

Memorándum de Entendimiento

Las delegaciones de las autoridades de aviación de la República Federal de Alemania y de la República Oriental del Uruguay (en lo sucesivo denominadas la "Parte" o conjuntamente las "Partes") se reunieron los días 22 y 23 de mayo de 2023 en Bonn, Alemania para tratar diversos aspectos del transporte aéreo. Ambas partes persiguen el objetivo común de fomentar las relaciones existentes en materia de aviación entre la República Federal de Alemania y la República Oriental del Uruguay y ampliar las posibilidades de desarrollo económico de las compañías aéreas.

Las conversaciones se desarrollaron en el ambiente cordial y amistoso que caracteriza las relaciones entre ambos países. Las listas de las delegaciones figuran en el Anexo I.

Ambas partes han acordado lo siguiente:

1. Acuerdos de transporte aéreo

Se negoció un proyecto de Acuerdo entre el Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay sobre transporte aéreo (en lo sucesivo denominado el "Acuerdo"), con el fin de sustituir al Acuerdo del 31 de agosto de 1957 entre la República Federal de Alemania y la República Oriental del Uruguay (en lo sucesivo denominado el "Acuerdo de 1957"), lo cual figura como Anexo II.

Está previsto que, tan pronto como se hayan cumplido todos los requisitos nacionales internos necesarios, el Acuerdo sea firmado por un representante del Gobierno de la República Federal de Alemania y del Gobierno de la República Oriental del Uruguay.

Es deseo de ambas partes aplicar las disposiciones sustantivas del proyecto de Acuerdo sobre una base puramente administrativa y sobre una estricta base de reciprocidad en el marco de las respectivas normativas nacionales hasta que se hayan completado los procedimientos nacionales necesarios. Ambas Partes convienen en que la aplicación de las disposiciones sustantivas del proyecto de nuevo Acuerdo no puede constituir la base de derechos y obligaciones en virtud del Derecho internacional.



2. Programa de rutas

Ambas Partes acuerdan un programa de rutas común, que se adjunta como Anexo III. El programa de rutas acordado el 31 de agosto de 1957 será sustituido, según la voluntad de ambas Partes, por el nuevo programa de rutas que se adjunta como Anexo III.

3. Frecuencias

Ambas partes comparten la opinión de que las compañías designadas pueden utilizar siete (7) frecuencias semanales en las rutas incluidas en el programa de rutas con el fin de explotar servicios de pasajeros o de pasajeros y de carga (Combinación) sin restricciones en cuanto a las aeronaves utilizadas o la capacidad.

Ambas partes comparten la opinión de que, para operar servicios exclusivamente de carga, las compañías designadas podrán utilizar siete (7) frecuencias semanales en las rutas incluidas en el programa de rutas, sin restricciones en cuanto a las aeronaves utilizadas o la capacidad.

En caso de que se agote el marco correspondiente de frecuencias acordado, ambas partes desean intercambiar información sobre el aumento de las respectivas frecuencias.

4. Quinta libertad

Ambas partes coinciden que las aerolíneas designadas podrán ejercer derechos de 5ª libertad para transportar pasajeros y pasajeros y carga (Combinación) entre puntos intermedios del Cuadro de Rutas y puntos situados en el territorio de la otra parte o entre puntos situados en el territorio de la otra parte y puntos situados más allá, tal como se especifica en el Cuadro de Rutas, con tres de las frecuencias semanales mencionadas en el párrafo anterior. Ambas partes acuerdan que evaluarán el impacto de este principio tras dos periodos de programación, sin detrimento de lo anteriormente pactado.

Ambas partes acuerdan que las compañías designadas podrán ejercer derechos de 5ª libertad para transportar solo carga entre los puntos de escala y los puntos situados en el territorio de la otra parte o entre puntos situados en el territorio de la otra parte y puntos situados más allá tal como se especifica en el Cuadro de Rutas en la medida de siete (7) frecuencias semanales.



El ejercicio de otros derechos de 5ª o 7ª libertad por parte de las compañías designadas en los puntos de escala y posteriores de las rutas especificadas en el programa de rutas deberá acordarse entre las autoridades aeronáuticas de ambas partes.

5. Código compartido

Ambas partes acuerdan que las compañías designadas estarán autorizadas a celebrar acuerdos de código compartido con en la explotación o prestación de los servicios aprobados en las rutas acordadas con:

- una o más empresas de una parte,
- una o varias empresas de la otra parte y
- una o varias empresas de un país tercero, siempre que dicho país tercero autorice o permita acuerdos comparables entre las compañías de la otra parte y otras compañías para la prestación de servicios a dicho país, desde dicho país y haciendo escala en dicho país tercero,

siempre que todas las compañías que participen en dicho acuerdo

- sean titulares de los derechos correspondientes para realizar servicios en las rutas y trayectos correspondientes

e

- indiquen claramente al cliente, en el momento de la venta de cada billete adquirido por el mismo, qué compañía explota efectivamente cada segmento de la ruta y con qué compañía o compañías el cliente establece una relación contractual.

Ambas partes coinciden en que los servicios de código compartido de la compañía comercializadora no deben contabilizarse en el marco de frecuencias determinado bilateralmente.

6. Aplicación

Ambas partes aplicarán las disposiciones del presente Memorándum de Entendimiento a partir de la fecha de su firma. El presente Memorándum de Entendimiento o cualquiera de sus disposiciones podrá ser rescindido por cualquiera de las Partes en cualquier momento. Ambas

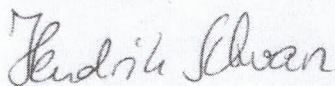


partes procurarán notificar la terminación del Memorándum de Entendimiento por escrito a la otra parte con una antelación de dos temporadas de programación de la IATA.

Este Memorándum de Entendimiento se ha firmado en alemán y español, siendo ambas versiones lingüísticas equivalentes.

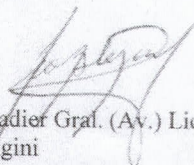
Bonn, 23 de mayo de 2023

Por el Ministerio Federal de Asuntos
Digitales y Transporte



Hendrik Schwarz
Jefe de División adjunto
División de Transporte Aéreo Internacional

Por la Dirección Nacional de Aviación Civil
e Infraestructura Aeronáutica



Brigadier Gral. (Av.) Lic. Leonardo
Blengini
Director Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica del Uruguay



Delegación de la República Federal de Alemania

Jefe de Delegación

Hendrik Schwarz	Jefe de División adjunto División de Transporte Aéreo Internacional Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte
-----------------	--

Participantes

Liesa Korolkow	Funcionaria ejecutiva División de Transporte Aéreo Internacional Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte
Ulrike Schulte-Strathaus	Intérprete Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte
Inés de Chavarria	Intérprete Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte
Violina Minkova	Ponente División de Política de Aviación Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte
Jannis Binnewies	Gerente Suplente del área permisos de entrada Oficina Federal de Aviación
Ilona Germes	Senior Manager Traffic Rights Condor Flugdienst GmbH
Andreas Bulling	Aeropolitical Relations & Traffic Rights Lufthansa Group
Markus Engemann	Director of Aviation Policy Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.
Sonja Pacher	Senior Manager Government Relations Lufthansa Cargo AG
Tim Lederer	VP Global Aviation Regulatory Affairs DHL Express



