

Memorando de Entendimiento

Las delegaciones que representan al Gobierno de Jamaica y al Gobierno de la República Oriental del Uruguay (en lo sucesivo, "Jamaica" y "Uruguay", respectivamente y colectivamente como las "Partes Contratantes") se reunieron en Durban, Sudáfrica, el 11 de diciembre de 2013 para celebrar consultas con el fin de negociar un Acuerdo de Servicios Aéreos y acuerdos relacionados que serían aplicables con respecto a las operaciones de transporte aéreo entre y fuera de sus respectivos países.

Las conversaciones se llevaron a cabo en un ambiente muy amistoso. La composición de las dos Delegaciones se adjunta como "Anexo A" y "Anexo B", respectivamente.

Se alcanzaron los siguientes entendimientos entre las Partes Contratantes:

1. Texto del Acuerdo de Servicios Aéreos

- (a) Las Partes Contratantes negociaron y aprobaron el texto del Acuerdo de Servicios Aéreos (en adelante, "ASA") con sus iniciales, que se adjunta como "Anexo C",
- (b) Las Partes Contratantes decidieron recomendar a sus respectivos Gobiernos la firma formal del ASA.
- (c) En espera del cumplimiento con los requisitos nacionales necesarios para formalizar el Acuerdo, se decidió que el ASA inicialado se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de este Memorando. Las Partes Contratantes consintieron en informarse por escrito, por vía diplomática, cuando se hayan cumplido los requisitos nacionales establecidos para poner en vigor el ASA inicialado.

2. Designación

Las delegaciones decidieron aplicar el principio de un régimen de designación múltiple para los servicios de pasajeros/combinados, así como para los servicios exclusivamente de carga.

Las Partes Contratantes asesorarán sobre las líneas aéreas que puedan ser designadas a su debido tiempo.

3. Principios que rigen la operación de los servicios acordados

Con respecto a los principios que rigen las operaciones de los servicios acordados del Acuerdo inicialado, ambas Partes Contratantes confirmaron que no habrá restricción alguna en las rutas, capacidad, número de frecuencias y tipos de aeronaves, ya sean de propiedad o arrendadas, que serán operadas por las Líneas Aéreas designadas de cada Parte Contratante en servicios de pasajeros y/o carga, por separado o en combinación, según el Plan de Rutas anexo al ASA.

4. Capacidad y derechos de tráfico

Las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho sin limitaciones a ejercer derechos de tráfico de hasta 5ª libertad para pasajeros y combinación de servicios y hasta 7ª libertad para servicios aéreos solo de carga.

Las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a operar servicios de pasajeros, carga y/o correo, por separado o en combinación, a través, hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, sin limitación en cuanto a rutas, capacidad, frecuencia o tipo de aeronave.

Las solicitudes de derechos de tráfico para pasajeros más allá de la 5ª libertad se considerarán siguiendo un criterio de caso por caso.

5. Operaciones no programadas

Ambas Partes Contratantes decidieron permitir, de conformidad con la legislación y los reglamentos nacionales, los servicios no restringidos no regulares de pasajeros y/o de carga, por separado o en combinación, en las mismas condiciones establecidas en los Párrafos 3 y 4 anteriores.

6. Evitar la doble imposición

Ambas Partes Contratantes decidieron recomendar a sus respectivas autoridades competentes la celebración de un acuerdo para evitar la doble imposición sobre los ingresos provenientes de las actividades de sus aerolíneas y los ingresos obtenidos por sus empleados cuando están detenidos en el territorio de la otra Parte Contratante.

7. Entrada en vigor

Las Partes Contratantes aplicarán las disposiciones del ASA provisionalmente a la espera de su firma y entrada en vigor formales de conformidad con el Artículo 25 (Entrada en vigor) del ASA.

El presente Memorando de Entendimiento entrará en vigor en la fecha de su firma y continuará en vigor después de la entrada en vigor formal del ASA.

Firmado en Durban, Sudáfrica, el 11 de diciembre de 2013.

