

MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO

Las delegaciones de las Autoridades Aeronáuticas de la República Italiana y de la República Oriental del Uruguay (en adelante "la parte" o conjuntamente "las partes") se reunieron en la ciudad de Roma los días 25 y 26 de mayo 2023 para tratar diversos aspectos relacionados con el transporte aéreo.

Las partes persiguen el objetivo común de promover la cooperación bilateral en el sector de la aviación ampliando las posibilidades de desarrollo económico del mercado de servicios aéreos.

Las conversaciones se desarrollaron en el ambiente cordial y amistoso que caracteriza las relaciones entre los dos Estados.

La lista de delegaciones figura en el Anexo II de este Memorándum.

1. ACUERDO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Las Partes, habiendo llegado a un entendimiento mutuo en relación con las disposiciones de un Acuerdo de Servicios Aéreos (en adelante, el "Acuerdo"), rubricaron el texto del Acuerdo que figura como Anexo II de este Memorándum.

A partir de la fecha de entrada en vigor de este Memorándum y en espera de la entrada en vigor del Acuerdo y sus anexos, las Partes han acordado la vigencia administrativa de las cláusulas necesarias para permitir las operaciones aeronáuticas.

Las Partes se comprometen a iniciar los respectivos procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

1.1 DECLARACIÓN CONJUNTA SOBRE SOBREVUELO

Las Autoridades Aeronáuticas han acordado hacer todo lo posible para reducir cualquier carga administrativa de las compañías aéreas de una Parte con respecto a los sobrevuelos del territorio de la otra Parte.



2. DESIGNACIÓN DE AEROLÍNEAS

De conformidad con los artículos 4 y 5 del Acuerdo Inicialado, cada Parte tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas para operar los servicios en las rutas indicadas.

3. CUADRO DE RUTAS

Los transportistas aéreos designados por cada Parte podrán operar los servicios de conformidad con la siguiente tabla de rutas (también denominada como Anexo 1 del Acuerdo Inicialado):

Tabla de rutas para servicios aéreos con derechos de tercera y cuarta libertad

Rutas que serán operadas por el transportista o transportistas designados por la República Italiana

Punto de partida	Puntos intermedios	Puntos en Uruguay	Puntos atrás/ más allá
Puntos en Italia	Todos los puntos	Montevideo, Punta del Este, Durazno y un punto a libre elección	Todos los puntos

Rutas a ser operadas por el(los) transportista(s) designado(s) por la República Oriental del Uruguay:

Punto de partida	Puntos intermedios	Puntos en Italia	Puntos atrás/ más allá
Puntos en Uruguay	Todos los puntos	Roma, Milán, Venecia y un punto a libre elección	Todos los puntos

NOTAS AL PLAN DE RUTA

1. Los transportistas aéreos designados de ambas Partes Contratantes podrán, en algunos o en todos los vuelos, omitir la escala en los puntos indicados anteriormente, siempre que los servicios tengan su origen o destino en sus respectivos territorios.
2. Los puntos intermedios/sobre/detrás o los puntos en el territorio de la otra Parte Contratante podrán operarse sin límites direccionales o geográficos.
3. Cada compañía aérea designada podrá, en algunos o en todos los vuelos, a su elección, combinar diferentes códigos de vuelo en una sola operación de aeronave.
4. Los servicios se explotan con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad. Los derechos de tráfico de quinta libertad pueden ser acordados por las autoridades de aviación de las dos partes.
5. No se permiten los derechos de cabotaje.
6. Los Stop-over están permitidos en los puntos de rutas, por encima y por detrás.
7. En cualquier segmento de las rutas anteriores, un transportista aéreo designado de una Parte Contratante podrá, en cualquier punto, efectuar un cambio de aeronave sin limitación alguna en cuanto al tipo o número de aeronaves operadas. Esta posibilidad se ofrece con la condición de que las operaciones más allá del punto de cambio de equipo estén en continuidad con el servicio de transporte operado principalmente en el tramo principal de la ruta especificada.

4. FRECUENCIAS.

Servicios de pasajeros

Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán operar hasta 14 (catorce) frecuencias programadas semanales en las rutas acordadas con cualquier tipo de aeronave.

En caso de agotarse las frecuencias disponibles de pasajeros y/o mixtas, las Partes considerarán favorablemente su aumento.

Servicios solo de carga

Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán operar sin limitación las frecuencias en las rutas acordadas con cualquier tipo de aeronave.

Derechos de quinta libertad en pasajeros.

Para las líneas aéreas designadas por Italia: 7 frecuencias en los puntos intermedios y más allá en Sud América.



Para las líneas aéreas designadas por Uruguay: 7 frecuencias, de las cuales 5 serán operadas en puntos intermedios y más allá y dos a operarse en dos puntos intermedios y más allá en Europa, excluyéndose puntos en España.

Sobre la base de la evolución del mercado, las partes considerarán la evaluación de las disposiciones sobre derechos de quinta libertad.

Derechos de quinta libertad para toda la carga.

Sin limitaciones.

5. VUELOS CHÁRTER

Las Partes acuerdan la adopción, por parte de sus respectivas Autoridades Aeronáuticas, de una política liberal en los servicios chárter de pasajeros y de carga únicamente, basada en la demanda del mercado, bajo los principios de oportunidad justa y no discriminación, de conformidad con sus respectivas leyes y regulaciones nacionales.

6. ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

1. Las compañías aéreas designadas por cada Parte podrán prestar los servicios convenidos utilizando aeronaves arrendadas con o sin tripulación a cualquier compañía aérea, incluidas las de terceros países, siempre que los signatarios de dichos acuerdos cumplan las condiciones prescritas por las leyes y por las reglamentaciones normalmente aplicadas por las Partes en dichos acuerdos, y todas las aprobaciones necesarias se hayan emitido antes de la prestación de los servicios y cumplan con los artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación) del Acuerdo.
2. Las Partes no exigirán a quienes arrienden sus equipos, la titularidad de los derechos de tráfico previstos en el Acuerdo.
3. El arrendamiento con tripulación de aeronaves de un tercer país por una compañía aérea de una Parte con el fin de explotar los derechos establecidos en el Acuerdo seguirá siendo excepcional o se utilizará para satisfacer necesidades excepcionales, siempre que la compañía aérea de ese tercer país no sea sujeta a prohibición de operar en la Unión Europea y/o en la República Oriental del Uruguay. Deberá someterse a la aprobación previa de las autoridades competentes tanto del arrendador como del arrendatario y de las autoridades competentes de la otra Parte a la que se pretenda operar la aeronave en régimen de wet-lease.



