

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO

Las Delegaciones representantes de las autoridades aeronáuticas de la República Oriental del Uruguay y de la República Francesa (en adelante mencionadas individualmente como "Uruguay" y «Francia» o "Parte" y colectivamente como "Delegaciones" o "Partes", se reunieron en consulta en Montevideo los días 21 y 22 de mayo de 2013, con el propósito de negociar un Acuerdo sobre Servicios Aéreos y las disposiciones aplicables a las operaciones de transporte aéreo entre los dos países y más allá de ellos.

Las discusiones se llevaron a cabo en un clima muy cordial y amistoso. La integración de ambas Delegaciones se agrega en los "Anexo A" y "Anexo B".

Las Delegaciones llegaron a un entendimiento en los siguientes puntos:

1. Texto del Acuerdo sobre servicios Aéreos

a) Las Partes negociaron y acordaron el texto del Acuerdo sobre Servicios Aéreos (en adelante ASA) que incluye las cláusulas obligatorias conforme al derecho de la Unión Europea, y lo inicialaron. El mismo se agrega como "Anexo C".

b) Las Partes acordaron recomendar a sus respectivos gobiernos la firma formal del ASA.

c) Mientras este pendiente la entrada en vigencia del ASA, las Partes acordaron actuar de conformidad con todas sus disposiciones, con la sola exigencia de la aplicación de las respectivas normas y reglamentarias. Las decisiones y los derechos de tráfico sometidos a sus exclusivas competencias directas, como los comprendidos en los artículos 2, 3, 4, 5, 7, 8,

12, 15, 16, 18, 19 y el Cuadro de Rutas del ASA, se aplicarán directamente a partir de la fecha de la firma del presente Memorandum de Entendimiento y sobre la base de la reciprocidad.

d) Uruguay reconoce que la expresión "República Francesa" en el Cuadro de Rutas deberá incluir Francia Metropolitana y todos los territorios franceses de ultramar.

Francia expresó que los artículos 3 y 4 del ASA, deberán ser aplicables a la situación específica de las aerolíneas establecidas en la Polinesia francesa o en Nueva Caledonia, que cuenten con una licencia de operación válida, expedida de conformidad con la ley francesa. Las Partes acordaron que se considerará que dichas aerolíneas cumplen con el párrafo 2 a) (i) del Artículo 3.

2. Designación

De conformidad con el Artículo 3 del ASA, las Partes decidieron aplicar el principio de la múltiple designación para servicios de pasajeros, de carga o combinados.

a) Francia designó a Air France para la explotación de los servicios aéreos acordados. Una o muchas líneas aéreas adicionales podrán ser designadas oportunamente por la autoridad aeronáutica francesa.

b) Uruguay expresó que sus autoridades aeronáuticas designarán las líneas aéreas uruguayas a su debido tiempo.

3. Principios que rigen la explotación de los servicios acordados.

Con respecto a los servicios previstos en el Acuerdo, ambas Partes convinieron no aplicar restricción alguna en cuanto a las rutas y a los tipos de aeronaves, ya sean tenidas en propiedad o arrendadas, para la explotación de las líneas aéreas designadas de

cada Parte en servicios de pasajeros, de carga o correo, separadamente o en combinación.

Ambas Partes convinieron que los derechos de tráfico de 3era. y 4ta Libertad serán ejercidos conforme al artículo 5 del ASA.

Ambas Partes convinieron que las Líneas Aéreas designadas de cada Parte podrán ejercer Derechos de Tráfico conforme a la 5ta. Libertad entre tres puntos en América del Sur y tres puntos en Europa y un punto situado sobre el territorio de la otra Parte. Estos puntos serán elegidos y modificados de común acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

Uruguay comunicará oportunamente los puntos que desee.

Francia eligió como punto disponible Buenos Aires (República Argentina), para las Líneas Aéreas francesas designadas y Uruguay aceptó.-

4. Servicios Aereos no regulares

En lo que respecta a los servicios aéreos no regulares, ambas Partes convinieron no aplicar restricción alguna en cuanto a las rutas, la capacidad, el número de frecuencias y el tipo de aeronaves, tenidas en propiedad o arrendadas, pudiendo ser utilizadas por las Líneas aéreas francesas y uruguayas en servicios de pasajeros o carga separadamente o en combinación.

5 Asuntos fiscales

Ambas partes acordaron recomendar a sus respectivas autoridades competentes, concluir un acuerdo para evitar la doble tributación sobre las ganancias provenientes de las actividades de sus líneas aéreas y sobre los ingresos percibidos por sus dependientes cuando presten servicios en el territorio de la otra Parte.

Francia expresó que de acuerdo con la Resolución Presidencial N°

74.697 de fecha 3 de junio de 1996 Air France se encuentra exonerada por el Gobierno Uruguayo de los pagos correspondientes al principio de Reciprocidad Efectiva contenidos en el Decreto Ley 14.845 y su Decreto Reglamentario 316/79 de fecha 5 de junio de 1979.-

Uruguay expresó que se mantienen las condiciones y fundamentos que dieron origen a la Resolución Presidencial N° 74.697 de fecha 3 de junio de 1996; por lo tanto, se entiende por cumplido el principio de Reciprocidad Efectiva.-

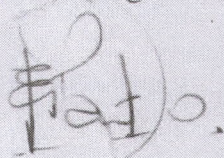
.....

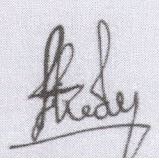
6. Disposiciones finales

Las Partes aplicarán administrativamente las disposiciones del presente Memorándum de Entendimiento para la explotación de servicios aéreos entre sus dos países y más allá.

El presente Memorándum de Entendimiento entrará en vigencia a la fecha de su firma y continuará vigente después de la entrada en vigencia formal del ASA.

Firmado en Montevideo, el 22 de mayo del 2013, en dos versiones originales cada una en español y en francés, siendo ambos textos igualmente auténticos.