Por el Gobierno de Jamaica

Por el Gobierno de la República Oriental
del Uruguay

Honorable B. St. Michael Hylton

Coronel (AV) Fernando Maurente

Presidente
Autoridad Jamaicana de Aviación
Civil

Director General de Aviación Civil

ACUERDO ENTRE EL
GOBIERNO DE JAMAICA
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

SOBRE
SERVICIOS AÉREOS

Artículos	Secciones
Preámbulo	
Artículo 1	Definiciones
Artículo 2	Aplicabilidad del Convenio de Chicago
Artículo 3	Concesión de derechos
Artículo 4	Designación y autorización de líneas aéreas
Artículo 5	Revocación o suspensión de las autorizaciones para operar
Artículo 6	Leyes aplicables
Artículo 7	Reconocimiento de certificados y licencias
Artículo 8	Seguridad
Artículo 9	Seguridad aeronáutica
Artículo 10	Competencia leal
Artículo 11	Tarifas
Artículo 12	Derechos de uso
Artículo 13	Exención de derechos de aduana y demás cargos
Artículo 14	Transferencia de ingresos
Artículo 15	Presentación de estadísticas
Artículo 16	Oportunidades comerciales
Artículo 17	Convenios de cooperación
Artículo 18	Disposiciones de manipulación en tierra
Artículo 19	Consultas
Artículo 20	Solución de controversias
Artículo 21	Acuerdos multilaterales
Artículo 22	Modificación
Artículo 23	Terminación
Artículo 24	Registro en la OACI
Artículo 25	Entrada en vigencia
Anexo 1	Plan de rutas
Anexo II	Lista de Estados Miembros de CARICOM

Delegación de Jamaica

Jefe de Delegación

**1. Honorable B. St. Michael
Hylton** Presidente
Autoridad Jamaicana de Aviación Civil

Miembros

2. Sr. Michael Hepburn Director de Regulación Económica
Autoridad Jamaicana de Aviación Civil

Señora Karen Thompson Gerente de Investigación y Desarrollo
Autoridad Jamaicana de Aviación Civil

4. Señora Marva Gordon Asesora Jurídica General y Secretaria
Autoridad Jamaicana de Aviación Civil

5. Señora Jacqueline Fairclough Consultora en Aviación
Autoridad Jamaicana de Aviación Civil

Delegación de Uruguay

Jefe de Delegación

Coronel (AV) Fernando L. Maurente
Director General de Aviación Civil

Miembros

Dr. Roberto Perdomo Protti
Subdirector de Transporte Aéreo Comercial

La. María Angélica González
Asesora Jurídica y Secretaria Técnica de la Junta Nacional de Aviación Civil

Dr. Luis G. Giorrello Sancho
Asesor en Derecho Internacional y Relaciones Internacionales



PREÁMBULO

El Gobierno de Jamaica y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay (en adelante, las “Partes Contratantes”);

Como partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito el 7 de diciembre de 1944 en Chicago;

Deseosos de celebrar un acuerdo complementario a dicho Convenio con el fin de establecer y operar servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Deseosos de promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas del mercado con mínima interferencia y reglamentación por parte del gobierno;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

Reconociendo la disparidad en las etapas de desarrollo y la fuerza competitiva de las compañías aéreas; y

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional, y reafirmando su grave preocupación ante los actos o amenazas contra la integridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de bienes y personas, afectan negativamente la operación de los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil.

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, a menos que se defina lo contrario, el/los término(s):

- (a) “Autoridades Aeronáuticas” significa, en el caso de Jamaica, el Ministro responsable de la Aviación Civil o la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica, y, en el caso de _____, el _____, o en ambos casos, cualquier persona o agencia autorizada para desempeñar las funciones que pueden ejercer dichas autoridades;
 - (b) “servicios acordados” significa un plan de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo;
 - (c) “este Acuerdo” incluye el Anexo al mismo y cualquier modificación al mismo o al presente Acuerdo;
 - (d) “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales” tendrán el significado que se les atribuye respectivamente en el Artículo 96 del Convenio de Chicago;
 - (e) “Comunidad del Caribe (CARICOM)” significa la Comunidad de Estados establecida en virtud del Artículo 2 del Tratado Revisado de Chaguaramas que establece la Comunidad del Caribe, incluido el Mercado y Economía Únicos del Caribe, y el término “Estado Miembro de la Comunidad del Caribe” se referirá a cualquiera de los Estados enumerados en el Anexo II de este Acuerdo;
 - (f) el término “Convenio” y “Convenio de Chicago” se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago e incluye los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 del Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que esos Anexos y modificaciones entren en vigencia o sean ratificados por ambas Partes Contratantes;
 - (g) “línea aérea designada” se refiere a la línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo;
 - (h) “rutas especificadas” se refiere a una ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo;
 - (i) “tarifas” se refiere a los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y fletes, y las condiciones bajo las cuales se aplican dichos precios, incluidos los precios y las condiciones de agencia y demás servicios auxiliares, pero excluidas la remuneración y las condiciones para el transporte de correo;
 - (j) “territorio” en relación con un Estado tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio de Chicago;
 - (k) “derechos de uso” se refiere a un cargo efectuado a las líneas aéreas por parte de la autoridad competente o permitido por esa autoridad para la prestación de bienes o instalaciones aeroportuarias o de instalaciones de navegación aérea (incluidas instalaciones para sobrevuelos), o servicios e instalaciones relacionados, para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.
- (2) Todas las referencias a las palabras en singular se interpretarán para incluir el plural y todas las referencias al plural se interpretarán para incluir el singular según lo requiera el contexto.