Delegación de la República Oriental del Uruguay

Jefe de Delegación

Brigadier Gral. (Av.) Lic. Leonardo Blengini	Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica del Uruguay
--	---

Participantes

Brigadier Gral. (Av.) (R.) Daniel Olmedo	Director Nacional de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte del Uruguay
--	--

Esc. Pablo Seitun	Director de Transporte Aéreo Comercial de DINACIA
-------------------	---

Alf. (TP.) Dra. Virginia Silvera	Asesora Letrada en Política Aeronáutica y Asuntos Internacionales de DINACIA
----------------------------------	--

Dr. Sergio Pérez Lauro	Asesor DINACIA
------------------------	-------------------



Anexo II

Acuerdo

entre

el Gobierno de la República Federal de Alemania

y

el Gobierno de la República Oriental del Uruguay

sobre

Transporte Aéreo



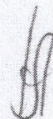
Índice

Preámbulo

- Artículo 1 Definición de los términos
- Artículo 2 Concesión de derechos de transporte
- Artículo 3 Designación y autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales
- Artículo 4 Revocación, limitación o suspensión de las autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales
- Artículo 5 Leyes, reglamentos y procedimientos
- Artículo 6 Igualdad de trato en materia de tasas y cánones
- Artículo 7 Exención de derechos de aduana y otros gravámenes
- Artículo 8 Impuestos sobre la renta y el patrimonio
- Artículo 9 Transferencia de ingresos
- Artículo 10 Principios básicos para la operación de los servicios aéreos
- Artículo 11 Competencia leal
- Artículo 12 Transmisión de datos operacionales y estadísticas
- Artículo 13 Tarifas
- Artículo 14 Actividades comerciales
- Artículo 15 Asuntos sociales y de empleo
- Artículo 16 Reconocimiento de certificados y licencias
- Artículo 17 Seguridad de aviación
- Artículo 18 Seguridad aérea
- Artículo 19 Control de los documentos de viaje y de personas no autorizadas a entrar
- Artículo 20 Intercambio de opiniones
- Artículo 21 Consultas
- Artículo 22 Solución de litigios
- Artículo 23 Convenios multilaterales
- Artículo 24 Acuerdos anteriores
- Artículo 25 Entrada en vigor, vigencia
- Artículo 26 Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional y en las Naciones Unidas



Artículo 27 Denuncia

A handwritten signature in dark ink, located in the bottom left corner of the page. It consists of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.A handwritten signature in dark ink, located in the bottom right corner of the page. It is a stylized signature with a vertical line and a loop.

El Gobierno de
la República Federal de Alemania
y
el Gobierno de la República Oriental del Uruguay
en adelante referidos como "Partes Contratantes", -

con referencia al Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944,

deseando concluir un acuerdo sobre el establecimiento y la operación de servicios aéreos
entre sus respectivos territorios y fuera de ellos -

han convenido lo siguiente:

Artículo 1
Definición de los términos

(1) A los efectos del presente Acuerdo, a menos que en el texto se estipule de otro modo,

- 
1. "Convenio sobre Aviación Civil" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, incluyendo todo anexo adoptado según el artículo 90 de dicho Convenio, así como todas las modificaciones de los anexos o del propio Convenio en virtud de sus artículos 90 y 94, en tanto que estos anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes;
- 

2. “autoridades aeronáuticas” significa en el caso de la República Federal de Alemania el Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transporte, y en el caso de la República Oriental del Uruguay Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) o en ambos casos cualquier otra persona u organismo autorizado a desempeñar las funciones que incumben a dichas autoridades;
3. “compañía designada” significa toda compañía aérea que una Parte Contratante haya designado por escrito a la otra Parte Contratante conforme al Artículo 3 como empresa que se dedicará a operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas según el párrafo 2 del Artículo 2;
4. “Tratados de la UE” significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
5. el término “Estado Miembro de la CLAC” significa un Estado Miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;
6. el término “tarifa” significa el precio a cobrar por el transporte internacional (es decir, el traslado entre puntos situados en los territorios de dos o más Estados) de pasajeros, equipaje o carga (exceptuado el correo).

(2) Los términos “territorio”, “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional” y “escala para fines no comerciales” tienen en el marco de la aplicación del presente Acuerdo la acepción fijada en el artículo 2 o en el artículo 96 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Concesión de derechos de transporte

(1) Cada Parte Contratante garantizará a la otra Parte Contratante los siguientes derechos, a fin de que las compañías designadas puedan operar sus servicios aéreos internacionales:

1. el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar en el mismo;
2. el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales;
3. el derecho de hacer escalas en los puntos de su territorio fijados en las rutas especificadas conforme al párrafo 2, con el objeto de embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo con fines comerciales.

(2) Los detalles sobre la operación de los servicios aéreos internacionales, en particular las rutas disponibles, sus puntos de despegue y aterrizaje en los territorios de ambas Partes Contratantes, sus puntos de escala y los puntos de aterrizaje del otro lado serán especificados conjuntamente por escrito por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes en un plan de rutas.

(3) El derecho a transportar pasajeros, equipaje, carga y correo entre los puntos en el territorio de la Parte Contratante que concede los derechos y los puntos en el territorio de un país tercero o viceversa (5.^a y 7.^a libertad) únicamente podrá ejercerse previa autorización por escrito de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(4) No podrá derivarse del presente Acuerdo el derecho de una compañía designada de una de las Partes Contratantes a embarcar pasajeros, carga y correo para su transporte mediante remuneración o alquiler cuyo destino sea otro punto en el territorio de dicha Parte Contratante (cabotaje).



Artículo 3

Designación y autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas conforme a lo establecido en el párrafo 2 del Artículo 2 podrán empezar a funcionar en cualquier momento, siempre que

1. la Parte Contratante a la cual se le han concedido los derechos especificados en el párrafo 1 del Artículo 2 haya designado una o más compañías aéreas, notificándolo por escrito, y
2. la Parte Contratante que concede estos derechos haya otorgado a la o las compañías designadas la autorización para iniciar el servicio aéreo.

(2) Al momento de recibir dicha designación, la otra Parte Contratante otorgará los permisos y autorizaciones correspondientes, a la mayor brevedad posible, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1. En el caso de una compañía designada por el Gobierno de la República Federal de Alemania:
 - a) dicha compañía está establecida en el territorio de la República Federal de Alemania de conformidad con los Tratados de la UE y posee una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea, y
 - b) el control reglamentario efectivo de la compañía es ejercido y mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo, y la autoridad aeronáutica competente aparece claramente indicada en la designación, y



- c) la compañía es propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de Estados miembros de la Unión Europea o de Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados y éstos ejercen el control efectivo sobre ella.