Por la Delegación de la República
Oriental del Uruguay
Cnel (Av.) Fernando L. Maurente


Por la Delegación de la
República Francesa
François Théoleyre

DELEGACION FRANCESA

Jefe de Delegación.

M. François THÉOLEYRE

Sub director de los Transportes y Servicios Aéreos
Dirección General de Aviación Civil

Delegado:

M. Maxime MILLEFERT

Negociador Jefe de los Acuerdos sobre Transportes Aéreos
Dirección General de Aviación Civil

Observadores

M. Pierre GÉNOLINI

Director de Acuerdos Internacionales para las Américas
Air France

Sr. Carlos BALSEIRO

Delegado de Air France en la República Oriental del Uruguay

DELEGACION DEL URUGUAY

ANEXO "B"

Jefe de Delegación.

Cnel. (AV.) Fernando L. Maurente

Director General de Aviacion Civil.

Dirección Nacional de Aviación Civil
e Infraestructura Aeronautica.
(DINACIA)

Miembros

Sra. Elina Rodríguez

Directora General de Transporte Aéreo del
Ministerio de Transporte y Obras Publicas.

Dr. Sergio A. Pérez Lauro

Director de Transporte Aéreo Comercial.
(DINACIA)

Dr. Carlos Rodríguez Brianza

Asesor en Policitia Aeronáutica del
Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dra. María Angélica González

Asesor Legal de la Junta Nacional
de Aeronáutica Civil.

Dr. Luis G. Giorello Sancho

Asesor Juridico en Derecho y
Relaciones Internacionales.
(DINACIA)

Observadores

Representante de Puertas del Sur S.A. (Aeropuerto Internacional de Carrasco)

Dra. Casilda Echevarría.

Asesora de la Dirección General de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte.

Dra. Noemi Bognanno

ACUERDO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FRANCESA .
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
RELATIVO A LOS SERVICIOS AÉREOS

El Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, denominados en adelante "las Partes contratantes",

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

Deseosos de concluir un acuerdo complementario de dicho Convenio con vistas a establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y fuera de ellos,

Han acordado lo siguiente:

12

12

ARTÍCULO 1

DEFINICIONES

1. A los efectos del presente Acuerdo, salvo que se estipule lo contrario:

- a) El término "Convenio" designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado con arreglo al artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación a los Anexos o al Convenio en aplicación de sus artículos 90 y 94, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan sido adoptados por ambas Partes contratantes;
- b) La expresión "autoridades aeronáuticas" designa, en el caso de la República Francesa, la Dirección General de Aviación Civil y, en el caso de la República Oriental del Uruguay; [...], o toda persona u organismo facultado para ejercer funciones que son actualmente de la competencia de las autoridades precitadas, o funciones análogas;
- c) La expresión "línea aérea designada" se refiere a una línea aérea designada con arreglo al artículo 3 del presente Acuerdo.
- d) El término "territorio" se entiende tal como está definido en el artículo 2 del Convenio;
- e) Las expresiones "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" poseen respectivamente el significado que les asigna el artículo 96 del Convenio;
- f) La expresión "rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas incorporado como anexo al presente Acuerdo;
- g) La expresión "servicios autorizados" significa los servicios aéreos regulares para el transporte a título oneroso de pasajeros, correo y carga, de modo separado o combinado, en las rutas especificadas;
- h) El término "tarifa" significa los precios aplicados por las empresas de transporte aéreo, directamente o por medio de sus agentes, al transporte de pasajeros, equipaje y carga, al igual que las condiciones que rigen la aplicación de dichos precios, incluyendo la remuneración y las condiciones aplicables a las agencias, pero con exclusión de la remuneración o de las condiciones aplicables al transporte de correo;
- i) La expresión "derechos de uso" significa los derechos y cánones aplicados a las empresas de transporte aéreo por las autoridades competentes por el uso de un aeropuerto o de instalaciones de navegación aérea por aeronaves, sus tripulaciones, sus pasajeros o su carga;
- j) El término "Acuerdo" designa el presente Acuerdo, su(s) Anexo(s) y las modificaciones que se operaren en ello(s) con arreglo a las disposiciones del artículo 20 del presente Acuerdo.

2. El/los Anexo(s) forma(n) parte integrante del presente Acuerdo. Cualquier referencia al Acuerdo se aplicará igualmente a su(s) Anexo(s), salvo si se acuerda expresamente lo contrario.

ARTÍCULO 2

CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte contratante concederá a la otra Parte contratante los derechos siguientes para los servicios aéreos internacionales, regulares o no, efectuados por las empresas de transporte aéreo de la otra Parte contratante:

- a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;

2. Cada Parte contratante concederá a la otra Parte contratante los derechos enunciados en el presente Acuerdo con vistas al establecimiento y a la explotación de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo. En el marco de la explotación de servicios autorizados en las rutas especificadas, una línea aérea designada por una Parte contratante tendrá, además de los derechos enunciados en el apartado 1 del presente artículo, el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte contratante en los puntos mencionados para dichas rutas especificadas con el fin de embarcar y desembarcar, juntos o por separado, pasajeros y carga, incluyendo el correo, destinados a o procedentes del territorio de la primera Parte contratante.

3. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá interpretarse como si confiere a una línea aérea de una Parte contratante el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte contratante, en concepto de arrendamiento o a cambio de remuneración, pasajeros, equipaje o carga, incluyendo el correo, con destino a otro punto situado en el territorio de esta otra Parte contratante.

ARTÍCULO 3

DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO

1. Cada Parte contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte contratante una o varias empresas de transporte aéreo para que explote(n) los servicios autorizados en las rutas especificadas.

