE INFORMACIONES Y SUMINISTRO DE ESTADÍSTICAS

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes harán un regular intercambio de información con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación correcta de las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo.

2. La Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante en cuya jurisdicción la línea aérea o las líneas aéreas de la otra Parte Contratante o su personal hayan cometido infracción contra los reglamentos de navegación aérea, lo pondrá en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de ésta, estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera parte contratante. Dichos informes incluirán información requerida para determinar la cantidad del tráfico transportado por dichas líneas aéreas en los servicios acordados y los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico.

ARTÍCULO 27

APROBACIÓN DE HORARIOS

Las Líneas aéreas designadas de cada Parte cumplirán los procedimientos de registro de horarios e itinerarios vigentes en cada Parte. Las dos partes se comprometen a ser ágiles en este asunto. En todo caso cuando una Parte Contratante considere que el procedimiento de aprobación de horarios e itinerarios de la otra Parte Contratante pueda llevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte Contratante, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 28

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

En caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las Partes Contratantes, en el territorio de la otra Parte Contratante, ésta dará los pasos necesarios para socorrer inmediatamente a la aeronave, a los miembros de la tripulación y a los pasajeros, y adoptará las medidas para asegurar la integridad de la aeronave, así como la integridad del equipaje, de la carga y del correo que estén en dicha aeronave.

ARTÍCULO 29

ZONAS PROHIBIDAS

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

ARTÍCULO 30

CONSULTAS Y ENMIENDAS

1 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 sesenta (60) días de la fecha en la que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

Las Partes podrán concertar enmiendas al presente Acuerdo. La adopción de las enmiendas se efectuarán de común acuerdo entre las Partes y las mismas entrarán en vigor el día después de la fecha de recibo de la segunda nota diplomática mediante la cual se notifique el cumplimiento de los requisitos legales internos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda.

Las actualizaciones técnicas al Anexo que no impliquen modificación o enmienda al presente acuerdo, deberán surtirse por escrito y entrarán en vigencia una vez las Partes las confirmen por medio de un intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 31

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 7 (Seguridad Operacional) y al Artículo 8 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si el diferendo o controversia subsistiere, las Partes Contratantes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 32

ACUERDOS MULTILATERALES

Si entra en vigor un convenio o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo que haya sido suscrito por ambas Partes Contratantes, que prevea derechos más favorables que los pactados en este Acuerdo, concerniente a ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo se entenderá modificado por el convenio o acuerdo multilateral en lo relativo a dichos derechos más favorables. En todos los demás aspectos seguirá rigiendo el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 33

TERMINACIÓN

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente acuerdo terminará un (1) año después de que la otra Parte Contratante reciba el aviso respectivo, a menos que, de mutuo acuerdo, las Partes Contratantes lo retiren antes de vencer dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusare recibo del aviso de denuncia, éste se considerará recibido catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 34

REGISTRO

El presente Acuerdo y todas sus modificaciones deberán registrarse, después de su firma, ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 35
ENTRADA EN VIGOR

1. Las Partes se notificarán mediante notas diplomáticas el cumplimiento de los requisitos legales internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo. El Acuerdo entrará en vigor 30 días después que se haya producido la segunda de tales notificaciones.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral anterior, el presente Acuerdo podrá ser aplicado provisionalmente a partir de la fecha en que las Partes se notifiquen que se han surtido los respectivos procedimientos legales internos para la entrada en vigor provisional del mismo.

3. El presente Acuerdo y su Anexo sustituye, el Acuerdo de Octubre 25 de 1979 y sus modificaciones.

En testimonio de lo cual, los abajo firmantes estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho y firmado en la ciudad de Montreal, Canadá el 21 de marzo de 2013, en dos (2) ejemplares en idioma Español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República de Colombia

Por el Gobierno de República Oriental del Uruguay

ANEXO

CUADRO DE RUTAS

RUTAS OPERADAS POR COLOMBIA			
Puntos anteriores y/o puntos en Colombia	Puntos Intermedios	Puntos en la República Oriental del Uruguay	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto
RUTAS OPERADAS POR LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY			
Puntos anteriores y/o puntos en la República Oriental del Uruguay	Puntos Intermedios	Puntos en Colombia	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

SERVICIOS ACORDADOS

1. SERVICIOS MIXTOS DE PASAJEROS Y CARGA

NOTAS:

1.1. Las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes podrán ejercer derechos de tráfico hasta de quinta libertad.

1.2. Los derechos de quinta libertad se ejercerán de la siguiente forma:

- a. Para la República Oriental del Uruguay los derechos de quinta libertad se ejercerán en toda América Latina y un punto en Europa a ser definido conjuntamente por las Autoridades Aeronáuticas.
- b. Para Colombia los derechos de quinta libertad se ejercerán en toda América Latina y un punto en Europa a ser definido conjuntamente por las Autoridades Aeronáuticas

1.3. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio territorio a terceros países (sexta libertad).

1.4. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán omitir escalas en sus respectivas rutas, en cualquiera o en todos los vuelos, con la condición de que los servicios empezaren o terminaren en un punto de la Parte que designa la línea aérea.

1.5. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.

2. SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA

NOTAS:

2.1. Las líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista.

2.2. Los puntos para el ejercicio de los derechos de quinta libertad, deberán estar ubicados dentro del Continente Americano y un punto en Europa a ser definido conjuntamente por las Autoridades Aeronáuticas

2.3. Las aerolíneas designadas por ambas Partes Contratantes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio territorio a terceros países (sexta libertad).

2.4. Las operaciones a dos o más puntos del territorio de la República Oriental del Uruguay o Colombia podrán operarse en forma separada o en combinación sin derechos de cabotaje entre puntos del mismo país.

2.5. Las Autoridades Aeronáuticas podrán considerar, con base en reciprocidad y según las necesidades del servicio, el otorgamiento de derechos de tráfico adicionales.

**MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE LA II REUNIÓN DE CONSULTA
ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LA REPÚBLICA DE
COLOMBIA Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

En la ciudad de Montevideo, durante los días 2 y 3 de julio de 2001, se reunieron los representantes de las autoridades aeronáuticas de la República de Colombia y de la República Oriental del Uruguay, ambas Partes del Convenio de Chicago, con el fin de revisar el marco actual de las operaciones aéreas entre sus dos países, establecido en el Acuerdo bilateral de transporte aéreo vigente, firmado en Montevideo el 25 de octubre de 1979.

Los integrantes de ambas delegaciones se encuentran relacionados en el Anexo I.

Luego de un intercambio de ideas franco y cordial, ambas delegaciones llegaron al siguiente acuerdo:

1. Para los servicios combinados de pasajeros, carga y correo:

- a) Incluir Buenos Aires en el cuadro de rutas de ambas Partes para operar a través de este punto con derechos de tercera y cuarta libertad del aire.
- b) Aumentar a tres frecuencias semanales la capacidad actualmente acordada, que podrá ser revisada en la próxima reunión de consulta.
- c) Ambas Partes aplicarán el principio de múltiple designación.
- d) Incluir la siguiente cláusula relativa a los acuerdos de cooperación y colaboración:

“Cualquier aerolínea autorizada por una de las Partes Contratantes podrá celebrar Acuerdos de Código Compartido con una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes Contratantes, siempre que todas las aerolíneas en tales acuerdos tengan las autorizaciones apropiadas.

Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes podrán recibir solicitudes de las empresas de transporte aéreo designadas referentes a operaciones de código compartido con empresas de terceros países. Tales solicitudes serán analizadas y decididas por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes en función de las circunstancias de cada caso.

Con respecto a cada billete vendido, el usuario deberá ser informado en el punto de venta qué línea aérea operará cada sector del servicio.”

2. Servicios exclusivos regulares y no regulares de carga aérea

Para fomentar el desarrollo comercial entre los dos países, se acuerda que los vuelos exclusivos regulares y no regulares de carga aérea operen con múltiple designación, sin limitación de frecuencias ni equipos, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad.

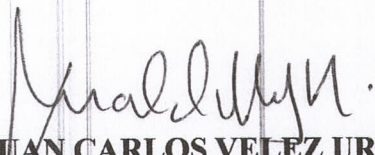
lgn

Para vuelos no regulares de carga, las aerolíneas podrán solicitar derechos de tráfico desde y hacia terceros países con una antelación no menor a tres días hábiles a la fecha prevista para el vuelo. Tales solicitudes serán analizadas y decididas por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes en función de las circunstancias de cada caso.

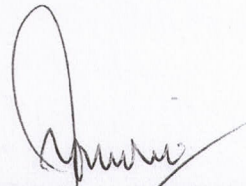
3. Próxima reunión

Dentro de un plazo no menor a seis meses las Partes volverán a reunirse a efectos de tratar temas que hacen a la relación bilateral.

Firmado en Montevideo, a los tres días (3) días del mes de julio de 2001, en dos ejemplares del mismo tenor.



JUAN CARLOS VELEZ URIBE
Por la autoridad aeronáutica de la
República de Colombia



Cnel. (Nav) FELIX A. TORNONI
Por la autoridad aeronáutica de la
República Oriental del Uruguay

ANEXO I

REUNION DE CONSULTA COLOMBIA-URUGUAY (Julio 2 y 3 de 2001)

DELEGACION DE COLOMBIA

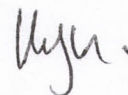
JUAN CARLOS VELEZ URIBE
DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
JEFE DE LA DELEGACION

HECTOR HERNAN RIOS
JEFE OFICINA DE TRANSPORTE AEREO
AERONAUTICA CIVIL

OBSERVADORES:

MANUEL LEAL ANGARITA
DELEGADO Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos, ATAC

JAIME OBANDO VELASCO
DELEGADO TAMPA



ANEXO I

REUNION DE CONSULTA COLOMBIA-URUGUAY (Julio 2 y 3 de 2001)

DELEGACION DE URUGUAY

Cnel (Nav.) FELIX A TORNONI
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL
JEFE DE LA DELEGACION

Doctor SERGIO PEREZ LAURO
DIRECTOR TRANSPORTE AEREO COMERCIAL

Tte Cnel (Av) JORGE JACKSON
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Doctor LUIS G GIORELLO SANCHO
ASESOR LETRADO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

Doctora MARIA ANGELICA GONZALEZ
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

OBSERVADORES:

Doctor GONZALO YELPO
PLUNA S. A.

Señor JORGE BACCINO
AEROLÍNEAS URUGUAYAS S. A.

Señor DANIEL HERNÁNDEZ
AERO VIP