2. En el caso de una compañía designada por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

- a) dicha compañía tiene su establecimiento principal en el territorio de la República Oriental del Uruguay y está autorizada de conformidad con el Derecho vigente de la República Oriental del Uruguay, y
- b) la República Oriental del Uruguay ejerce y mantiene un control reglamentario efectivo sobre la compañía, y
- c) la compañía es propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de un Estado Miembro de la CLAC o sus nacionales y esteo estos ejercen el control efectivo sobre ella;

y

- 3. la compañía designada presenta, a petición de la otra Parte Contratante, pruebas de que se encuentra en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y los reglamentos vigentes en el territorio de dicha Parte Contratante, relativas a la operación del transporte aéreo internacional.

(3) Cada Parte Contratante podrá sustituir una compañía designada por dicha Parte Contratante por otra compañía, aplicándose al efecto las condiciones establecidas en los párrafos 1 y 2. La nueva compañía designada tendrá los mismos derechos y las mismas obligaciones que la compañía a la que ha sustituido.



Artículo 4

Revocación, limitación o suspensión de las autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales

(1) Cualquiera de las Partes Contratantes podrá revocar, limitar o suspender las autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales o los permisos técnicos de una compañía designada por la otra Parte Contratante, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

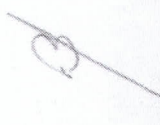
1. En el caso de una compañía designada por el Gobierno de la República Federal de Alemania:
 - a) dicha compañía no está establecida en el territorio de la República Federal de Alemania de conformidad con los Tratados de la UE o carece de una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea, o
 - b) el control reglamentario efectivo de la compañía no es ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo, o la autoridad aeronáutica competente no aparece claramente indicada en la designación, o
 - c) la compañía no es propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de Estados miembros de la Unión Europea o de Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados o éstos no ejercen el control efectivo sobre ella.
2. En el caso de una compañía designada por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:



- a) dicha compañía no tiene su establecimiento principal en el territorio de la República Oriental del Uruguay o no está autorizada de conformidad con el Derecho vigente de la República Oriental del Uruguay, o
- b) la República Oriental del Uruguay no ejerce ni mantiene un control reglamentario efectivo sobre la compañía, o
- c) la compañía no es propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de un Estado Miembro de la CLAC o sus nacionales o este o estos no ejercen el control efectivo sobre ella, o
- d) la compañía ya está autorizada a operar en virtud de un acuerdo bilateral entre la República Federal de Alemania y otro Estado miembro de la CLAC y el Gobierno de la República Federal de Alemania demuestra que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluye al otro Estado miembro de la CLAC, la compañía estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas por el otro acuerdo

o

- 3. la compañía designada no cumple con las leyes y los reglamentos establecidos en el Artículo 5.

 (2) Antes de proceder a una revocación, limitación o suspensión de la autorización de explotación de servicios aéreos internacionales se llevarán a cabo consultas conforme a lo estipulado en el Artículo 21, a menos que para evitar ulteriores infracciones de leyes o reglamentos sea necesario proceder a una suspensión inmediata del servicio, o a una limitación inmediata del mismo.

Leyes, reglamentos y procedimientos

- (1) Las leyes, los reglamentos y los procedimientos de una Parte Contratante sobre la entrada en su territorio de las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, su estancia en dicho territorio y su salida del mismo, así como sobre la operación y navegación de dichas aeronaves, deberán ser cumplidos por las compañías designadas de la otra Parte Contratante a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro de este territorio.
- (2) Las leyes, los reglamentos y los procedimientos de una Parte Contratante relativos a pasaportes u otros documentos de viaje reconocidos y autorizados, entrada, formalidades aduaneras y cuarentena deberán ser cumplidos a la entrada en el territorio de dicha Parte Contratante por o en relación con las tripulaciones, los pasajeros, carga y correo transportados por las aeronaves de las compañías designadas de la otra Parte Contratante.
- (3) En el territorio de la República Federal de Alemania también serán aplicables los párrafos 1 y 2 a la legislación de la Unión Europea.

Artículo 6

Igualdad de trato en materia de tasas y cánones

- 
- (1) Las tasas y cánones impuestos en el territorio de una Parte Contratante por el uso de aeropuertos, del control aéreo y de otros servicios e instalaciones para la navegación aérea por parte de las aeronaves de cada una de las compañías designadas de la otra Parte Contratante no deberán ser más elevados que las tasas y cánones impuestos a las aeronaves de una compañía en un servicio aéreo internacional de carácter similar dentro del territorio de la Parte Contratante mencionada en primer lugar.
 - (2) Las tasas y cánones para el uso de los aeropuertos, del control aéreo y de otros servicios e instalaciones para la navegación aérea y gravámenes similares relacionados con
- 

la operación de servicios aéreos internacionales deben ser proporcionales a los costes, transparentes y no discriminatorios. Las autoridades competentes pueden exigir las pruebas correspondientes. En aeropuertos con un único proveedor de tales servicios se aplicará lo mismo con respecto a las tasas y cánones para el despacho de pasajeros, equipaje y carga, así como para el despacho de aeronaves.

(3) Cada Parte Contratante velará por que se celebren consultas entre las autoridades competentes para el cobro de las tasas aeroportuarias y las tasas de control aéreo en su territorio y las compañías designadas que utilizan dichos servicios e instalaciones. En estas consultas se explicará de forma transparente y comprensible la relación con los costes y el carácter no discriminatorio de las tasas y cánones; en particular cuando se propongan cambios en las tasas aeroportuarias y las tasas de control aéreo. En este caso los usuarios serán informados por las autoridades competentes en un plazo razonable sobre las propuestas de cambio de las tasas y cánones a fin de permitir que las autoridades competentes tengan en cuenta la opinión expresada por los usuarios. Al establecer un plazo razonable para la presentación de propuestas de cambio de las tasas y cánones ambas Partes Contratantes tendrán en cuenta las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre la realización de consultas en la versión vigente correspondiente.

(4) Los gravámenes, tasas y cánones deberán expresarse y pagarse en la correspondiente moneda nacional. A elección de la compañía designada, sin embargo, los gravámenes, tasas y cánones también podrán pagarse en cualquier moneda libremente convertible.

Artículo 7

Exención de derechos de aduana y otros gravámenes

(1) Las aeronaves utilizadas por una compañía designada de una Parte Contratante que entren en el territorio de la otra Parte Contratante y salgan del mismo o lo atraviesen, incluyendo los carburantes, los lubricantes y las demás provisiones técnicas consumibles que se hallen a bordo, quedarán exentos de derechos de aduana y demás gravámenes

impuestos a la importación, exportación o al tránsito de mercancías. Lo anterior se aplicará, asimismo, a las mercancías a bordo de las aeronaves que se consuman al sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante.