Aplicabilidad del Convenio de Chicago

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio de Chicago en la medida en que se apliquen al servicio aéreo internacional.

ARTÍCULO 3 Concesión de derechos

(1) Cada Parte Contratante le otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos por la prestación de servicios de transporte aéreo por parte de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

- (a) a volar sin aterrizar por todo el territorio de la otra Parte Contratante;
- (b) a hacer escalas en dicho territorio con fines no comerciales; y
- (c) todos los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

(2) Cada Parte Contratante también concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en los apartados (1) y b) para las líneas aéreas no designadas en virtud del Artículo 4 (Designación y autorización de las líneas aéreas).

(3) Nada de lo consignado en el párrafo (1) del presente Artículo será considerado como un privilegio para la(s) línea(s) aérea(s) designadas de una Parte Contratante para subir a bordo pasajeros, carga o correo en el territorio de la otra Parte Contratante, a cambio de una remuneración y con destino a otro punto del territorio de esa otra Parte Contratante.

(4) Si, debido a un conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos o circunstancias especiales e inusuales, una línea aérea designada de una Parte Contratante se ve impedida de operar un servicio en su ruta especificada, la otra Parte Contratante hará todo lo posible para facilitar la operación ininterrumpida de dicho servicio a través de reorganizaciones temporales y adecuadas de las rutas.

ARTÍCULO 4

Designación y autorización de líneas aéreas

(1) Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados de conformidad con este Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Dicha designación o modificaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte Contratante por vía diplomática.

(2) Una vez recibida dicha designación y las solicitudes de la línea aérea designada con los requisitos que deben tener las autorizaciones para operar y los permisos técnicos, la otra Parte Contratante concederá, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados (3) y (4) del presente artículo, sin demora injustificada, a la línea o líneas aéreas designadas, las autorizaciones para operar adecuadas.

3) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir que una línea aérea designada de la otra Parte Contratante demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las legislaciones y reglamentos que dichas autoridades aplican de manera habitual y razonable en la operación de servicios aéreos comerciales internacionales por parte de dichas autoridades y de conformidad con lo dispuesto por el Convenio de Chicago.

(4) Cada Parte Contratante podrá negarse a otorgar las autorizaciones de operación mencionadas en el párrafo (2) de este Artículo o imponer las condiciones que considere necesarias al ejercicio por parte de una línea aérea designada de los derechos especificados en el Artículo 3(l) (c) del presente Acuerdo, en cualquier caso en que dicha Parte Contratante no esté convencida de que:

(a) En el caso de Jamaica:

(i) la otra Parte Contratante tiene y mantiene un control regulatorio efectivo de la línea aérea y que la línea aérea tiene su lugar principal de negocios en el territorio de dicha Parte Contratante, o,

(ii) está establecido en el territorio de Jamaica y ha recibido una licencia de operación válida de un Estado Miembro de la Comunidad del Caribe (CARICOM) y se ejerce y mantiene un control regulatorio efectivo de la línea aérea por parte del Estado Miembro de la Comunidad del Caribe responsable de expedir el Certificado de Operador Aéreo y la autoridad competente está identificada claramente en la designación y la línea aérea es propiedad y continuará siendo propiedad directa o mediante una mayoría de titularidad y es efectivamente controlada por Estados Miembros de la CARICOM y/o por nacionales de dichos Estados.