2. Tan pronto como se reciba una designación efectuada por una de las Partes contratantes con arreglo a las disposiciones del apartado 1 del presente artículo, y a solicitud de la línea aérea designada, en la forma y según las modalidades requeridas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante concederán, lo antes posible, las autorizaciones de explotación adecuadas, con tal de que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) en el caso de una línea aérea designada por la República Francesa:

- i. que la línea aérea esté establecida en el territorio de la República Francesa en los términos previstos en el Tratado de la Unión Europea y en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y disponga de una licencia de explotación válida en conformidad con el derecho de la Unión Europea;
 - ii. que el Estado miembro de la Unión Europea responsable de expedir el certificado de transportista aéreo ejerza y realice el control reglamentario efectivo de la línea aérea y que se identifiquen claramente en la designación las autoridades aeronáuticas competentes;
 - iii. que la empresa aérea sea propiedad, ya sea directamente o por participación mayoritaria, de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o nacionales de dichos Estados, y se encuentre efectivamente bajo el control de dichos Estados y/o de los nacionales de dichos Estados.
- b) en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:
- i. que la línea aérea esté establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay y haya obtenido una licencia en conformidad con el derecho aplicable de la República Oriental del Uruguay;
 - ii. que la República Oriental del Uruguay ejerza y realice un control reglamentario efectivo de la empresa de transporte aéreo y sea responsable de expedir su certificado de transportista aéreo;
 - iii. que la línea aérea esté poseída, ya sea directamente o por participación mayoritaria, por Estados miembros de la Comisión latinoamericana de Aviación civil (designada como "CLAC" más adelante de este Acuerdo) y/o por nacionales de los Estados miembros de la CLAC, y se encuentre efectivamente bajo el control de dichos Estados y/o de sus nacionales.
- c) que la línea aérea designada esté en condiciones de cumplir los requisitos estipulados por las leyes y reglamentos normalmente y razonablemente aplicables en materia de transporte aéreo internacional por la Parte contratante que examina la(s) solicitud(es) en conformidad con lo dispuesto por el Convenio;
- d) que se apliquen las normas estipuladas en los artículos 8 y 19.

3. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada de esta manera, podrá empezar en cualquier momento a explotar los servicios autorizados, a reserva del respeto de las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE AUTORIZACIONES DE EXPLOTACIÓN

1. Cada Parte contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación, a suspender el ejercicio de los derechos concedidos por el presente Acuerdo o a

imponer las condiciones que juzgare necesarias para el ejercicio de tales derechos a una empresa aérea designada por la otra Parte contratante, si:

a) en el caso de una línea aérea designada por la República Francesa:

- i. la empresa aérea no está establecida en el territorio de la República Francesa en los términos previstos en el Tratado de la Unión Europea y en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o no disponga de una licencia de explotación válida en conformidad con el derecho de la Unión Europea; o
- ii. el Estado miembro de la Unión Europea responsable de expedir el certificado de transportista aéreo no ejerce y realiza el control reglamentario efectivo de la empresa aérea o no se identifican claramente en la designación las autoridades aeronáuticas competentes; o
- iii. la empresa aérea no sea propiedad, ya sea directamente o por participación mayoritaria, de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o nacionales de dichos Estados, o no se encuentra efectivamente bajo el control de dichos Estados y/o de los nacionales de dichos Estados en cualquier momento.
- iv. la República oriental del Uruguay aporta la prueba de que, al ejercer sus derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo sobre un servicio aéreo que comprende un punto en otro Estado miembro de la Unión Europea, la empresa de transporte aéreo eludiría las restricciones de derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre la República oriental del Uruguay y dicho Estado miembro de la Unión Europea; o
- v. la empresa de transporte aéreo tiene un certificado de transportador aéreo emitido por un Estado miembro de la Unión Europea, y no existe acuerdo bilateral relativo a los servicios aéreos entre la República oriental del Uruguay y dicho otro Estado miembro de la Unión Europea, y se negaron a dicha empresa de transporte aéreo designada por la República oriental del Uruguay los derechos de tráfico hacia este Estado miembro.

Al ejercer su derecho en el marco del presente apartado, la República Oriental del Uruguay no ejercerá ninguna discriminación basada en la nacionalidad entre las empresas de transporte aéreo comunitarias.

b) en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:

- i. la línea aérea no está establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay o no posee una licencia de explotación válida en conformidad con el derecho aplicable de la República Oriental del Uruguay; o
- ii. la República Oriental del Uruguay no ejerce y no realiza un control reglamentario efectivo de la línea aérea; o la República oriental del Uruguay no está responsable de la emisión de su certificado de transportador aéreo; o

iii. la empresa aérea no sea propiedad, ya sea directamente o por participación mayoritaria, de Estados miembros de la CLAC y/o nacionales de dichos Estados, o no se encuentra efectivamente bajo el control de dichos Estados y/o de los nacionales de dichos Estados en cualquier momento.

iv. la empresa de transporte aéreo ya tiene autorización para explotar servicios en virtud de un acuerdo bilateral entre la República Francesa y otro Estado miembro de la CLAC, y la República Francesa aporta la prueba de que, al ejercer sus derechos de tráfico, en virtud del presente Acuerdo, sobre un servicio aéreo que comprende un punto en otro Estado miembro de la CLAC, la empresa de transporte aéreo eludiría las restricciones de derechos de tráfico impuestas por dicho otro acuerdo.

c) dicha empresa aérea no cumple con las leyes o reglamentos aplicados normal y uniformemente a la explotación de transportes aéreos internacionales por la Parte contratante que concede estos derechos; o

d) en todos los casos en que no se apliquen las normas estipuladas en el presente Acuerdo y, en particular, los artículos 8 y 19.

2. A menos que la revocación, la suspensión o la imposición de las condiciones enunciadas en el apartado 1 del presente artículo fueren inmediatamente necesarias para evitar nuevas infracciones a las leyes y reglamentos o a las disposiciones del presente Acuerdo, este derecho sólo se ejercerá después de consultar con la otra Parte contratante. Las consultas deberán efectuarse en un plazo de treinta (30) días subsiguientes a la fecha de su solicitud por una de las Partes contratantes, a menos que ambas Partes contratantes decidan otra cosa.

ARTÍCULO 5

PRINCIPIOS QUE RIGEN LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS AUTORIZADOS

1. Cada Parte contratante velará por que las empresas de transporte aéreo designadas de ambas Partes contratantes dispongan de posibilidades de competencia equitativas e iguales para la explotación de los servicios autorizados regidos por el presente Acuerdo. Cada Parte contratante deberá verificar que su(s) línea(s) aérea(s) designada(s) opere(n) en condiciones que permitan el respeto de este principio y adoptar las medidas necesarias para garantizar su respeto, si fuera necesario.