7. CAMBIO DE AERONAVE

Cada compañía aérea designada que realice servicios aéreos internacionales, incluso en régimen de código compartido con otras compañías aéreas, tiene derecho a cambiar de aeronave, en uno o más tramos de las Rutas especificadas, sin limitaciones con respecto al tipo, tamaño o número de aeronaves operadas, siempre que, en la dirección de salida, el transporte más allá de ese punto sea, una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado al transportista y sea la continuación del transporte procedente de más allá de ese punto.

A los efectos del cambio de aeronave, una compañía aérea designada puede utilizar sus propias instalaciones y, con sujeción a la legislación nacional, las instalaciones arrendadas, pudiendo operar en virtud de acuerdos comerciales y/o de cooperación con otras compañías aéreas.

Un transportista designado puede utilizar números de vuelo diferentes para los sectores en los que haya realizado un cambio de aeronave.

8. ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

1. Cualquier transportista designado por cualquiera de las Partes podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como acuerdos de capacidad de reserva o acuerdos de código compartido, con:

- a) cualquier compañía aérea de las Partes;
- b) cualquier transportista de un tercer país;
- c) cualquier proveedor de servicios de transporte (terrestre o marítimo);

siempre que las empresas operadora y comercializadora del Acuerdo tenga los derechos de tráfico apropiados en virtud de los acuerdos bilaterales pertinentes y que los acuerdos cumplan con los requisitos de seguridad y competencia.

2. Cada compañía aérea involucrada en acuerdos de código compartido dejará claro, en el punto de venta, a los compradores de los boletos que comercializa, qué compañía aérea operará realmente cada tramo del servicio y qué compañía aérea será parte del contrato en el que el comprador entra.

3. Cualquier frecuencia operada bajo acuerdos de código compartido se cuenta como la frecuencia del operador que opera el servicio.



Hecho en Roma, el 25 de mayo de 2023 en tres copias del mismo tenor, en inglés, italiano y español. En caso de divergencia en la interpretación del presente primará la versión en inglés.

Por la Autoridad Aeronáutica del
Gobierno de la República de Italia

Por la Autoridad Aeronáutica del
Gobierno de la República
Oriental del Uruguay

Dott.ssa Ilde Gaudiello

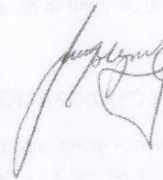
Brigadier Gral. (Av.) Lic. Leonardo Blengini

Director División Relaciones Internacionales

Director Nacional de Aviación Civil e

Ministerio de Infraestructura y Transporte

Infraestructura Aeronáutica



ANEXO I

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ITALIANA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



PREÁMBULO

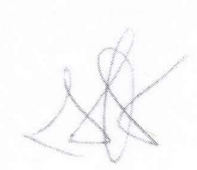
El Gobierno de la República Italiana y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, en lo sucesivo denominados en este Acuerdo como las "Partes Contratantes";

como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al avance de la aviación civil internacional;

Deseando celebrar un acuerdo con el fin de establecer y operar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá;

Acordaron lo siguiente:



ÍNDICE

- Artículo 1 – Definiciones
- Artículo 2 - Aplicabilidad del Convenio de Chicago
- Artículo 3 - Concesión de derechos
- Artículo 4 - Designación y autorizaciones de funcionamiento
- Artículo 5 - Retiro, revocación o suspensión de las autorizaciones de funcionamiento
- Artículo 6 - Aplicabilidad de las leyes y reglamentos
- Artículo 7 - Reconocimiento de certificados y licencias
- Artículo 8 - Seguridad aérea
- Artículo 9 - Protección de la aviación
- Artículo 10 - Cargos por uso
- Artículo 11 - Exención de derechos de aduana y otros impuestos
- Artículo 12 - Derecho de la competencia
- Artículo 13 – Tarifas
- Artículo 14 - Conversión y transferencia de rentas
- Artículo 15 - Principios que rigen el ejercicio de los servicios acordados
- Artículo 16 - Cambio de Aeronave
- Artículo 17 - Representación de las líneas aéreas
- Artículo 18 - Asistencia en tierra
- Artículo 19 - Sistema telemático de reservas
- Artículo 20 - Acuerdos de cooperación
- Artículo 21 – Estadísticas
- Artículo 22 - Consultas y modificaciones
- Artículo 23 - Solución de controversias
- Artículo 24 - Cumplimiento de los convenios multilaterales
- Artículo 25 – Retiro

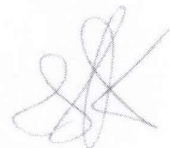


Artículo 26 – Registro

Artículo 27 - Entrada en vigor

Anexo I - Tabla de Rutas

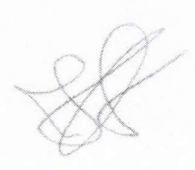
Anexo II - Acuerdos de cooperación

A handwritten signature in the bottom left corner, consisting of a stylized, cursive letter 'A' followed by a horizontal line.A handwritten signature in the bottom right corner, featuring a large, stylized 'S' or 'Z' shape with a horizontal line extending to the right.