(b) En el caso de la República Oriental del Uruguay

(i) está establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay y tiene una licencia para operar válida de acuerdo con la legislación vigente en la República Oriental del Uruguay; y

(ii) las autoridades de la República Oriental del Uruguay ejercen y mantienen un control regulatorio efectivo de la línea aérea; o

(iii) la línea aérea es propiedad, directamente o por titularidad mayoritaria, o está efectivamente controlada por la República Oriental del Uruguay y/o nacionales de la República Oriental del Uruguay.

(5) Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a operar los servicios acordados total o parcialmente, siempre que cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5
Revocación o suspensión de las autorizaciones para operar

- (1) Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de operación o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3 (Concesión de derechos) de este Acuerdo por parte de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de estos derechos:
- (a) En el caso de Jamaica
En cualquier caso en que no se cumpla que:
- (i) la otra Parte Contratante tiene y mantiene un control regulatorio efectivo de la línea aérea y la línea aérea tiene su sede comercial principal en el territorio de dicha Parte Contratante; o
- (ii) está establecido en el territorio de Jamaica y ha recibido una licencia de operación válida de un Estado Miembro de la Comunidad del Caribe (CARICOM) y se ejerce y mantiene un control regulatorio efectivo de la línea aérea por parte del Estado Miembro de la Comunidad del Caribe responsable de expedir el Certificado de Operador Aéreo y la autoridad competente está identificada claramente en la designación y la línea aérea es propiedad y continuará siendo propiedad directa o mediante una mayoría de titularidad y es efectivamente controlada por Estados Miembros de la CARICOM y/o por nacionales de dichos Estados;
- (b) En el caso de la República Oriental del Uruguay
En cualquier caso en que no se cumpla que:
- (i) está establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay y tiene una licencia para operar válida de acuerdo con la legislación vigente en la República Oriental del Uruguay, o
- (ii) las autoridades de la República Oriental del Uruguay ejercen y mantienen un control regulatorio efectivo de la línea aérea, o
- (iii) la línea aérea es propiedad, directamente o por titularidad mayoritaria, y/o está efectivamente controlada por la República Oriental del Uruguay o por nacionales de la República Oriental del Uruguay.
- (c) en caso de incumplimiento por parte de dicha línea aérea de las leyes o reglamentos vigentes en el territorio de la Parte Contratante que conceda estos derechos; o
- () en caso de que la línea aérea no opere de acuerdo con las condiciones previstas en virtud del presente Acuerdo.

(2) A menos que la revocación inmediata, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea esencial para evitar nuevas infracciones a la legislación y/o reglamentos, dicho derecho se ejercerá solo después de consultar con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante de conformidad con el Artículo 19 del presente Acuerdo (Consultas).

ARTÍCULO 6

Leyes aplicables

(1) La legislación y reglamentos de una Parte Contratante referentes a la admisión a su territorio o partida desde el mismo de una aeronave dedicada a la prestación de servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dicha aeronave mientras está dentro de su territorio, se aplicarán a la aeronave o a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante tal como se aplican a las propias y deberán ser cumplidos por dicha aeronave al ingresar o partir desde el territorio de la primera Parte Contratante.

(2) Las leyes, reglamentos y directivas administrativas de una Parte Contratante en relación con la admisión, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo de aeronaves, incluidas las normas relativas a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidas por o en nombre de dichos pasajeros, tripulación, carga o correo de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en el momento de la entrada, salida o durante la permanencia en el territorio de la primera Parte Contratante.

ARTÍCULO 7

Reconocimiento de certificados y licencias

Cada Parte Contratante reconocerá como válidos, a efectos de la operación de los Servicios Aéreos prestados en el presente Acuerdo, los certificados de navegabilidad aérea, certificados de competencia y licencias expedidas o validadas por la otra Parte Contratante y aún vigentes, siempre que los requisitos para dichos certificados o licencias sean al menos equivalentes a los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante podrá negarse a reconocer como válidos a efectos de vuelos o aterrizajes dentro de su propio territorio, licencias y certificados de competencia otorgados o validados por la otra Parte Contratante o por un tercer país para sus propios nacionales.