2. Los servicios autorizados ofrecidos por las empresas de transporte aéreo designadas de las Partes contratantes en las rutas especificadas entre sus territorios respectivos deberán ajustarse estrechamente a la demanda de transporte de los clientes, y su objetivo primordial deberá consistir en ofrecer, con un coeficiente de ocupación razonable y compatible con las tarifas conformes a las disposiciones del artículo 15 del presente Acuerdo, una capacidad que corresponda a las necesidades corrientes y razonablemente previsibles de transporte de pasajeros, carga o correo, con el fin de favorecer el desarrollo armonioso de los servicios aéreos entre los territorios de las Partes contratantes.

ARTÍCULO 6

APLICACIÓN DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte contratante que rigen la entrada en su territorio o la salida de su territorio de las aeronaves que explotan servicios aéreos internacionales, o que rigen la explotación y navegación de tales aeronaves durante su estancia en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante, a la entrada, salida o durante la estancia en el territorio de la primera Parte contratante.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte contratante que rigen la entrada en su territorio o la salida de su territorio de los pasajeros, de su equipaje, de las tripulaciones o de la carga embarcada en las aeronaves deberán ser respetados por los pasajeros, el equipaje, la tripulación y la carga de la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte contratante, o en su nombre, a la entrada en el territorio o a la salida del territorio de una Parte contratante.
3. Las leyes y reglamentos mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo son los mismos que se aplican a las aeronaves nacionales que explotan servicios aéreos internacionales análogos, así como a los pasajeros, el equipaje, las tripulaciones, la carga y el correo transportados por estas aeronaves.

ARTÍCULO 7

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD, CERTIFICADOS DE APTITUD Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados en conformidad con las leyes y reglamentos de una Parte contratante serán reconocidos como válidos por la otra Parte contratante a los efectos de la explotación de los servicios aéreos en las rutas especificadas, a reserva de que las condiciones de obtención o convalidación de dichos certificados o licencias sean por lo menos iguales a las normas que puedan establecerse en aplicación del Convenio.
2. No obstante lo anterior, cada Parte contratante se reserva el derecho de no reconocer como válidos, para el sobrevuelo de su territorio, los certificados de aptitud y licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte contratante.

ARTÍCULO 8

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte contratante podrá solicitar en todo momento consultas relacionadas con las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte contratante relativas a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y su explotación. Tales consultas tendrán lugar en un plazo de treinta (30) días subsiguientes a dicha solicitud.
2. Si, tras las consultas, una de las Partes contratantes considerara que la otra Parte contratante no requiere o no aplica efectivamente, en el campo mencionado en el apartado 1, normas de seguridad por lo menos iguales a las normas mínimas estipuladas en el momento considerado en aplicación del Convenio, comunicará a la otra Parte contratante dichas observaciones y la otra Parte contratante deberá adoptar

las medidas correctivas correspondientes. Si la otra Parte contratante no tomare las medidas adecuadas en un plazo razonable y, en todo caso, en los quince (15) días subsiguientes, o en un plazo más largo estipulado de común acuerdo, se aplicará el artículo 4 del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones estipuladas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada o arrendada por la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte contratante para prestar servicio con destino al territorio o procedente del territorio de la otra Parte contratante podrá, durante su estancia en el territorio de esta otra Parte contratante, ser objeto de una inspección (denominada en este artículo "inspección en plataforma") por los representantes autorizados de esta otra Parte contratante, a bordo de la aeronave o fuera de ella, a fin de verificar la validez de los documentos de la aeronave y de su equipo y el estado aparente de la aeronave y de sus equipos, a condición de que ello no provoque un retraso desmesurado.

4. Si una inspección o una serie de inspecciones en plataforma dieran lugar a:

- a) motivos serios para pensar que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumple con las normas mínimas vigentes en el momento considerado con arreglo al Convenio, o
- b) motivos serios para temer deficiencias en la adopción y la aplicación efectivas de normas de seguridad vigentes en el momento considerado en conformidad con el Convenio,

la Parte contratante que hubiere efectuado la inspección podrá concluir, en aplicación del artículo 33 del Convenio, que los criterios según los cuales se han extendido o convalidado los certificados o las licencias relativas a dicha aeronave, a su operador o a su tripulación, no son iguales o superiores a las normas mínimas vigentes en el momento considerado en conformidad con el Convenio.

5. En caso de que se denegara el acceso a una aeronave explotada por la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte contratante para efectuar una inspección en plataforma en conformidad con el apartado 3 anterior, la otra Parte contratante podrá inferir que existen motivos serios como los indicados en el apartado 4 anterior y sacar las conclusiones mencionadas en el mismo apartado.

6. Cada una de las Partes contratantes se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación concedida a una o varias empresas de transporte aéreo de la otra Parte contratante si, a raíz de una inspección en plataforma, de una serie de inspecciones en plataforma, de una denegación de acceso para inspección en plataforma, de consultas o de cualquier otra forma de diálogo, concluyera que es indispensable una acción inmediata para garantizar la seguridad de explotación de una o de varias empresas de transporte aéreo.

7. Cualquier medida tomada por una de las Partes contratantes de conformidad con los apartados 2 y/o 6 ut supra se suspenderá en cuanto dejen de existir los hechos que la hubiesen motivado.

8. Si la República Francesa designara una línea aérea cuyo control reglamentario es ejercido y realizado por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de la

República Oriental del Uruguay en concepto del presente artículo se aplicarán igualmente a la adopción, la aplicación o la implementación de criterios de seguridad por dicho Estado miembro de la Unión Europea, y a la autorización de explotación de dicha línea aérea.