ARTÍCULO 1 – DEFINICIONES

1. Para los efectos de este Acuerdo, a menos que el contexto requiera una interpretación diferente:

- a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso del Gobierno de la República Italiana, el Ministerio de Infraestructuras y Transportes y la Autoridad Aeronáutica Civil de Italia; en el caso del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) o, en ambos casos, otra persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por las citadas autoridades, o funciones análogas;
- b) "servicios convenidos" significa los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el Anexo I de este Acuerdo para el transporte de pasajeros, carga y correo, solos o combinados;
- c) "Acuerdo" significa este Acuerdo, los Anexos y cualquier enmienda hecha a los mismos;
- d) los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "compañía aérea" y "escala no comercial" tienen el significado que les atribuye el artículo 96 del Convenio;
- e) "certificado de operador aéreo" significa un documento emitido a una compañía aérea por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante que certifica que la compañía aérea en cuestión, en términos de capacidad y organización profesional, es capaz de garantizar el correcto funcionamiento de la aeronave para las actividades de aviación especificadas en el certificado;
- f) "equipo de la aeronave" significa los bienes, distintos de los suministros y repuestos de naturaleza reemplazable, que se utilizarán a bordo de la aeronave durante el vuelo, incluido el equipo de supervivencia y de primeros auxilios;
- g) "capacidad" es la cantidad de servicios ofrecidos bajo este Acuerdo, generalmente medidos en número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de bienes ofrecidos en un mercado (par de ciudades o país-país) o en una ruta por un período específico, es decir, diario, semanal, estacional o anual;
- h) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado de conformidad con el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda hecha a los anexos o al Convenio de conformidad con los Artículos 90 y 94, en la medida en que estos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes;
- i) "cambio de aeronave" significa un cambio de aeronave en uno o más puntos en rutas específicas;



j) "código compartido" significa una transacción realizada por una compañía aérea designada utilizando el identificador y el número de vuelo de otra compañía aérea además de su propio identificador y número de vuelo;

k) "compañía aérea designada" significa una compañía aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 de este Acuerdo;

l) "EU" significa Unión Europea; "Estados miembros de la UE" significa los Estados miembros de la Unión Europea; "Tratados de la UE" significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;

m) Estado Miembro de la CLAC significa los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;

n) "AELC significa la Asociación Europea de Libre Comercio, una asociación entre los siguientes países (Estados no miembros de la UE) que, junto con sus nacionales, son elegibles para poseer y controlar las compañías aéreas designadas por Italia: (a) la República de Islandia (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo); (b) el Principado de Liechtenstein (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo); (c) el Reino de Noruega (en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo); (d) la Confederación Suiza (de conformidad con el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la Unión Europea y la Confederación Suiza);

o) "piezas de repuesto": elementos que se utilizarán en la reparación o sustitución de piezas de una aeronave durante el vuelo, incluidos suministros de almacén;

p) "rutas especificadas" son las rutas especificadas en el Anexo I de este Acuerdo (Tabla de Rutas);

q) "suministros a bordo" significa consumibles listos para usar para ser utilizados o vendidos a bordo de una aeronave durante un vuelo, incluidos los suministros de almacén;

r) el término "territorio" en relación con una Parte Contratante tiene el significado que le atribuye el artículo 2 del Convenio;

s) "tarifas" indican el precio a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y mercancías y las condiciones a las que se aplican estos precios, incluidos los gastos y condiciones de agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración o las condiciones para el transporte de correo;

t) "cargos por uso" significa los cargos impuestos a las compañías aéreas por la autoridad competente o permitidos por esta última para la provisión de edificios o instalaciones aeroportuarias o instalaciones de navegación aérea (incluidas las instalaciones para sobrevuelos), o instalaciones y servicios relacionados, para la aeronave, tripulaciones, pasajeros y carga.

2. En este Acuerdo, cualquier referencia a: (1) ciudadanos de la República Italiana se refiere a ciudadanos de los Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC); sobre la propiedad y el control de los transportistas aeronave designada por Italia; (2) compañías aéreas de la República Italiana se refiere a las compañías aéreas designadas por la República Italiana.

3. En este Acuerdo, todas las referencias a: (1) los nacionales de la República Oriental del Uruguay tienen por objeto referirse a los nacionales de los Estados miembros de la CLAC, con respecto a la propiedad y control de los transportistas aéreos designados por Uruguay; (2) por transportistas aéreos del Uruguay se entiende los transportistas aéreos designados por la República Oriental del Uruguay.

ARTÍCULO 2 - APLICABILIDAD DEL ACUERDO

Las disposiciones de este Acuerdo están sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 3 - CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos en relación con los servicios aéreos internacionales:

- (a) el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- (b) el derecho a hacer escalas no comerciales en su territorio.

2. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante el derecho especificado en este Acuerdo con el fin de establecer y operar servicios aéreos en las rutas especificadas en la Lista de Rutas anexa a este Acuerdo (en adelante, también denominados "los servicios acordados" y las "rutas especificadas").

3. Cuando operen en las rutas especificadas, los transportistas aéreos designados por cada Parte Contratante tendrán derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en la Tabla de Rutas con el fin de cargar o descargar pasajeros, carga y correo que tengan origen o destino en otros puntos así especificados.

4. Ninguna de las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del presente artículo se entenderá que este artículo confiere a los transportistas aéreos designados de una Parte Contratante el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y correo a cambio de una remuneración o alquiler y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte Contratante.



5. Si debido a un conflicto armado, acontecimientos o disturbios políticos o circunstancias especiales e inusuales, una compañía aérea designada de una Parte Contratante no puede operar un servicio en sus rutas normales, la otra Parte Contratante hará todo lo posible para hacer posible la continuidad del servicio mediante una adecuada reorganización temporal de las rutas.

ARTÍCULO 4 - DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIONES DE FUNCIONAMIENTO

1. Cada Parte Contratante tiene el derecho de designar una o más compañías aéreas con el fin de operar los servicios acordados en cada una de las rutas especificadas en el Anexo I y de retirar o cambiar tales designaciones. Las nominaciones se hacen por escrito.

2. Una vez recibida la designación y la solicitud de autorización de operación por el transportista designado, en la forma y modo previstos, cada Parte Contratante otorga las autorizaciones correspondientes para operar con tiempos mínimos de trámite, siempre que:

a) en el caso de una compañía aérea designada por la República Italiana:

(i) está establecido en el territorio de la República de Italia de conformidad con los Tratados de la UE y tiene una autorización de funcionamiento válida, de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y

(ii) el control reglamentario efectivo sobre la compañía aérea es ejercido y mantenido por el Estado miembro de la UE responsable de expedirle su Certificado de operador aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; Y

(iii) la compañía aérea es propiedad, directamente o en virtud de la propiedad mayoritaria, y está sujeta al control efectivo de los Estados miembros de la UE o de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y/o los nacionales de esos Estados;

b) en el caso de un transportista aéreo designado por la República Oriental del Uruguay:

(i) esté establecida en el territorio de Uruguay; y

(ii) Uruguay tiene y mantiene un control regulatorio efectivo de la compañía aérea y es responsable de emitirle un Certificado de Operador Aéreo; y

(iii) la compañía aérea es propiedad y está efectivamente controlada, directamente o en virtud de una participación mayoritaria, por los Estados miembros de la CLAC o nacionales de los Estados miembros de la CLAC; Y

c) la compañía aérea designada es capaz de satisfacer las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por la Parte Contratante que recibe la designación, de conformidad con las disposiciones del Convenio – para la explotación de servicios aéreos internacionales.