(2) Los carburantes, lubricantes y las demás provisiones técnicas consumibles que se importen temporalmente al territorio de una Parte Contratante con objeto de

1. consumirlos allí inmediatamente o después de haber sido almacenados, o
2. instalarlos o introducirlos de cualquier otro modo a bordo de las aeronaves de una compañía designada de la otra Parte Contratante, o
3. reexportarlos de otra manera desde el territorio de la Parte Contratante mencionada en primer lugar,

quedarán exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1. Los documentos de transporte de una compañía designada de una Parte Contratante quedarán asimismo exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1 al importarse al territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Los carburantes, lubricantes y demás provisiones técnicas consumibles que se introduzcan en el territorio de una Parte Contratante a bordo de las aeronaves de una compañía designada de la otra Parte Contratante y se utilicen en servicios aéreos internacionales estarán exentos de impuestos especiales sobre el consumo. Nada de lo estipulado en la frase primera se opone a que la República Federal de Alemania imponga, de forma no discriminatoria, los impuestos y demás gravámenes mencionados en los párrafos 1 a 3 al carburante, siempre que dicho carburante sea introducido a bordo en el territorio de la República Federal de Alemania para uso en una aeronave de una compañía designada por la República Oriental del Uruguay que opere entre un punto situado en el territorio de la República Federal de Alemania y otro punto situado en el territorio de la República Federal de Alemania o un punto situado en el territorio de otro Estado miembro



de la Unión Europea. Nada de lo estipulado en la frase primera se opone a que la República Oriental del Uruguay imponga, de forma no discriminatoria, los impuestos y demás gravámenes mencionados en los párrafos 1 a 3 al carburante, siempre que dicho carburante sea introducido a bordo en el territorio de la República Oriental del Uruguay para uso en una aeronave de una compañía designada por la República Federal de Alemania que opere entre un punto situado en el territorio de la República Oriental del Uruguay y otro punto situado en el territorio de la República Oriental del Uruguay o un punto situado en el territorio de otro Estado Miembro de la CLAC.

(4) Cada Parte Contratante podrá someter a vigilancia aduanera las mercancías mencionadas en los párrafos 1 a 3.

(5) En lo referente al suministro de mercancías y servicios destinados a una compañía designada de la otra Parte Contratante y utilizados para la explotación empresarial de dicha compañía, cada Parte Contratante concederá, sobre la base de reciprocidad, una desgravación fiscal del impuesto sobre la venta u otros impuestos indirectos similares. Esta desgravación fiscal podrá efectuarse mediante la exoneración de impuestos o el reembolso de impuestos ya pagados.

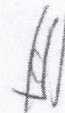
Artículo 8

Impuestos sobre la renta y el patrimonio

Quedan intactas las regulaciones del respectivo Acuerdo vigente entre la República Federal de Alemania y la República Oriental del Uruguay para evitar la doble imposición en el ámbito de los impuestos sobre la renta y el patrimonio.

Artículo 9

Transferencia de ingresos



- (1) Cada Parte Contratante garantizará a cada compañía designada de la otra Parte Contratante el derecho de transferir a su respectiva sede central, en todo momento, de cualquier modo, libremente y sin restricciones, los ingresos obtenidos de la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la Parte Contratante mencionada en primer lugar, en cualquier moneda libremente convertible y al tipo de cambio oficial.
- (2) El derecho otorgado de conformidad con el párrafo 1 no impedirá a ninguna de las Partes Contratantes de cumplir de buena fe las obligaciones derivadas de su pertenencia a una unión económica y monetaria.

Artículo 10

Principios básicos para la operación de los servicios aéreos

- (1) A todas las compañías designadas de ambas Partes Contratantes se les dará la posibilidad, en condiciones de equidad e igualdad de oportunidades, de operar los servicios aéreos en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2.
- (2) En la operación de los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2, las compañías designadas de una Parte Contratante tomarán en consideración los intereses de las compañías designadas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente a los servicios aéreos que estas últimas operen en las mismas rutas o en parte de ellas.
- (3) Los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 tendrán como objetivo primordial ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer la demanda previsible de transporte hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado las compañías. El derecho de dichas compañías a efectuar transportes entre los puntos de una ruta fijada conforme al párrafo 2 del Artículo 2 que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante y puntos en terceros

países será ejercido, en interés de un desenvolvimiento ordenado del transporte aéreo internacional, de tal forma que la capacidad de transporte se adapte a

1. la demanda de transporte desde y hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado las compañías,
 2. la demanda de transporte existente en los territorios atravesados por los servicios aéreos, teniendo en cuenta los servicios aéreos nacionales y regionales, y
 3. las exigencias de una explotación rentable de las líneas en tránsito.
- (4) A fin de garantizar un trato justo y equitativo a todas las compañías designadas, los horarios en cuanto a la programación de las rutas, los servicios semanales y los tipos de aeronave que se vayan a utilizar requerirán la aprobación por parte de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.
- (5) Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes deben procurar llegar a una regulación satisfactoria de la capacidad de transporte y de las frecuencias.

Artículo 11

Competencia leal

-  (1) Las Partes Contratantes se comprometen con el objetivo común de crear para las compañías designadas de ambas Partes Contratantes una situación de competencia leal y la posibilidad de competir en condiciones de equidad e igualdad de oportunidades en la operación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 2. Por lo tanto, las Partes Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas para garantizar la plena consecución de dicho objetivo.
- 

(2) Las Partes Contratantes reafirman que una competencia libre, leal y sin falseamientos es importante para alcanzar los objetivos del presente Acuerdo y observan que la existencia de leyes de competencia exhaustivas y una autoridad independiente de competencia así como la aplicación eficaz de las leyes de competencia respectivas son importantes para la prestación eficaz de servicios de transporte aéreo. Las leyes de competencia de cada Parte Contratante que se refieran a las cuestiones sujetas al presente Artículo se aplicarán en la versión vigente correspondiente a la operación de las compañías designadas bajo la jurisdicción de la Parte Contratante respectiva. Las Partes Contratantes comparten el objetivo de compatibilidad y convergencia de la normativa de competencia y su aplicación eficaz. Como corresponda y según proceda cooperarán en la aplicación eficaz de la normativa de competencia incluso permitiendo, con arreglo a las leyes y los reglamentos correspondientes y su jurisprudencia respectiva, que sus compañías designadas u otros nacionales revelen informaciones pertinentes para los fines de una medida de competencia de dichas autoridades de la otra Parte Contratante.

(3) El presente Acuerdo no perjudica, limita ni compromete la potestad de las autoridades de competencia y tribunales competentes de una Parte Contratante. Además, todos los asuntos relacionados con la aplicación de la normativa de competencia siguen recayendo en el ámbito de competencias exclusivas de estas autoridades y tribunales. Por lo tanto, ninguna medida tomada por una Parte Contratante en virtud del presente Artículo afectará a medida alguna de dichas autoridades y tribunales ni de la Comisión Europea.

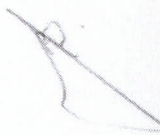


(4) Toda medida tomada en virtud del presente Artículo recae en el ámbito de competencias exclusivas de la Parte Contratante respectiva, en el caso de la República Federal de Alemania también en el de la Unión Europea, en la medida en que ésta sea competente en virtud de los Tratados de la UE, y se dirige exclusivamente a la otra Parte Contratante o las compañías designadas que prestan servicios de transporte aéreo hacia o desde el territorio de las Partes Contratantes. Estas medidas no están sometidas al procedimiento de solución de litigios previsto en el Artículo 22.