ARTÍCULO 9

GRAVÁMENES IMPUESTOS AL USUARIO

1. Los cánones o derechos que puedan imponer las autoridades u organismos competentes de una Parte contratante a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante por el uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos, de seguridad, de protección y de navegación aérea, así como también de otras instalaciones y servicios controlados por ellos, deberán ser justos, razonables y no discriminatorios, y repartirse equitativamente entre las categorías de usuarios. Dichos cánones y derechos no deberán ser superiores a los pagados por el uso de dichas instalaciones y servicios por otra línea aérea que explote servicios similares o análogos.

2. Tales cánones o derechos podrán reflejar, sin excederla, una proporción equitativa del costo total asumido para la puesta a disposición de las instalaciones y servicios aeroportuarios y de las instalaciones y servicios de seguridad, protección y navegación aérea. Las instalaciones y servicios por los cuales se perciben cánones o derechos se suministrarán según criterios de eficacia y de economía. Las autoridades u organismos competentes de cada Parte contratante notificarán a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante todo proyecto de modificación significativa de los cánones o derechos en un plazo razonable antes de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha modificación. En caso de disponerse un alza de los cánones o derechos, cada Parte contratante promoverá consultas entre las autoridades u organismos competentes en su territorio y las empresas de transporte aéreo que utilicen los servicios e instalaciones.

ARTÍCULO 10

DERECHOS DE ADUANA E IMPUESTOS

1. Al llegar al territorio de una Parte contratante, las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante que exploten servicios aéreos internacionales, sus equipos habituales, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos consumibles, las piezas de repuesto, incluyendo los motores, los suministros de a bordo (incluyendo, de modo no limitativo, los alimentos, los alcoholes y bebidas, el tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por éstos en cantidades limitadas durante el vuelo), los equipos y otros materiales destinados a ser utilizados o utilizados únicamente para la explotación o el mantenimiento de las aeronaves que explotan un servicio aéreo internacional, estarán exentos temporalmente, hasta su reexportación y a condición de reciprocidad, de derechos de aduana, restricciones a la importación, impuestos reales, impuestos sobre el capital, gastos de inspección, impuestos sobre consumos específicos o accisas, y derechos, tasas o impuestos análogos establecidos por las autoridades nacionales o locales, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de las aeronaves.

2. Asimismo, a condición de reciprocidad, quedarán exentos de impuestos, derechos, gastos de inspección, tasas y gravámenes indicados en el apartado 1 del presente artículo, con excepción de los cánones o derechos basados en el costo de los servicios suministrados:

- a) los suministros de a bordo, introducidos o suministrados en el territorio de una Parte contratante y embarcados, en cantidades razonables, para ser utilizados a bordo de las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante que explote(n) servicios aéreos internacionales desde este territorio, aunque estuvieren destinados a ser utilizados durante una parte del viaje realizada sobre el territorio de la Parte contratante en la que han sido embarcados;
- b) los equipos habituales y las piezas de repuesto, incluyendo los motores, introducidos en el territorio de una Parte contratante para el mantenimiento, la conservación, la reparación y el aprovisionamiento de una aeronave de una línea aérea designada de la otra Parte contratante que explote servicios aéreos internacionales;
- c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte contratante para ser utilizados a bordo de una aeronave de una línea aérea designada de una Parte contratante que explote servicios aéreos internacionales, aunque estuvieren destinados a ser utilizados durante una parte del viaje realizada sobre el territorio de la Parte contratante en la que han sido embarcados;
- d) los impresos y documentos publicitarios promocionales, incluyendo —de modo no limitativo— los horarios, folletos e impresos introducidos en el territorio de una Parte contratante y destinados a ser distribuidos gratuitamente a bordo de las aeronaves por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante.

3. Podrá exigirse que los equipos y suministros mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo se pongan bajo la vigilancia o el control de las autoridades competentes.

4. También se concederán las exenciones previstas en el presente artículo si la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte contratante hubiere(n) concluido, con otra línea aérea que gozare de las mismas exenciones por parte de la otra Parte contratante, contratos de préstamo o cesión en el territorio de la otra Parte contratante de los productos mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

5. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá a la República Francesa imponer gravámenes, impuestos, derechos, tasas o cánones, de manera no discriminatoria, al combustible suministrado en su territorio para ser utilizado por una aeronave de una línea aérea designada de la República Oriental del Uruguay que explote un vuelo entre un punto situado en el territorio de la República Francesa y otro situado en el territorio de la República Francesa o de otro Estado miembro de la Unión Europea.

6. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá a la República Oriental del Uruguay imponer gravámenes, impuestos, derechos, tasas o cánones, de manera

no discriminatoria, al combustible suministrado en su territorio para ser utilizado por una aeronave de una línea aérea designada de la República Francesa que explote un vuelo entre un punto situado en el territorio de la República Oriental del Uruguay y otro situado en el territorio de la República Oriental del Uruguay o de otro Estado miembro de la CLAC.

ARTÍCULO 11

ACTIVIDADES COMERCIALES

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte contratante tendrá(n) derecho, a condición de reciprocidad, a abrir oficinas en el territorio de la otra Parte contratante destinadas a la promoción y venta de servicios de transporte aéreo.
2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte contratante estarán autorizadas, a condición de reciprocidad, a trasladar al territorio de la otra Parte contratante y a mantener en él a su propio personal de gestión, explotación y comercial, así como el personal especializado necesario para prestar el servicio de transporte aéreo.
3. Cada Parte contratante otorga al personal necesario de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante, a condición de reciprocidad, la autorización de acceder, en su territorio, al aeropuerto y a las zonas relacionadas con la explotación de las aeronaves, la tripulación, los pasajeros y la carga de una línea aérea de la otra Parte contratante.
4. Cada Parte contratante otorga a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante, a condición de reciprocidad, el derecho a trasladar a su propio territorio y a mantener en él, durante períodos cortos no superiores a noventa (90) días, al personal adicional requerido por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante para realizar sus actividades.
5. Las Partes contratantes deberán cerciorarse de que los pasajeros, sea cual fuere su nacionalidad, tengan la posibilidad de comprar sus billetes aéreos a la línea aérea de su elección en moneda local o en cualquier divisa libremente convertible aceptada por dicha línea aérea. Estos principios también se aplican al transporte de carga.
6. A condición de reciprocidad, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte contratante está(n) autorizada(s) a vender en el territorio de la otra Parte contratante, en moneda local o en cualquier otra divisa libremente convertible, billetes para el transporte aéreo de pasajeros o servicios de transporte de carga, en sus propias oficinas y por medio de agentes acreditados libremente elegidos. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte contratante está(n) autorizada(s) a abrir y mantener, en el territorio de la otra Parte contratante, cuentas bancarias nominativas en la moneda de una u otra de las Partes contratantes o en cualquier moneda libremente convertible, a discreción.