3. Al recibir la autorización o el permiso de operación a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo, una compañía aérea designada podrá en cualquier momento comenzar a operar la totalidad o parte

de los servicios aéreos acordados para los cuales ha sido designada, siempre que la compañía aérea cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

ARTÍCULO 5 - RETIRADA, REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO

1. Cada Parte Contratante tiene derecho a denegar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de un transportista aéreo designado por la otra Parte Contratante, o a revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones de manera temporal o permanente, cuando:

a) en el caso de una compañía aérea designada por la República Italiana:

(i) no está establecido en el territorio de la República Italiana de conformidad con los Tratados de la UE o no tiene una autorización de funcionamiento válida, de conformidad con las disposiciones de la legislación de la Unión Europea; o

(ii) el Estado miembro de la UE responsable de emitir su Certificado de operador aéreo no ejerce o mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o

(iii) la compañía aérea no es propiedad directa o en virtud de la propiedad mayoritaria o no está sujeta al control efectivo de los Estados miembros de la Unión Europea o de la AELC y/o nacionales de dichos Estados;

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

(i) el transportista no está establecido en el territorio de Uruguay; o

(ii) el control regulatorio efectivo de la compañía aérea no es ejercido o mantenido por Uruguay o Uruguay no es responsable de emitirle un Certificado de Operador Aéreo; o

(iii) la compañía aérea no es propiedad ni está controlada efectivamente, directamente o en virtud de una participación mayoritaria, por los Estados miembros de la CLAC y/o nacionales de los Estados miembros de la CLAC;

c) dicho transportista aéreo no puede demostrar su capacidad para satisfacer los requisitos establecidos por leyes y reglamentos, normalmente y razonablemente aplicados de conformidad con el Convenio, para la operación de servicios aéreos internacionales por parte de la Parte Contratante que recibe la designación; o

d) el transportista aéreo no cumple con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos; o

e) La compañía aérea no cumple de otro modo con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.



2. A menos que la revocación o suspensión inmediata o la imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo sean necesarias para evitar otras infracciones de las leyes y/o reglamentos, este derecho puede ejercerse únicamente previa consulta con la otra Parte Contratante, en de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 del presente Acuerdo.

3. En el ejercicio de sus derechos en virtud del apartado 1 de este artículo, la República Oriental del Uruguay no discriminará entre las compañías aéreas de los Estados miembros de la UE por motivos de nacionalidad.

4. En el ejercicio de sus derechos en virtud del párrafo 1 de este artículo, la República Italiana no discrimina entre las compañías aéreas de los Estados miembros de la CLAC sobre la base de la nacionalidad.

ARTÍCULO 6 - APLICABILIDAD DE LEYES, NORMAS Y REGLAMENTOS

1. Este Acuerdo se aplica de conformidad con las leyes italiana y uruguaya, así como con el derecho internacional pertinente y, en lo que respecta a la Parte italiana, con las obligaciones derivadas de su calidad de miembro de la Unión Europea y, por la parte uruguaya, de las obligaciones derivadas de su pertenencia a la CLAC.

2. Las leyes, reglamentos y directivas administrativas de una Parte Contratante relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales, o relativas a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en territorio, se aplican a las aeronaves de las compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante y deberán ser cumplidas por dichas aeronaves al entrar, permanecer y salir del territorio de la primera Parte Contratante.

3. Las leyes, los reglamentos y las directivas administrativas de una Parte Contratante que rigen la entrada, la estancia o la salida de su territorio de los pasajeros, la tripulación, la carga o el correo de aeronaves, incluidos los reglamentos relativos a la entrada, despacho de aduana, inmigración, pasaportes, aduanas y los pasajeros, la carga y el correo de los transportistas aéreos de la otra Parte Contratante, al entrar, permanecer o salir del territorio de la primera Parte Contratante, o en nombre de los mismos.

4. Los pasajeros, equipajes y mercancías en tránsito directo por el territorio de una Parte Contratante que no abandonen la zona aeroportuaria reservada a tal efecto están sujetos exclusivamente a un control simplificado, salvo que existan razones de seguridad aérea, control de estupefacientes, prevención de entrada ilegal o circunstancias especiales.

5. La República Oriental del Uruguay se obliga a informar a las aerolíneas designadas acorde al Artículo 4 numeral, literal b) del presente acuerdo y a todas las agencias operantes en la venta o reserva de billetes, que los responsables sobre la protección general de datos



personales, al procesar datos de ciudadanos del Área Económica Europea, en el ámbito de la oferta de bienes o servicios o en el monitoreo de su comportamiento, siempre que tal comportamiento tenga lugar al interior del Área Económica Europea, estarán sujetos a la Aplicación del Reglamento General sobre Protección de Datos (UE) 2016/679.

ARTÍCULO 7 - RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Se reconocen los certificados de aeronavegabilidad, certificados de idoneidad y licencias expedidos o convalidados de acuerdo con las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, incluidas, en el caso de la República Italiana, las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y actualmente vigentes, como válidos por la otra Parte Contratante a los efectos de la explotación de los servicios convenidos, siempre que la emisión o validación de dichos certificados o licencias se haya realizado de conformidad con normas iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

2. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer como válidos, para efectos de sobrevuelo de su territorio, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de idoneidad y licencias otorgados o validados a sus nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 8 – SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en relación con las estructuras aeronáuticas, la tripulación a bordo, las aeronaves y la operación de aeronaves. Estas consultas tienen lugar dentro de los treinta días siguientes a la solicitud.

2. Si, como resultado de tales consultas, una Parte Contratante determina que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra de manera efectiva las normas de seguridad a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, que cumplen con las normas mínimas actualmente en vigor de conformidad con la Convenio, se informa a la otra Parte Contratante de estos hallazgos y de las acciones que se consideren necesarias para adherirse a las normas establecidas por la Asociación de Aviación Civil Internacional (OACI). La otra Parte Contratante tomará entonces las medidas correctivas apropiadas dentro de un período de tiempo acordado.