(5) Cada Parte Contratante eliminará toda forma de discriminación o prácticas injustas susceptibles de afectar a la posibilidad de las compañías designadas de la otra Parte Contratante de competir en condiciones de equidad e igualdad de oportunidades para la prestación de servicios de transporte aéreo.

(6) Una Parte Contratante no concederá ni autorizará subvenciones o ayudas públicas a sus compañías designadas respectivas si dichas subvenciones o ayudas públicas afectaran considerable y negativamente de forma injusta a la posibilidad de las compañías designadas de la otra Parte Contratante de competir en condiciones de equidad e igualdad de oportunidades para la prestación de servicios de transporte aéreo. Podrán formar parte de estas subvenciones o ayudas públicas, entre otras: subvenciones cruzadas, compensación de pérdidas empresariales, aportación de capital, ayudas financieras, garantías, préstamos o seguros con condiciones preferentes, protección ante la quiebra, renuncia al reembolso de importes debidos, renuncia a la rentabilidad normal de los fondos públicos utilizados, concesión de ventajas o exenciones fiscales discriminatorias, compensación de cargas impuestas por el Estado así como acceso discriminatorio o diferente al habitual en el mercado a instalaciones y servicios de control aéreo o a instalaciones y servicios aeroportuarios, carburante, asistencia en tierra, seguridad aérea, sistemas de reserva informáticos y asignación de franjas horarias u otras instalaciones y servicios relacionados necesarios para la operación de servicios aéreos.



(7) En caso de que una Parte Contratante conceda subvenciones o ayudas públicas a los efectos del párrafo 6 a una compañía designada, la Parte Contratante en cuestión velará por la transparencia de dicha medida con los medios apropiados pudiéndose exigir también que la compañía designada indique claramente y por separado la subvención o ayuda pública en su contabilidad.

(8) Cada Parte Contratante facilitará a la otra Parte Contratante, previa petición, en un plazo razonable informes financieros sobre las compañías designadas bajo la jurisdicción de la primera Parte Contratante, así como cualquier otra información que pueda ser requerida por la otra Parte Contratante de forma aceptable para garantizar el cumplimiento



de lo dispuesto en el presente Artículo. Entre dicha información pueden figurar indicaciones detalladas sobre subvenciones o ayudas públicas a los efectos del párrafo 6. La presentación de dicha información puede estar sujeta al tratamiento confidencial que le confiera la Parte Contratante que solicite dicha información.

(9) Sin perjuicio de las posibles medidas tomadas por las autoridades de competencia o tribunales competentes para la aplicación de las normas contenidas en los párrafos 5 y 6, se aplicará lo siguiente:

1. En caso de que una Parte Contratante constate que una compañía designada esté siendo sujeta a discriminación o a prácticas injustas a los efectos de los párrafos 5 o 6 y que esto se pueda demostrar, la Parte Contratante en cuestión podrá presentar estas observaciones a la otra Parte Contratante por escrito. Después de informar a la otra Parte Contratante, la Parte Contratante interesada podrá recurrir también a las autoridades competentes en el territorio de la otra Parte Contratante, incluidas las autoridades centrales, regionales, provinciales o locales, para tratar un asunto que guarde relación con el presente Artículo. Adicionalmente, una Parte Contratante puede solicitar consultas con la otra Parte Contratante con la finalidad de aclarar este asunto. Dichas consultas se entablarán en un plazo de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud. Entretanto, las Partes Contratantes intercambiarán informaciones suficientes para permitir un examen exhaustivo del asunto presentado por una de las Partes Contratantes.
2. En caso de que las Partes Contratantes no lleguen a una aclaración del asunto en el plazo de treinta (30) días después del inicio de las consultas, o en caso de que no se entablen las consultas en el plazo de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud relativa a una supuesta infracción de lo dispuesto en los párrafos 5 o 6, la Parte Contratante que haya solicitado las consultas tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos establecidos en el presente Acuerdo a la(s) compañía(s) designada(s) de la otra Parte Contratante



denegando, reteniendo, revocando, limitando o suspendiendo la autorización de explotación de servicios aéreos internacionales o imponiendo las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos o imponiendo aranceles o tomando otras medidas. Las medidas tomadas con arreglo al presente Artículo deberán ser adecuadas, proporcionadas y limitadas a lo estrictamente necesario en cuanto a su extensión y duración.

(10) Cada Parte Contratante aplicará normas antimonopolio según el párrafo 2 y las autoridades de competencia o los tribunales competentes podrán prohibir a las compañías designadas

1. concertar acuerdos junto con otras compañías designadas, tomar decisiones o participar en prácticas concertadas que puedan afectar a la prestación de servicios de transporte aéreo hacia o desde el territorio de dicha Parte Contratante y cuyo objeto o efecto consista en impedir, limitar o distorsionar la competencia. Podrá prescindirse de la prohibición si dichos acuerdos, decisiones o prácticas contribuyen a mejorar la prestación o comercialización de servicios o a promover el avance técnico o económico con la participación adecuada de los consumidores en el beneficio que se genere y si dichos acuerdos, decisiones o prácticas
 - a) no imponen a las compañías designadas afectadas limitaciones que no sean imprescindibles para alcanzar estos objetivos;
 - b) no brindan a dichas compañías designadas la posibilidad de eludir la competencia en una parte sustancial de los servicios en cuestión;
2. abusar de una posición dominante en el mercado de forma y manera que pueda afectar a la prestación de servicios de transporte aéreo hacia o desde el territorio de dicha Parte Contratante.



(11) Cada Parte Contratante confiará la aplicación de las normas antimonopolio mencionadas en el párrafo 10 exclusivamente a sus respectivas autoridades de competencia o tribunales competentes e independientes.

(12) Sin perjuicio de posibles medidas tomadas por la autoridad de competencia o el tribunal competentes para la aplicación de las normas mencionadas en el párrafo 10, en caso de que una Parte Contratante constate que una compañía designada está siendo sujeta a una supuesta infracción del párrafo 10 y que esto se pueda demostrar, la Parte Contratante interesada podrá presentar estas observaciones a la otra Parte Contratante por escrito. Después de informar a la otra Parte Contratante, la Parte Contratante interesada podrá recurrir también a las autoridades competentes en el territorio de la otra Parte Contratante, incluidas las autoridades centrales, regionales, provinciales o locales, para tratar un asunto que guarde relación con el presente Artículo. Adicionalmente, una Parte Contratante puede solicitar consultas con la otra Parte Contratante con la finalidad de aclarar este asunto. Dichas consultas se entablarán en un plazo de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud. Entretanto, las Partes Contratantes intercambiarán informaciones suficientes para permitir un examen exhaustivo del asunto presentado por una de las Partes Contratantes.