ARTÍCULO 8

Seguridad

(1) Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento con respecto a las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante, en cualquier área que tenga que ver con la tripulación, la aeronave o su funcionamiento. Dichas consultas tendrán lugar dentro de un período de 30 (treinta) días a partir de la recepción de la solicitud.

(2) Si, siguiendo dichas consultas, una Parte Contratante determina que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente las normas de seguridad en alguna de esas áreas de modo al menos equivalente a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio de Chicago, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sobre esas conclusiones y sobre las medidas consideradas necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas. La omisión de la otra Parte Contratante de tomar las medidas necesarias en un plazo de 15 (quince) días o cualquier otro plazo que se establezca será causal suficiente para la aplicación del Artículo 5 (Revocación o suspensión de las autorizaciones para operar) del presente Acuerdo.

(3) Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, se acuerda que cualquier aeronave operada o con contrato de arrendamiento, en nombre de la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte Contratante en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este artículo denominado "inspección en rampa"), siempre que esto no provoque un retraso excesivo.

- (4) Si alguna inspección o serie de inspecciones en rampa dan lugar a:
- (a) preocupación grave de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio de Chicago; o
 - (b) preocupación grave de que exista una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio de Chicago;

A los efectos del Artículo 33 del Convenio de Chicago, la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección en rampa tendrá la libertad de concluir que los requisitos según los cuales el certificado o las licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave se emitieron o se validaron o que los requisitos bajo los cuales se opera esa aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de conformidad con el Convenio de Chicago.

- (5) Si un representante de una o más líneas aéreas niega el acceso a efectos de llevar a cabo una inspección en rampa de conformidad con el párrafo (3) de este Artículo de una aeronave operada por dicha(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante, la otra Parte Contratante será libre de inferir que existen asuntos graves del tipo mencionado en el párrafo (4) de este Artículo y sacará las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o cambiar inmediatamente las autorizaciones para operar servicios aéreos internacionales de una o más líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en caso de que la primera Parte Contratante determine -ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, la negativa al acceso para inspecciones en rampa, consultas u otros- que es esencial tomar medidas inmediatas para la seguridad de las operaciones de una línea aérea designada.

- (7) Cualquier medida tomada por una de las Partes Contratantes de conformidad con los párrafos (2) o (6) del presente Artículo se discontinuará una vez que la razón por la cual se tomó dicha medida deje de existir.

ARTÍCULO 9

Seguridad aeronáutica

(1) Siendo la garantía de seguridad para una aeronave civil, sus pasajeros y tripulación una precondition fundamental para la operación de servicios aéreos internacionales, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas de mantener la seguridad en la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (y en particular sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves firmado en Tokyo el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, 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 su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección firmado en Montreal el 1º de marzo de 1991 y cualquier otro convenio sobre seguridad aeronáutica civil que pase a ser vinculante para ambas Partes Contratantes) forman parte integrante del presente Acuerdo.

(2) Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria una a la otra para evitar actos ilícitos de apoderamiento de aeronaves civiles y demás actos ilícitos que atenten contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

(3) En sus relaciones mutuas, las Partes Contratantes se conducirán de conformidad con las disposiciones de seguridad en la aviación civil establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; asimismo exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula y los que tengan su centro de actividad principal o sede permanente en su territorio, así como los operadores de aeropuertos situados en su territorio, se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de seguridad aeronáutica.

(4) Cada Parte Contratante acepta que se podrá exigir a dichos operadores de aeronaves que cumplan con las disposiciones de seguridad aeronáutica a las que se hace referencia en el párrafo (3) del presente Artículo exigidos por la otra Parte Contratante para el ingreso, la partida y la permanencia dentro del territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante asegurará que se apliquen efectivamente las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger a la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje y equipaje de mano, así como la carga, el correo y el aprovisionamiento de la aeronave antes y durante el embarque o el cargamento. Cada Parte Contratante también deberá atender favorable y prontamente cada solicitud de la otra Parte Contratante de medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza específica, en la medida de lo razonable.

(5) Cuando se produzca un incidente o surja la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas adecuadas a fin de resolver rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

(6) Cuando una Parte Contratante tenga motivos suficientes para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones de seguridad aérea establecidas por el presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte Contratante podrán solicitar una consulta inmediata con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio en un plazo de 15 (quince) días a partir de la fecha de dicha solicitud será motivo suficiente para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización para operar y permisos técnicos de una o más líneas aéreas de dicha otra Parte Contratante. Cuando así lo requiera una emergencia, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes del vencimiento de los 15 (quince) días.