3. De conformidad con las disposiciones del Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que cualquier aeronave explotada por o en nombre de un transportista aéreo de la otra Parte Contratante que opere servicios



hacia o desde el territorio de otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, estar sujeta a una inspección por parte de representantes autorizados de la otra Parte Contratante, siempre que esto no resulte en una demora injustificada en las operaciones de aeronaves. Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el artículo 33 del Convenio, el objeto de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, los certificados de tripulación y el cumplimiento de los equipos y condiciones de la aeronave con las normas aplicables establecidas por el Convenio.

4. Cuando se requiera una acción urgente para garantizar la seguridad de las operaciones de un transportista aéreo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de uno o más transportistas aéreos de la otra Parte Contratante.

5. Las medidas adoptadas por una Parte Contratante de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo quedarán sin efecto tan pronto como dejen de existir las razones que las motivaron.

6. Con referencia al párrafo 2 de este Artículo, cuando se considere que, una vez transcurrido el período de tiempo acordado, una Parte Contratante continúa sin cumplir con las normas establecidas por la OACI, el asunto debe señalarse a la atención del Secretario General de la OACI. Este último también debe ser informado de la posterior resolución satisfactoria del caso.

7. Si la República Italiana ha designado una compañía aérea cuyo control reglamentario es ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la UE, los derechos de la otra Parte contratante en virtud del presente artículo se aplicarán por igual tanto en relación con la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado miembro de la UE, y en relación con la autorización de explotación de esa compañía aérea.

ARTICULO 9 – SEGURIDAD DE LA AVIACION

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas para la protección de la seguridad de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita forman parte integral de este Acuerdo. Sin poner límite alguno a la generalidad de los derechos y obligaciones contraídas en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión de la captura ilícita de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos



ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo Suplementario de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos Utilizados por la Aviación Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos con Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro acuerdo de protección de la aviación que pasa a ser vinculante para ambas Partes Contratantes.

2. Previa solicitud, las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para prevenir la captura ilícita de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las estructuras de navegación y contra cualquier otra amenaza para seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus recíprocas relaciones acuerdan, actuar de conformidad con las normas de protección de la aviación civil establecidas por la OACI como Anexos al Convenio, en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a las Partes Contratantes; exigen que los explotadores de aeronaves incluidos en su registro o los explotadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de la República Italiana, los explotadores de aeronaves establecidos en el territorio italiano de conformidad con los Tratados de la UE y en posesión de Autorizaciones de Operación válidas de conformidad con la normativa de la Unión Europea, y los operadores aeroportuarios en su territorio actúan de conformidad con estas disposiciones sobre protección de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acuerda que sus explotadores de aeronaves están sujetos, con respecto a la entrada, estancia y salida del territorio de la otra Parte Contratante, al cumplimiento de las disposiciones de protección de la aviación de conformidad con las leyes aplicables en ese país, incluso, en el caso de la República Italiana, la legislación de la Unión Europea.

5. Cada Parte Contratante garantiza la aplicación efectiva en su territorio de las medidas adecuadas para la protección de la aeronave y la inspección de los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, las mercancías y los depósitos de la aeronave antes y durante las operaciones de embarque o carga. Cada Parte Contratante deberá demostrar su voluntad de considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante relacionada con medidas de seguridad excepcionales razonables, para hacer frente a una amenaza particular.

6. En caso de captura ilegal de una aeronave civil o amenaza de captura ilegal de una aeronave civil, o actos ilegales contra la seguridad de dicha aeronave, pasajeros y tripulación, aeropuertos o vías navegables aéreas, las Partes Contratantes se prestarán recíproca asistencia, facilitando la comunicación y adoptando otras medidas adecuadas para lograr el cese rápido y seguro de tal captura o amenaza de captura.



7. En caso de que una Parte Contratante encuentre problemas ocasionales relacionados con este Artículo en relación con la seguridad de la aviación civil, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes podrán solicitar consultas inmediatas a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 10 - CARGOS DE USO

1. Una Parte Contratante no impondrá ni permitirá la imposición de cargos de usuario a la compañía aérea designada de la otra Parte Contratante en exceso de los impuestos a sus propias compañías aéreas que operen servicios aéreos internacionales similares.

2. Cada Parte Contratante fomentará las consultas sobre los cargos por uso entre sus autoridades tarifarias y las compañías aéreas que utilicen los servicios e instalaciones puestos a disposición por dichas autoridades, cuando sea posible a través de las organizaciones representativas de las compañías aéreas. Los cambios propuestos a las tarifas de uso deben anunciarse a los usuarios con un aviso razonable para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los cambios entren en vigencia. Cada Parte Contratante también alienta a sus autoridades competentes a intercambiar información relevante sobre los cargos al usuario.

ARTÍCULO 11 - EXENCIÓN DE DERECHOS DE ADUANA Y OTROS IMPUESTOS

1. Están exentas las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por transportistas aéreos designados de una Parte Contratante, así como el equipo ordinario, las piezas de repuesto, incluidos los motores, los suministros de combustible y lubricantes y las provisiones para aeronaves (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) presentes a bordo de dichas aeronaves. por la otra Parte Contratante de cualquier tipo de arancel aduanero, tasa de inspección y de cualquier otra carga fiscal a la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo ordinario y otros artículos permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También están exentos de los mismos deberes, derechos y cargas, con excepción de las cargas debidas por servicios prestados, por:

a) combustible, lubricantes, pertrechos para aeronaves, piezas de repuesto, incluidos los motores y equipos ordinarios de a bordo, introducidos en el territorio de una Parte Contratante por aeronaves de transportistas aéreos designados de la otra Parte Contratante, con el propósito de uso exclusivo de los servicios de ese transportista aéreo. aeronave;



b) combustible, lubricantes, pertrechos para aeronaves, piezas de repuesto, incluidos motores y equipos ordinarios de a bordo, cargados a bordo en el territorio de cada Parte Contratante por aeronaves de transportistas aéreos designados de una Parte Contratante en el ejercicio de los servicios convenidos, dentro de los límites y en las condiciones que establezcan las autoridades competentes de esa otra Parte Contratante, y destinados al uso y consumo exclusivo durante el vuelo.