(13) En caso de que las Partes Contratantes no lleguen a una aclaración del asunto en el plazo de treinta (30) días después del inicio de las consultas, o en caso de que no se entablen las consultas en el plazo de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud relativa a una supuesta infracción de lo dispuesto en el párrafo 10 y en el supuesto de que la autoridad de competencia o el tribunal competentes haya constatado una violación del derecho antimonopolio, la Parte Contratante que haya solicitado las consultas tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos establecidos en el presente Acuerdo a la(s) compañía(s) designada(s) de la otra Parte Contratante denegando, reteniendo, revocando, limitando o suspendiendo la autorización de explotación de servicios aéreos internacionales o imponiendo las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos o imponiendo aranceles o tomando otras medidas. Las medidas tomadas



con arreglo al presente párrafo deberán ser adecuadas, proporcionadas y limitadas a lo estrictamente necesario en cuanto a su extensión y duración.

(14) En lo que se refiere a impuestos, se aplicarán prioritariamente las disposiciones sobre igualdad de trato del respectivo Acuerdo vigente entre la República Federal de Alemania y la República Oriental del Uruguay para evitar la doble imposición en el ámbito de los impuestos sobre la renta y el patrimonio.

(15) Las referencias en el presente Artículo a las autoridades de competencia y tribunales incluyen también, en el caso de la República Federal de Alemania, a las autoridades y tribunales de la Unión Europea competentes en virtud de los Tratados de la UE.

Artículo 12

Transmisión de datos operacionales y estadísticas

(1) Cada compañía designada comunicará a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, al menos un mes antes de iniciarse los servicios aéreos en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 y antes de cada uno de los períodos de programación posteriores, el tipo de servicio, los tipos de aeronaves que se vayan a utilizar y los horarios. Los cambios efectuados a última hora deberán ser comunicados sin demora.

(2) La autoridad aeronáutica de una Parte Contratante pondrá a disposición de la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante, cuando así le fuese solicitado, todos los datos periódicos u otros datos estadísticos de las compañías designadas que razonablemente puedan pedirse a fin de controlar la capacidad de transporte ofrecida por cualquier compañía designada de la primera Parte Contratante en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2. Estos datos deberán incluir toda la información necesaria para determinar el volumen, la procedencia y el destino del tráfico.



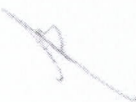
Artículo 13

Tarifas

- (1) Las tarifas que una compañía designada vaya a aplicar por pasajes en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 requerirán la registración por la autoridad competente en materia de tarifas de la Parte Contratante en cuyo territorio se sitúe el punto de partida del viaje aéreo según indicado en los documentos de transporte.
- (2) Las compañías designadas tendrán en cuenta en sus tarifas las condiciones de mercado y competencia existentes, así como los intereses de los usuarios. La autoridad competente en materia de tarifas solo podrá denegar la registración si una tarifa no se ajusta a estos criterios.
- (3) En caso de que la autoridad competente en materia de tarifas de una Parte Contratante no estuviera de acuerdo con la tarifa presentada para su registración, dicha tarifa no podrá ser aplicada. Se mantendrá la tarifa anterior que debía ser sustituida por la tarifa nueva.

Artículo 14

Actividades comerciales

- 
- (1) Cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad, a toda compañía designada de la otra Parte Contratante el derecho de mantener en su territorio establecimientos así como contratar a personal comercial, técnico y administrativo en cuanto ello sea necesario para las finalidades de la compañía designada. Las personas que no sean nacionales de las Partes Contratantes o de un Estado miembro de la Unión Europea únicamente podrán ser contratadas si en el caso particular se presenta una declaración de readmisión incondicional de un Estado. En caso de que el personal contratado en virtud del presente Artículo no se encontrara o ya no se encontrara en posesión de sus documentos de viaje o que sus documentos de viaje hayan sido destruidos, las Partes Contratantes
- 

aceptarán un documento emitido por las autoridades de la otra Parte Contratante que dé fe de las circunstancias del contrato así como del compromiso de readmisión de la otra Parte Contratante en virtud del presente Artículo.

(2) A la hora de instaurar y operar establecimientos así como en la contratación de personal conforme al párrafo 1 deberá respetarse el derecho nacional vigente en el lugar del establecimiento, en particular las leyes y los reglamentos relativos a la entrada y permanencia de extranjeros en el país. El personal empleado en los establecimientos conforme al párrafo 1 no requerirá un permiso de trabajo.

(3) Toda compañía designada gozará del derecho a suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante, o a contratar tales servicios totalmente o en parte, según prefiera, con cualquiera de los proveedores externos autorizados para prestarlos. En caso de que o mientras que las leyes y los reglamentos aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante limiten o impidan la libertad para contratar dichos servicios externamente o ejercitar la autoasistencia, todas las compañías designadas serán tratadas de forma transparente y no discriminatoria en cuanto a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

(4) Cada Parte Contratante garantizará a toda compañía designada de la otra Parte Contratante el derecho de vender a todo cliente, en cualquier moneda libremente convertible, sus servicios de transporte directamente en sus propios locales de venta, a través de sus agentes en el territorio de la otra Parte Contratante y a través de la venta electrónica directa.

(5) Cada Parte Contratante readmitirá sin formalidades a las personas que hayan entrado en el territorio de la otra Parte Contratante conforme al párrafo 1 si las autoridades competentes de la otra Parte Contratante le comunican a la Parte Contratante obligada a readmitir a una persona que en el caso concreto la permanencia de dicha persona en su territorio es ilegal.



(6) Las modalidades de cooperación comercial entre las compañías designadas, como por ejemplo el código compartido (Code-Share), serán especificadas conjuntamente por escrito por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Artículo 15

Asuntos Sociales y de Empleo

(1) Las Partes Contratantes reconocen el derecho de cada Parte Contratante a establecer su propio nivel de protección laboral nacional que considere adecuado, y a adoptar o modificar en consecuencia sus legislaciones y reglamentos en la materia, en consonancia con sus obligaciones internacionales. Las Partes Contratantes velarán por que los derechos y principios contenidos en sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias no se vean socavados, sino que se apliquen de manera efectiva.

(2) Las Partes Contratantes mejorarán continuamente sus respectivas legislaciones y reglamentos en consonancia con sus obligaciones internacionales en lo que se refiere a asuntos laborales y de empleo, y se esforzarán por fomentar y garantizar altos niveles de protección social y laboral en el sector de la aviación civil.

(3) Las Partes Contratantes reafirman su compromiso de respetar, promover y aplicar de manera efectiva los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de conformidad con las obligaciones derivadas de su pertinencia a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo (1998) en la versión modificada en 2022.

(4) Las Partes Contratantes promoverán los objetivos establecidos en el Programa de Trabajo Decente de la OIT y en la Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa (2008), modificada en 2022.



(5) Las Partes Contratantes se esforzarán por ratificar y aplicar de manera efectiva los Convenios fundamentales de la OIT si todavía no lo han hecho. También estudiarán la ratificación y aplicación efectiva de otros convenios de la OIT y, en consecuencia, la aplicación efectiva de las correspondientes normas internacionales en el ámbito social y laboral que son de importancia para el sector de la aviación civil, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales.