ARTÍCULO 12

ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL

1. Para la explotación de servicios autorizados, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte contratante podrán concluir acuerdos de cooperación comercial y, en particular, acuerdos de reserva de capacidad, código compartido, arrendamiento o cualquier otro acuerdo de empresa conjunta:

- a) con una o varias empresas de transporte aéreo de una u otra de las Partes contratantes; y
 - b) con una o varias empresas de transporte aéreo de un país tercero.
2. En el marco de dichos acuerdos de cooperación comercial, la(s) línea(s) aérea(s) de hecho deberán disponer de las autorizaciones adecuadas y de los derechos de tráfico correspondientes, incluyendo los relativos a las rutas y a los límites de capacidad, y deberán cumplir con los criterios aplicables normalmente a dichos acuerdos.
3. En el marco de dichos acuerdos de cooperación comercial, la(s) línea(s) aérea(s) contractuales deberán disponer de las autorizaciones adecuadas y de los derechos de tráfico correspondientes, incluyendo los relativos a las rutas, y deberán cumplir con los criterios aplicables normalmente a dichos acuerdos.
4. La capacidad total representada por los servicios aéreos prestados en el marco de dichos acuerdos de cooperación comercial sólo se deducirá del límite de capacidad de la Parte contratante que haya designado la(s) línea(s) aérea(s) de hecho. La capacidad representada por los servicios aéreos ofrecidos por la(s) línea(s) aérea(s) contractual(es) en el marco de dichos acuerdos de cooperación comercial no se deducirá del límite de capacidad de la Parte contratante que haya designado la línea aérea contractual.
5. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante podrán pedir a la(s) línea(s) aérea(s) contractuales que presente(n) sus programas con el fin de obtener la correspondiente autorización, así como a la(s) línea(s) aérea(s) de hecho.
6. Al proceder a la venta de servicios en el marco de dichos acuerdos de cooperación comercial, la línea aérea interesada o su agente deberán informar al comprador, en el momento de la venta, sobre la identidad de la línea aérea de hecho en cada sector del servicio y sobre la identidad de la línea aérea con la cual cierra un contrato.

ARTÍCULO 13

TRANSFERENCIA DE LOS EXCEDENTES DE INGRESOS

1. Cada Parte contratante autoriza, a condición de reciprocidad y cuando se le solicite, a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante a convertir y transferir al territorio o los territorios de su elección el excedente de los ingresos locales procedentes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas en el territorio de la otra Parte contratante. La conversión y la transferencia se autorizarán prontamente, sin restricciones ni gravámenes, al tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes y a las transferencias en la fecha en que la línea aérea designada presente la solicitud inicial.
2. Cada Parte contratante autoriza a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte contratante a asignar, total o parcialmente, los ingresos realizados en el territorio de la otra Parte contratante al pago de cualquier gasto inherente a su actividad de transporte (incluyendo la compra de combustible) y a las otras actividades relacionadas con el transporte aéreo.

3. Si los pagos entre las Partes contratantes estuvieren regidos por un acuerdo especial, se aplicará dicho acuerdo.

ARTÍCULO 14

SERVICIOS DE ASISTENCIA EN ESCALA

A reserva de las leyes y los reglamentos vigentes en cada Parte contratante, cada línea aérea tendrá derecho, en el territorio de la otra Parte contratante, a realizar su propia asistencia en escala (autoasistencia) o a seleccionar, a su discreción, la empresa que se encargará de realizar la asistencia en escala, total o parcialmente, entre las empresas de la competencia que ofrecen estos servicios. Si las leyes y reglamentos aplicables limitan o excluyen la autoasistencia y no hay competencia efectiva entre las empresas de asistencia en escala, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en relación con el acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en escala suministrados por una o varias empresas de asistencia.

ARTÍCULO 15

TARIFAS

1. Las tarifas (incluyendo las tasas y/o recargos) aplicadas por las empresas de transporte aéreo designadas de cada una de las Partes contratantes se fijarán a niveles razonables, libremente y de manera independiente, tomando debidamente en cuenta todos los elementos pertinentes, incluyendo los costos de explotación, las características del servicio y un beneficio razonable.

2. Cada Parte contratante podrá solicitar que se notifiquen a sus autoridades aeronáuticas o que se registren ante dichas autoridades las tarifas que las empresas de transporte aéreo de la otra Parte contratante prevén aplicar a los vuelos desde/hacia su territorio. Se les podrá exigir la notificación o el registro de dichas tarifas por las empresas de transporte aéreo de ambas Partes contratantes a más tardar treinta (30) días antes de la fecha propuesta para la entrada en vigor. En algunos casos, podrá autorizarse la notificación o el registro en plazos más cortos de los previstos normalmente.

3. Sin perjuicio de las leyes en materia de competencia y protección del usuario vigentes en cada Parte contratante, la intervención de las Partes contratantes se limitará:

- a) a la protección del usuario contra precios irrazonablemente altos o restrictivos debido a un abuso de posición dominante;
- b) a la protección de las empresas de transporte aéreo contra precios artificialmente bajos debido a subvenciones o ayudas directas o indirectas;
- c) a la protección de las empresas de transporte aéreo contra precios artificialmente bajos, con la intención manifiesta de eliminar a la competencia.

4. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante estimaren que una tarifa no corresponde a los criterios definidos en el apartado 1 y/o forma parte de

las categorías contempladas en el apartado 3 a), 3 b) y/o 3 c), deberán enviar una notificación motivada de su desaprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante y a la línea aérea correspondiente lo más rápidamente posible y, en todo caso, a más tardar en un plazo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de notificación o de registro de la tarifa correspondiente. Asimismo, podrán solicitar consultas al respecto con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante. Dichas consultas tendrán lugar en un plazo de treinta (30) días contados a partir de la recepción de la solicitud. Las tarifas se considerarán aprobadas, salvo si las autoridades aeronáuticas de las dos Partes han acordado desaprobadas por escrito.

ARTÍCULO 16

APROBACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE EXPLOTACIÓN

1. Los programas de explotación de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte contratante se someterán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante para su aprobación.
2. Dichos programas se comunicarán por lo menos treinta (30) días antes del comienzo de la explotación, e incluirán, en particular, los horarios, la frecuencia de los vuelos, los tipos de aeronaves, su configuración y el número de asientos a disposición del público. En determinados casos, dicho plazo de treinta (30) días podrá reducirse, a reserva de un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes.
3. Cualquier modificación de los programas de explotación aprobados de una línea aérea designada de una Parte contratante deberá someterse a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante.

ARTÍCULO 17

TRÁNSITO

1. Los pasajeros y la carga en tránsito en el territorio de una Parte contratante se someterán a un control simplificado.
2. El equipaje y la carga en tránsito en el territorio de una Parte contratante estarán exentos de toda clase de derechos de aduana, gastos de inspección y otros derechos y cánones.

ARTÍCULO 18

ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante suministrarán, o pedirán a su(s) línea(s) aérea(s) designada(s) que suministren, a solicitud de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, los informes estadísticos que fueren razonablemente necesarios para examinar la explotación de los servicios autorizados.

ARTÍCULO 19

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les incumben en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes reafirman que su obligación mutua de garantizar la seguridad de la aviación civil contra los actos de intervención ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el alcance general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes actúan, en particular, con arreglo a las disposiciones del Convenio relativo a infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio sobre la represión de la captura ilícita de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; del Convenio sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo sobre la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, abierto a la firma en Montreal el 24 de febrero de 1988, del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos y en láminas con fines de detección firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 y cualquier otro acuerdo multilateral que rija la seguridad de la aviación civil y que vincule a las dos Partes contratantes.
2. Las Partes contratantes se brindarán mutuamente, cuando se les solicite, toda la asistencia necesaria para prevenir los actos de captura ilícita de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulantes, de los aeropuertos y de las instalaciones de navegación aérea, al igual que cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.
3. En sus relaciones mutuas, las Partes contratantes se atenderán a las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, designadas como Anexos al Convenio, si dichas disposiciones les fueren aplicables. Éstas exigen que los operadores de aeronaves cuya sede principal de explotación o residencia permanente estén situadas en su territorio y, en el caso de la República Francesa, que los operadores establecidos en su territorio y posean una licencia de explotación en conformidad con el derecho de la Unión Europea, al igual que los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen con arreglo a estas disposiciones relativas a la seguridad de la aviación. En el presente apartado, la referencia a las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación incluye cualquier divergencia notificada por la Parte contratante interesada. Cada Parte contratante informa previamente a la otra Parte contratante sobre su intención de notificar cualquier divergencia relativa a estas disposiciones.
4. Cada Parte contratante acuerda que sus operadores de aeronaves podrían estar obligados a respetar, para la salida o durante la estancia en el territorio de la otra Parte contratante, las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación, en conformidad con las leyes vigentes en dicho país, en virtud del artículo 6 del presente Acuerdo. Cada Parte contratante hará lo necesario para que se apliquen efectivamente en su territorio las medidas adecuadas para proteger las aeronaves y realizar la inspección de los pasajeros, de la tripulación, de su equipaje, del flete y de

los suministros de a bordo, antes y durante el embarque o las operaciones de carga. Asimismo, cada Parte contratante examinará favorablemente cualquier solicitud que le dirigiere la otra Parte contratante con miras a implementar medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza particular.

5. En caso de incidente o de amenaza de incidente de captura ilícita de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulantes, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se prestarán asistencia mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas destinadas a poner término, con rapidez y seguridad, al incidente o amenaza en cuestión.

6. Si una Parte contratante tuviere motivos razonables de creer que la otra Parte contratante ha incumplido las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación previstas en el presente artículo, podrá solicitar consultas inmediatas a la otra Parte contratante. Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 4 del presente Acuerdo, la imposibilidad de llegar a un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de la solicitud constituirá un motivo de suspensión de los derechos concedidos a las Partes contratantes en virtud del presente Acuerdo. En caso de emergencia representada por una amenaza directa y excepcional para la seguridad de los pasajeros, de los tripulantes ó de aeronaves de una Parte contratante, y si la otra Parte contratante no hubiere cumplido debidamente con las obligaciones que le incumben en virtud de los apartados 4 y/o 5 del presente artículo, una Parte contratante podrá tomar inmediatamente las medidas de protección provisionales adecuadas para hacer frente a la amenaza. Toda medida tomada con arreglo al presente apartado se suspenderá en cuanto la otra Parte contratante se ajuste a las disposiciones del presente artículo en materia de seguridad.

ARTÍCULO 20

CONSULTAS Y MODIFICACIONES

1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes se consultarán cada vez que sea necesario, con un espíritu de estrecha cooperación, para velar por la aplicación satisfactoria de los principios y disposiciones del presente Acuerdo. Las consultas deberán comenzar en un plazo de sesenta (60) días consecutivos a la fecha de recepción de una solicitud de consultas por una Parte contratante.

2. Asimismo, cada Parte contratante podrá solicitar en cualquier momento a la otra Parte contratante que se organicen consultas destinadas a interpretar las disposiciones del presente Acuerdo o a aportar las enmiendas o modificaciones que considere convenientes a las disposiciones del presente Acuerdo o de su Anexo. Estas consultas pueden tener lugar entre las autoridades aeronáuticas, oralmente o por correo. Las consultas deberán comenzar en un plazo de sesenta (60) días consecutivos a la fecha de recepción de una solicitud de consultas por una Parte contratante.