3. Se otorgan exenciones recíprocas de todos los derechos de aduana y otros cargos para los uniformes del personal, las computadoras y las impresoras de boletos, importados temporalmente al territorio de una Parte Contratante para uso exclusivo del transportista aéreo designado de la otra Parte Contratante. Las mercancías sujetas a importación temporal se reexportan del territorio aduanero de la Unión Europea en un plazo máximo de 24 meses. Una vez transcurrido el plazo de 24 meses, estos bienes están sujetos al IVA de importación.

4. Los materiales acogidos a la exención de derechos aduaneros y demás cargas fiscales, a que se refieren los párrafos anteriores, no podrán ser utilizados para fines distintos de los servicios aéreos internacionales y, en caso de no ser utilizados, deberán ser reexportados, salvo que se autorice el traslado a otro transportista aéreo internacional, o se permite su importación permanente, de acuerdo con la legislación vigente en el territorio de la Parte Contratante de que se trate.

5. Las exenciones reguladas en este Artículo también aplicables a la parte de los bienes y materiales antes mencionados utilizados o consumidos durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante que concede las exenciones, se otorgan a condición de reciprocidad y pueden estar sujetas al cumplimiento de requisitos específicos. formalidades generalmente aplicadas en ese territorio, incluidos los controles aduaneros.

6. Nada de lo contenido en este Acuerdo impide que la República Italiana imponga, de manera no discriminatoria, impuestos, derechos, derechos, tarifas o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio a una aeronave de una compañía aérea designada de la República Oriental del Uruguay. que opera entre un punto en el territorio de la República Italiana y otro punto en la República Italiana o en otro Estado miembro de la UE.

7. Nada de lo contenido en este Acuerdo impedirá que la República Oriental del Uruguay imponga, sobre una base no discriminatoria, impuestos, derechos, tarifas o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio a una aeronave de una compañía aérea designada de la República Italiana. Esta República que opera entre un punto del territorio de la República Oriental del Uruguay y otro punto de la República Oriental del Uruguay o del territorio de otro Estado Miembro de la CLAC.

ARTÍCULO 12 - REGLAMENTO DE LA COMPETENCIA

Las Partes Contraentes establecen que no podran aplicarse principios discriminatorios ni competencia desleal en el ejercicio de la actividad comercial de las compañías aéreas. Asimismo, no se permitirán subsidios públicos ni prácticas monopólicas en el transporte aéreo que impacten el principio de libre competencia.

ARTÍCULO 13 - TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las líneas aéreas indicadas por cada Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios indicados en este acuerdo, se determinarán libremente a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los elementos de evaluación, incluidos los costos de operación, las características del servicio, necesidades del usuario, beneficio razonable y otras consideraciones de mercado.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o el registro de cualquier tarifa que deba cobrar su línea aérea o líneas aéreas designadas.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas de competencia y protección del usuario vigentes en cada Parte Contratante, ninguna Parte Contratante tomará medidas unilaterales para impedir la aplicación de una tarifa vigente de una empresa designada por la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contenidos en este acuerdo.

Las Partes Contratantes se limitarán a intervenir para:

a) Evitar prácticas comerciales desleales o discriminatorias;

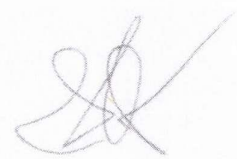
B) Proteger a los usuarios en caso de tarifas injustificadamente elevadas o restrictivas por abuso de posición dominante;

C) proteger a las líneas aéreas en caso de tarifas reducidas artificialmente debido a subsidios o ayudas estatales directas o indirectas;

D) proteger a las líneas aéreas en caso de tarifas reducidas artificialmente, cuando exista evidencia de un intento de eliminar la competencia.

4. Cuando las Autoridades Aeronáuticas consideren que una determinada tarifa se encuentra incluida en las categorías descritas en los puntos 3a), 3 b), 3 c) y 3d), notificarán la discrepancia, en forma razonable, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la línea aérea interesada tan pronto como sea posible y podrá solicitar que se celebren consultas de conformidad con el procedimiento descrito en el párrafo 5 de este artículo.

5. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante que celebren consultas sobre cualquier tarifa cobrada por una línea aérea de la otra Parte Contratante para el transporte internacional hacia o desde el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas aquellas tarifas que han sido objeto de una notificación de incumplimiento. Estas consultas se realizarán a más tardar 30 días después de



recibida la solicitud. Las Partes Contratantes colaborarán para encontrar la información necesaria a fin de resolver el problema de manera razonable. En caso de que se llegue a un acuerdo con referencia a una tarifa que haya sido objeto de una notificación de incumplimiento, las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante procurarán que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa seguirá vigente.

6. Una tarifa que se considere que cumple con lo dispuesto en este artículo permanecerá en vigor a menos que sea posteriormente inaplicada de conformidad con lo establecido en los puntos 4 y 5 anteriores de este artículo.

ARTÍCULO 14 - CONVERTIBILIDAD Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS

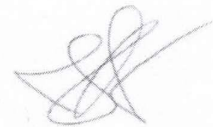
1. Cada Parte Contratante otorgará a los transportistas aéreos designados de la otra Parte Contratante el derecho a vender libremente servicios de transporte aéreo en moneda nacional y/o convertible, incluidos los servicios adicionales operados en rutas específicas y todos los demás servicios de su red y en las redes de otras compañías aéreas, tanto directamente como a través de agentes.

2. Los transportistas aéreos designados de cada Parte Contratante son libres de transferir al extranjero el producto neto de los gastos obtenidos de la venta de servicios de transporte de pasajeros, carga y correo, incluidos los intereses bancarios correspondientes devengados, sin demora ni limitación alguna, y de conformidad con las normas de procedimiento, la legislación nacional y los reglamentos de la otra Parte Contratante. Estas transferencias se realizan de conformidad con la legislación fiscal vigente en el territorio de cada Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante garantiza a los transportistas aéreos designados de la otra Parte Contratante la realización de las transferencias en moneda libremente convertible en un plazo máximo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de la solicitud. A estas transferencias se les aplica el tipo de cambio vigente en la fecha de la venta. Las transferencias se realizan sobre la base del tipo de cambio oficial o, en ausencia de un tipo de cambio oficial, al tipo de cambio vigente en el mercado de divisas para dichos pagos.