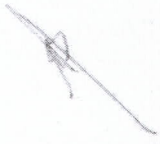
Artículo 16

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados según las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante, en el caso de la República Federal de Alemania incluyendo el Derecho de la Unión Europea, y que todavía no hayan expirado se reconocerán como válidos por la otra Parte Contratante para la operación de los servicios aéreos convenidos, siempre que las condiciones necesarias para la expedición y la convalidación de dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil.

Artículo 17

Seguridad de aviación

- 
- (1) Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante con respecto a las tripulaciones de vuelo, las aeronaves y la operación de las aeronaves. Dichas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud.
 - (2) Si tras celebrarse dichas consultas una de las Partes Contratantes comprobara que la otra Parte Contratante no aplica ni ejecuta eficazmente, en los mencionados ámbitos, las
- 

normas de seguridad que, cuanto menos, sean iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sus comprobaciones y los pasos que se consideren necesarios para el cumplimiento de dichas normas mínimas, adoptando a su vez la otra Parte Contratante las medidas de subsanación adecuadas. En el caso de que la otra Parte Contratante no adopte medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días, ello constituirá motivo para la aplicación de lo establecido en el Artículo 4.

(3) Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil, se acuerda que cada aeronave utilizada por las compañías designadas en los servicios aéreos desde o hacia el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser sometida, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, a un control por parte de representantes autorizados de la otra Parte Contratante, siempre y cuando ello no conlleve un atraso inaceptable. Dicho control (control de pista) podrá efectuarse a bordo y en las inmediaciones de la aeronave y tendrá por objeto comprobar la validez de la documentación de la aeronave y de la tripulación de vuelo, el estado reconocible de la aeronave así como de su equipo y la aptitud para el servicio de la tripulación.

(4) En caso de que dicho control de pista o una serie de controles de pista den lugar a serias dudas en cuanto a

1. que una aeronave o la operación de una aeronave no se ajuste a las normas mínimas establecidas en ese momento con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil, o
2. que no se apliquen ni ejecuten eficazmente las normas de seguridad establecidas en ese momento con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil,

la Parte Contratante que efectúe el control podrá llegar a la conclusión, en virtud del Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil, de que los requisitos de acuerdo con los



cuales se hayan expedido o convalidado los certificados y las licencias para la aeronave o la tripulación en cuestión o los requisitos de acuerdo con los cuales se opere dicha aeronave no son iguales ni superiores a las normas mínimas establecidas con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil.

(5) En caso de que el acceso a una aeronave operada por la(s) compañía(s) designada(s) de una de las Partes Contratantes a efectos de un control de pista conforme al párrafo 3 sea denegado por un representante de dicha(s) compañía(s), la otra Parte Contratante podrá llegar a la conclusión de que concurren serias dudas en los términos del párrafo 4 y sacar las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

(6) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente las autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales de una o varias compañías designadas de la otra Parte Contratante, en caso de que la primera Parte Contratante —como consecuencia de un control de pista, de una serie de controles de pista o por denegársele el acceso a efectos de control de pista o en virtud de consultas o de otro modo— llegue a la conclusión de que es necesario adoptar medidas de urgencia para la seguridad de la explotación de una compañía designada. En caso de que se incluya a la compañía designada por la República Oriental del Uruguay en la lista comunitaria según lo estipulado en el artículo 3 del Reglamento (CE) N° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2005 relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE, se aplicará la frase 1 del presente punto mutatis mutandis.

(7) Las medidas que las Partes Contratantes adopten en virtud de lo establecido en el párrafo 2 o en el párrafo 6 dejarán de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.



(8) En caso de que el Gobierno de la República Federal de Alemania haya designado una compañía cuyo control reglamentario efectivo lo ejerza y mantenga otro Estado miembro de la Unión Europea, se aplicarán en igual medida los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente Artículo en lo que se refiere a la aceptación, a la ejecución o al mantenimiento de las normas de seguridad a través del otro Estado miembro respectivo de la Unión Europea, y asimismo en lo que se refiere a las autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales de dicha compañía.

Artículo 18
Seguridad aérea

(1) En conformidad con sus derechos y obligaciones que se derivan del Derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones que se derivan 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, del 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, del 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, del 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, del 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, del 23 de septiembre de 1971.

(2) Las Partes Contratantes se prestarán, previa solicitud, toda la ayuda mutua necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos de interferencia ilícita contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

(3) Cuando se produzcan actos o amenazas de apoderamiento ilícito de una aeronave civil o se produzcan otros actos o amenazas de interferencia ilícita contra la seguridad de una tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, así como contra la seguridad de aeropuertos o de instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente en recíprocas consultas, facilitando las telecomunicaciones y demás medidas oportunas, a fin de poner término a dichos incidentes o amenazas tan rápidamente como ello sea posible con el mínimo riesgo para las vidas humanas.

(4) Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere viables a efectos de garantizar que una aeronave que haya sido objeto de un apoderamiento ilícito o de otros actos de interferencia ilícita y que se encuentre en tierra en su respectivo territorio, sea retenida allí, siempre y cuando el despegue de la misma no se haga necesario debido a la obligación, de máxima prioridad, de proteger la vida de la tripulación y de los pasajeros. En la medida en la que ello sea factible, estas medidas se adoptarán sobre la base de consultas recíprocas.

(5) Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones en materia de seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y anexadas al Convenio sobre Aviación Civil, en la medida en que dichas disposiciones en materia de seguridad aérea sean aplicables a las Parte Contratantes; éstas requieren que

1. los operadores de las aeronaves inscritas en sus registros o
2. los operadores de aeronaves que tengan su sede principal o su domicilio permanente en el territorio de las Partes Contratantes, o —en el caso de la República Federal de Alemania— los operadores de aeronaves establecidos en el territorio de la República Federal de Alemania en virtud de los Tratados de la UE y que disponen de una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea, así como



3. los operadores de aeropuertos en su territorio

actúen de conformidad con dichas disposiciones en materia de seguridad aérea.

(6) Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones en materia de seguridad aérea que se mencionan en el párrafo 5, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio. Para la salida de, o la permanencia en el territorio de la República Oriental del Uruguay, los operadores de aeronaves deberán cumplir con las disposiciones en materia de seguridad aérea de conformidad con el Derecho vigente en ese país. Para la entrada, la salida de, o la permanencia en el territorio de la República Federal de Alemania, los operadores de aeronaves deberán cumplir con las disposiciones en materia de seguridad aérea de conformidad con el Derecho alemán y el Derecho de la Unión Europea. Cada Parte Contratante garantizará que en su territorio se apliquen de manera efectiva medidas para proteger a la aeronaves y para controlar a los pasajeros, a la tripulación, el equipaje de mano y el equipaje de bodega, así como para realizar controles de seguridad adecuados en materia de equipaje, carga, correo y provisiones de a bordo antes y durante el embarque o el procedimiento de carga. Cada Parte Contratante tramitará con benevolencia toda solicitud de la otra Parte Contratante de adoptar medidas de seguridad especiales que resulten razonables con el fin de afrontar una determinada amenaza.