3. Las enmiendas o modificaciones del presente Acuerdo pactadas entre las Partes contratantes con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo entrarán en vigor tras la confirmación por vía diplomática de que se han llevado a cabo los procedimientos internos requeridos por cada Parte contratante.

ARTÍCULO 21

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. En caso de controversia entre las Partes contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo, las Partes contratantes intentarán primero resolverla mediante negociaciones directas entre autoridades aeronáuticas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 20 del presente Acuerdo.
2. Si las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes no consiguieren llegar a un acuerdo, se intentará resolver la controversia mediante consultas diplomáticas. Las consultas a tal efecto deberán comenzar en un plazo máximo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recepción de una solicitud de consultas por una Parte contratante.
3. Si las Partes contratantes no lograren resolver la controversia mediante las negociaciones mencionadas en los apartados 1 y 2 del presente artículo, podrán someterla a una persona u organismo convenidos entre ambas o, a solicitud de cualquiera de las Partes contratantes, a la decisión de un tribunal formado por tres árbitros. En este último caso, cada Parte contratante designará un árbitro, mientras que el tercero, que no puede tener la nacionalidad de una de las Partes contratantes, será designado por los otros dos y asumirá las funciones de presidente del tribunal. Cada Parte contratante designará su árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por una de las Partes contratantes de la solicitud de arbitraje remitida por vía diplomática; el tercer árbitro será designado en un plazo de sesenta (60) días consecutivos a la designación de los dos primeros. Si una de las Partes contratantes no hubiere designado su árbitro en el plazo indicado, o si no pudiera lograrse un acuerdo sobre la designación del tercer árbitro en el plazo indicado, cualquiera de las Partes contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que proceda a la designación de uno u, según el caso, varios árbitros.
4. El tribunal de arbitraje determina libremente sus reglas de procedimiento. Los gastos de los árbitros nacionales correrán por cuenta de las Partes contratantes que los hayan designado. Los demás gastos del tribunal de arbitraje se repartirán por partes iguales entre ambas Partes contratantes.
5. Las Partes contratantes se ajustarán a las decisiones dictadas en virtud del apartado 3 del presente artículo.
6. Si una de las Partes contratantes no se atuviere a una decisión pronunciada en virtud del apartado 3 del presente artículo, y mientras persista en no respetarla, la otra Parte contratante podrá limitar, rehusar o revocar el ejercicio de los derechos o privilegios otorgados en virtud del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 22

ACUERDOS MULTILATERALES

Si las dos Partes contratantes formalizaren un acuerdo multilateral sobre las cuestiones regidas por el presente Acuerdo, tras la entrada en vigor del mismo, prevalecerán las disposiciones de dicho acuerdo. Las dos Partes contratantes podrán realizar consultas con arreglo al artículo 20 del presente Acuerdo, para determinar en qué medida el presente Acuerdo es afectado por las disposiciones del acuerdo multilateral y si sería conveniente revisar el presente Acuerdo para tomar en cuenta el acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 23

DENUNCIA

Cada Parte contratante podrá en cualquier momento notificar por escrito y por vía diplomática a la otra Parte contratante su intención de denunciar el presente Acuerdo. La notificación deberá transmitirse simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el presente Acuerdo caducará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte contratante, salvo si se retira la denuncia de común acuerdo antes del vencimiento de este período. Si la otra Parte contratante no acusare recepción de la notificación de denuncia, se considerará que ha recibido la notificación quince (15) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya acusado recepción de la misma.

ARTÍCULO 24

REGISTRO EN LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

El presente Acuerdo se registrará ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 25

ENTRADA EN VIGOR

Cada Parte contratante deberá notificar a la otra, por vía diplomática, el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos que la conciernen para la entrada en vigor del presente Acuerdo, que surtirá efecto el primer día del segundo mes consecutivo a la fecha de recepción de la segunda notificación.

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

Dado en _____, en dos ejemplares originales, cada uno de ellos en francés y en español, dando fe por igual ambos textos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
FRANCESA

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
ORIENTAL DEL URUGUAY

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ANEXO

CUADRO DE RUTAS

1. Rutas que pueden operar las líneas aéreas designadas de la República Francesa:

Desde todo punto situado en la República Francesa, todos los puntos intermedios, hacia todos los puntos en la República Oriental del Uruguay y más allá.

2. Rutas que pueden operar las líneas aéreas designadas de la República Oriental del Uruguay:

Desde todo punto situado en la República Oriental del Uruguay, todos los puntos intermedios, hacia todos los puntos en la República Francesa y más allá.

Notas:

- a) Las líneas aéreas designadas de cada Parte contratante podrán, a su conveniencia, en todo o parte de sus servicios:

- operar vuelos en una o en ambas direcciones;
- omitir escalas en uno o varios puntos de las rutas especificadas;
- modificar el orden en que vuelan a los puntos de las rutas especificadas (incluyendo la posibilidad de volar a puntos intermedios en calidad de puntos más allá y viceversa, así como de omitir escalas en una dirección de un servicio);
- finalizar su servicio en el territorio de la otra Parte contratante o más allá;

a condición de que los servicios correspondiente sirvan por lo menos un punto en el territorio de la Parte contratante que ha designado la línea aérea.

- b) El ejercicio de derechos de tráfico por una o varias empresas de transporte aéreo designada(s) de cada Parte contratante entre puntos intermedios o puntos más allá situados en un país tercero y el territorio de la otra Parte contratante estará sujeto a la autorización de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes.

- c) En cualquier segmento de las rutas indicadas anteriormente, una línea aérea designada de cualquiera de las Partes contratantes podrá, en cualquier punto, redistribuir el tráfico sin restricciones en lo que respecta al tipo o al número de aeronaves. Esta facultad podrá ejercerse, siempre y cuando el transporte más allá de este punto constituya una explotación secundaria respecto al servicio principal en la ruta especificada.