4. Los privilegios especificados en los párrafos anteriores se conceden únicamente con la condición de una estricta reciprocidad. Si una Parte Contratante impone limitaciones o demoras a las transferencias de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante, esta última podrá suspender el ejercicio de los derechos especificados en los párrafos 2 y 3 anteriores de este Artículo por las compañías aéreas designadas de la primera Parte Contratante.

5. Cuando el sistema de pago entre las Partes Contratantes se rija por un acuerdo específico, se aplicará este acuerdo específico.



ARTÍCULO 15 - PRINCIPIOS RECTORES EN EL EJERCICIO DE LOS SERVICIOS CONVENIDOS

1. Se garantizará a las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante oportunidades equitativas y justas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas.
2. Al prestar los servicios convenidos, los transportistas designados por cada Parte Contratante tendrán en cuenta los intereses de los transportistas designados de la otra Parte Contratante de tal manera que no influyan indebidamente en los servicios ofrecidos por estos últimos en las mismas rutas o partes del mismo.
3. Los servicios acordados ofrecidos por los transportistas designados de cada Parte Contratante están estrechamente relacionados con las necesidades de transporte público en las rutas especificadas y tienen como objetivo principal la oferta, con un factor de carga razonable, de capacidad adecuada para satisfacer las necesidades actuales y las expectativas razonables. para el transporte de pasajeros, carga y correo entre los territorios de las Partes Contratantes.
4. Los transportistas aéreos designados por una Parte Contratante deberán someter a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante tablas de vuelo e información sobre el tipo de aeronave a operar, por lo menos treinta (30) días antes de cada temporada de verano o invierno. El mismo procedimiento se aplica a cada modificación posterior.

ARTÍCULO 16 – CAMBIO DE AERONAVE

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas especificadas, una línea aérea designada puede realizar servicios aéreos internacionales, incluso bajo acuerdos de código compartido con otras líneas aéreas, sin ninguna limitación en cuanto a cambios en cualquier punto o puntos de la Ruta especificada, en tipo, tamaño o número de aeronaves operadas, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea y, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea es una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.
2. A los efectos del cambio de operaciones de aeronaves, una línea aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, con sujeción a las reglamentaciones nacionales, equipo alquilado, y podrá operar en virtud de acuerdos de comercialización y/o cooperativos con otras líneas aéreas.



3. Una línea aérea designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de su cambio de operación.

ARTÍCULO 17 - REPRESENTACIÓN DE LOS TRANSPORTADORES AÉREOS

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante mantendrán, en condiciones de reciprocidad y de conformidad con el párrafo 4 de este Artículo, en el territorio de la otra Parte Contratante personal administrativo, comercial, técnico y operativo y otro personal especializado necesario para el funcionamiento de los servicios autorizados.

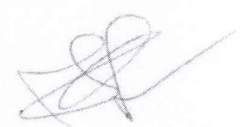
2. El personal representativo a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, bajo condición de reciprocidad, deberá cumplir con las leyes y reglamentos que rigen la admisión y permanencia en el territorio de la otra Parte Contratante, que concede, dentro de un plazo razonable, las autorizaciones requeridas para la expedición de permisos de trabajo, visas y demás documentos al mencionado personal.

3. Los transportistas aéreos designados tienen derecho a satisfacer sus necesidades con su propio personal o mediante la compra de servicios de otra organización, compañía o empresa que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. El empleo de nacionales de terceros países en el territorio de la otra Parte Contratante está permitido sujeto a la expedición de una autorización por parte de las autoridades competentes.

ARTÍCULO 18 – ASISTENCIA EN TIERRA

Sin perjuicio de las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, cada compañía aérea designada tiene derecho a prestar de forma independiente servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante. (autoasistencia o "autoasistencia") o, a su elección, la posibilidad de realizar una selección entre proveedores de la competencia que ofrecen servicios de asistencia en tierra parcial o total. En los casos en que dichas leyes y reglamentos limiten o impidan el ejercicio de la autoasistencia y cuando no exista una competencia efectiva entre los proveedores de servicios de asistencia en tierra, cada transportista designado tendrá derecho a un trato no discriminatorio en lo que respecta al acceso a la autoasistencia y a la asistencia en tierra. servicios ofrecidos por uno o más proveedores.



ARTÍCULO 19 - SISTEMAS DE RESERVA ELECTRÓNICA

1. Los vendedores de sistemas informáticos de reserva (en adelante, SRI - Sistemas Informáticos de Reserva) que operen en el territorio de una Parte Contratante tienen derecho a traer, mantener y poner sus SRI libremente a disposición de las agencias de viajes o compañías de viajes cuya actividad principal y la distribución de viajes -productos relacionados en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que el SRC cumpla con los requisitos reglamentarios pertinentes de la otra Parte Contratante.
2. Las Partes Contratantes anularán cualquier requisito existente que pudiera limitar el libre acceso de un SRI de una Parte Contratante al mercado de la otra Parte Contratante o limitar de otro modo su competencia. Las Partes Contratantes se abstendrán de adoptar estos requisitos en el futuro.
3. Una Parte Contratante dentro de su territorio no impondrá ni permitirá la imposición a los proveedores de SRI de la otra Parte Contratante con requisitos de configuración de SRI distintos de los impuestos a sus propios proveedores de SRI o cualquier otro SRI que opere en su propio mercado. Las Partes no impedirán que los vendedores de SRI, sus proveedores y sus suscriptores celebren acuerdos en relación con el intercambio de información de servicios de viaje que faciliten la visualización de información completa y objetiva a los consumidores, o el cumplimiento de los requisitos reglamentarios sobre configuraciones neutrales.
4. Los propietarios y operadores de SRI de una Parte Contratante que cumplan con los requisitos reglamentarios pertinentes de la otra Parte Contratante, tienen las mismas oportunidades de poseer SRI dentro del territorio de la otra Parte Contratante que los propietarios y operadores de cualquier SRI que opere en el mercado de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO 20 - ACUERDOS DE COOPERACIÓN

Los acuerdos de cooperación se rigen por lo dispuesto en el Anexo II de este Acuerdo. Las modificaciones pueden acordarse directamente por escrito entre las autoridades de aviación de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 21 – ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, información y estadísticas - como las que normalmente pueden preparar y presentar las compañías aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas- relativas al tráfico operado en los servicios convenidos por



transportistas aéreos designados de la primera Parte Contratante, con destino y origen en el territorio de la otra Parte Contratante. Cualquier solicitud de datos estadísticos de tráfico adicionales por parte de las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de discusión y acuerdo entre las dos Partes Contratantes.