(7) En caso de que una Parte Contratante se apartase de las disposiciones en materia de seguridad aérea del presente Artículo, la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la autoridad aeronáutica de la primera Parte Contratante. Si transcurrido un mes desde la fecha de solicitud no se lograra un acuerdo satisfactorio, ello constituirá motivo para denegar, retener, revocar, limitar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación de servicios aéreos internacionales de una o varias compañías designadas de la primera Parte Contratante. Si lo exigiere una seria emergencia, cualquier Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes de que expire el mes en cuestión.



Artículo 19

Control de los documentos de viaje y de personas no autorizadas a entrar

- (1) Cada Parte Contratante autorizará en su territorio a las compañías designadas de la otra Parte Contratante a adoptar medidas encaminadas a asegurar que sean transportados únicamente pasajeros en posesión de los documentos de viaje necesarios para la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, o para el tránsito a través del mismo.
- (2) Cada Parte Contratante acogerá, a efectos de control, a una persona a la que se haya denegado la entrada en el lugar de destino en el territorio de la otra Parte Contratante tras constatarse en el mismo que no estaba autorizada a entrar en el país si dicha persona se encontraba antes de su salida en el territorio de la Parte Contratante en cuestión. No obstante, una Parte Contratante no volverá a mandar a una persona, acogida a efectos de control, de vuelta al país de la otra Parte Contratante si la otra Parte Contratante había denegado antes la entrada a esa persona.
- (3) Cuando una persona que haya sido constatada como no autorizada a entrar no se encuentre o ya no se encuentre en posesión de sus documentos de viaje o cuando sus documentos de viaje hayan sido destruidos, una Parte Contratante aceptará en su lugar un documento emitido por las autoridades de la otra Parte Contratante que dé fe de las circunstancias de salida y llegada.
- (4) El párrafo 2 no excluye que las autoridades de una Parte Contratante sigan controlando a una persona rechazada como no autorizada a entrar, en especial para comprobar si existen razones para su admisión o para iniciar los trámites para su transferencia, expulsión o deportación a un Estado cuya nacionalidad ostente o en el que se la pueda acoger por otros motivos.



Artículo 20
Intercambio de opiniones

Siempre que sea necesario se celebrará un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, con el fin de lograr una estrecha cooperación y un entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación del presente Acuerdo.

Artículo 21
Consultas

Con el propósito de discutir sobre modificaciones del presente Acuerdo o del plan de rutas, sobre cuestiones de interpretación o prácticas competitivas relativas a los mercados de tráfico aéreo de las Partes Contratantes, cada una de ellas podrá en cualquier momento solicitar la celebración de consultas, sin perjuicio de los procedimientos establecidos en los Artículos 11, 17 y 18. Lo mismo vale para deliberaciones sobre la aplicación del presente Acuerdo si una Parte Contratante considera que un intercambio de opiniones según lo establecido en el Artículo 20 no ha llevado a un resultado satisfactorio. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de dos meses a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud.

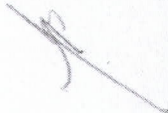
Artículo 22
Solución de litigios

- 
- (1) En caso de que una divergencia que surja sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo no pudiera ser resuelta de acuerdo con lo establecido en el Artículo 21, será sometida a un tribunal de arbitraje a solicitud de una de las Partes Contratantes.
 - (2) El tribunal de arbitraje se constituirá ad hoc, designando cada Parte Contratante un miembro y ambos miembros designados nombrando de común acuerdo a un nacional de un
- 

tercer Estado como presidente de dicho tribunal, el cual será designado por los Gobiernos de las Partes Contratantes. Los miembros y el presidente del tribunal serán designados en el plazo de dos y tres meses, respectivamente, contados desde la fecha en que una Parte Contratante haya informado a la otra de su intención de someter la divergencia a un tribunal de arbitraje.

(3) En caso de no observarse los plazos mencionados en el párrafo 2, cada Parte Contratante podrá, a falta de otro acuerdo, solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe las designaciones pertinentes. En caso de que el presidente ostente la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o no pueda desempeñar su función por otras razones, las designaciones deberían ser efectuadas por el vicepresidente que le sustituya. Si el vicepresidente también es nacional de un Estado de las Partes Contratantes, o no puede asistir, el siguiente miembro de rango del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que no es nacional de un Estado de las Partes Contratantes, efectuará las designaciones.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos. Sus decisiones serán vinculantes para ambas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará los gastos de su respectivo miembro, así como los que ocasione su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje. Los gastos del presidente del tribunal de arbitraje y los demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes Contratantes. Por lo demás, el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.



Artículo 23 Convenios multilaterales

En caso de entrar en vigor un convenio multilateral general de transporte aéreo aceptado por ambas Partes Contratantes, prevalecerán las disposiciones del mismo. Todas las deliberaciones que tengan por objeto determinar hasta qué punto un convenio multilateral



pone término al o sustituye, modifica o completa el presente Acuerdo se regirán por lo dispuesto en el Artículo 21.

Artículo 24

Acuerdos anteriores

Con la entrada en vigor del presente Acuerdo cesa la vigencia del Acuerdo del 31 de agosto de 1957 entre la República Federal de Alemania y la República Oriental del Uruguay sobre Transporte Aéreo.

Artículo 25

Entrada en vigor, vigencia

- (1) El presente Acuerdo entrará en vigor en el plazo de un mes a partir del día en que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de los requisitos internos para la entrada en vigor de dicho Acuerdo. Será determinante el día de la recepción de la última notificación.
- (2) El presente Acuerdo se concierta por tiempo indefinido.

Artículo 26

Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional y en las Naciones Unidas

- (1) El presente Acuerdo y cualesquiera modificaciones del mismo serán comunicados por la República Federal de Alemania a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

(2) El registro del presente Acuerdo en la Secretaría de las Naciones Unidas según el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas será dispuesto inmediatamente después de su entrada en vigor por la Parte Contratante en cuyo territorio se firmó el Acuerdo. La otra Parte Contratante será informada sobre el registro realizado con indicación del número de registro de las Naciones Unidas en cuanto éste haya sido confirmado por la Secretaría de las Naciones Unidas.

Artículo 27

Denuncia

El presente Acuerdo podrá ser denunciado en cualquier momento por cualquiera de las Partes Contratantes mediante notificación. La denuncia será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el Acuerdo dejará de tener vigencia doce meses después de la recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, siempre y cuando no se retire mediante acuerdo la denuncia antes de la expiración de dicho plazo. Si la recepción de la notificación no es ratificada por la otra Parte Contratante, se considerará como fecha de recepción el decimocuarto día tras la recepción de la comunicación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Hecho en _____, el _____, en dos
ejemplares, en lengua alemana y española, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de
la República Federal de Alemania

Por el Gobierno de
la República Oriental del Uruguay