ARTÍCULO 22 - CONSULTAS Y MODIFICACIONES

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes realizarán consultas, de vez en cuando, con miras a asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo y sus Anexos.
2. En caso de que una Parte Contratante considere conveniente modificar las disposiciones de este Acuerdo, podrá en cualquier momento proponer dichas modificaciones por escrito a la otra Parte Contratante. Las consultas entre las dos Partes Contratantes con respecto a dicha modificación propuesta podrán realizarse verbalmente o por escrito y deberán, a menos que se acuerde lo contrario, comenzar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes haya recibido la solicitud por escrito. Fiestas.
3. Las enmiendas a este Acuerdo hechas de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo entrarán en vigor mediante un canje de notas por vía diplomática.
4. Sujeto a las disposiciones de este Artículo, las modificaciones al programa de rutas (Anexo I) y a los acuerdos de cooperación (Anexo II) anexos a este Acuerdo podrán ser acordadas por escrito entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 23 - SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgen disputas entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes primero intentarán resolver dichas disputas mediante la negociación entre las Autoridades de Aviación.
2. Si las Partes Contratantes no logran resolver dichas controversias mediante consultas o negociaciones entre autoridades aeronáuticas, según lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, intentarán resolver la controversia por la vía diplomática.



ARTÍCULO 24 - CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS MULTILATERALES

En caso de que entre en vigor para ambas Partes Contratantes un convenio o acuerdo general multilateral relativo al transporte aéreo, se considerará que el presente Acuerdo y los Anexos han sido modificados en consecuencia.

ARTÍCULO 25 – TERMINACIÓN

Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante por escrito su decisión de retirarse de este Acuerdo. Esta notificación se enviará simultáneamente a la OACI. En tal caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después del acuse de recibo de la notificación de la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación sea revocada de común acuerdo antes de la expiración de este plazo. Si la otra Parte Contratante no certifica haber recibido la notificación, se considerará recibida catorce (14) días después de recibida la notificación por la OACI.

ARTÍCULO 26 – REGISTRO

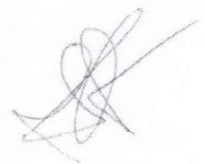
Este Acuerdo, los Anexos y cualquier enmienda posterior a los mismos están registrados en la OACI.

ARTÍCULO 27 – ENTRADA EN VIGOR

1. Las Partes se notificarán mutuamente a través de canales diplomáticos la finalización de sus procedimientos legales internos necesarios para la entrada en vigor de este Acuerdo. Este Acuerdo entra en vigencia treinta (30) días después de la fecha de la última notificación.

3. En fe, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho en tres ejemplares originales, en el en los idiomas inglés, español e italiano. En caso de diferencias de interpretación, prevalece el texto en inglés.



ANEXO I

CUADRO DE RUTAS

DERECHOS DE TERCERA Y CUARTA LIBERTAD

Rutas que serán operadas por el transportista o transportistas designados por la República Italiana

Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos en Uruguay	Puntos atrás/ más allá
Puntos en Italia	Cualquier punto	Montevideo, Punta del Este, Durazno y un punto a ser elegido libremente.	Cualquier punto.

Rutas a ser operadas por el(los) transportista(s) designado(s) por la República Oriental del Uruguay:

Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos en Italia	Puntos atrás/ más allá
Puntos en Uruguay	Cualquier Punto	Roma, Milán, Venecia y un punto a ser elegido libremente.	Cualquier punto.

NOTAS AL PLAN DE RUTA

1. Los transportistas aéreos designados de ambas Partes Contratantes podrán, en algunos o en todos los vuelos, omitir la escala en los puntos indicados anteriormente, siempre que los servicios tengan su origen o destino en sus respectivos territorios.
 2. Los puntos intermedios/sobre/detrás o los puntos en el territorio de la otra Parte Contratante podrán operarse sin límites direccionales o geográficos.
- 
- 

3. Cada compañía aérea designada podrá, en algunos o en todos los vuelos, a su elección, combinar diferentes códigos de vuelo en una sola operación de aeronave.
4. Los servicios se explotan con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad. Los derechos de tráfico de quinta libertad pueden ser acordados por las Autoridades de Aviación de las dos partes.
5. No se permiten los derechos de cabotaje.
6. Los Stop-over están permitidos en los puntos de rutas, por encima y por detrás.
7. En cualquier segmento de las rutas anteriores, un transportista aéreo designado de una Parte Contratante podrá, en cualquier punto, efectuar un cambio de aeronave sin limitación alguna en cuanto al tipo o número de aeronaves operadas. Esta posibilidad se ofrece con la condición de que las operaciones más allá del punto de cambio de equipo estén en continuidad con el servicio de transporte operado principalmente en el tramo principal de la ruta especificada.



ANEXO II

ACUERDOS DE COLABORACIÓN.

1. Cualquier transportista designado por cualquiera de las Partes podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como acuerdos de capacidad de reserva o acuerdos de código compartido, con:

- a) cualquier compañía aérea de las Partes;
- b) cualquier transportista de un tercer país;
- c) cualquier proveedor de servicios de transporte (terrestre o marítimo);

siempre que las empresas operadora y comercializadora del Acuerdo tenga los derechos de tráfico apropiados en virtud de los acuerdos bilaterales pertinentes y que los acuerdos cumplan con los requisitos de seguridad y competencia.

2. Cada compañía aérea involucrada en acuerdos de código compartido dejará claro, en el punto de venta, a los compradores de los boletos que comercializa, qué compañía aérea operará realmente cada tramo del servicio y qué compañía aérea será parte del contrato en el que el comprador entra.

3. Cualquier frecuencia operada bajo acuerdos de código compartido se cuenta como la frecuencia del operador que opera el servicio.