ARTÍCULO 10
Competencia leal

- (1) Habrá oportunidades justas e iguales para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes compitan en la operación de los servicios acordados.
- (2) Al operar los servicios acordados, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán en cuenta los intereses de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante de modo de no afectar indebidamente los servicios que esta última presta en la totalidad o en parte de las mismas rutas.
- (3) Cada Parte Contratante permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece con base en las consideraciones comerciales del mercado.
- (4) Ninguna Parte Contratante podrá limitar unilateralmente las operaciones de las líneas aéreas de la otra, excepto según los términos de este Acuerdo o las exigencias de Aduana, por motivos técnicos, operativos o ambientales bajo condiciones uniformes y compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
- (5) Ninguna de las Partes Contratantes permitirá que su línea o líneas aéreas designadas, ni en conjunto con ninguna otra línea o líneas aéreas por separado, abusen del poder de mercado de una manera que tenga o pueda tener o pretenda tener el efecto de debilitar gravemente a un competidor o excluir a un competidor de una ruta.
- (6) Cada Parte Contratante tomará todas las medidas necesarias dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas desleales que afecten de manera adversa la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 11

Tarifas

(1) Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas de los servicios aéreos sean establecidas por cada línea aérea designada en función de consideraciones comerciales en el mercado, incluidos el costo de operación, las características del servicio, los intereses de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones de mercado. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá que sus líneas aéreas consulten a otras líneas aéreas sobre las tarifas que cobran o proponen cobrar por los servicios cubiertos por estos acuerdos.

(2) Cada Parte Contratante podrá solicitar notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de los precios que se cobren desde o hacia su territorio por parte de líneas aéreas de la otra Parte Contratante. Dicha notificación o presentación por parte de las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes podrá exigirse que se realice a más tardar en la oferta inicial de un precio, independientemente de la forma, electrónica o de otro tipo, en la que se ofrezca el precio.

(3) Sin perjuicio de las leyes de competencia y protección del consumidor aplicables que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar el inicio o la continuación de una tarifa propuesta para ser cobrada o cobrada por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante en relación con los servicios aéreos internacionales previstos en virtud del presente Acuerdo. La intervención, como se describe en el párrafo

(4) a continuación, por parte de las Partes Contratantes se limitará a:

- (a) prevención de precios o prácticas irracionalmente discriminatorios;
- (b) protección de los consumidores ante tarifas que sean irracionalmente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante.
- (c) protección de las líneas aéreas ante precios que son artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos gubernamentales directos o indirectos;
- (d) protección de las líneas aéreas contra precios artificialmente bajos, cuando exista evidencia de una intención de eliminar a la competencia.

(4) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo (3) de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán desaprobado expresamente una tarifa presentada por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, cuando dichas Autoridades Aeronáuticas consideren que una tarifa propuesta para ser cobrada por dichas líneas aéreas se encuentra dentro de las categorías establecidas en los párrafos (3) (a), (b), (c) o (d). En tal caso, la Autoridad Aeronáutica interesada (i) enviará una notificación de su insatisfacción a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, y a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) involucrada(s), tan pronto como sea posible, y en cualquier caso a más tardar treinta (30) días después de la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión; y (ii) podrá solicitar consultas de acuerdo con los procedimientos establecidos en el párrafo (5) de este Artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan acordado desaprobado la tarifa en cuestión por escrito, la tarifa se considerará aprobada.

(5) Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante pueden solicitar consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante sobre cualquier tarifa cobrada o propuesta para ser cobrada por cualquier línea aérea designada de la otra Parte Contratante por servicios aéreos internacionales hacia o desde el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas las tarifas para las cuales se ha dado un aviso de insatisfacción. Estas consultas se realizarán a más tardar 15 (quince) días después de recibir la solicitud. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes cooperarán para obtener la información necesaria para una resolución razonada del problema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a un precio por el cual se ha entregado un aviso de insatisfacción, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante emplearán sus mayores esfuerzos para hacer efectivo dicho acuerdo. Si no se llega a dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará en vigor.

ARTÍCULO 12

Derechos de uso

(1) Ninguna de las Partes Contratantes impondrá ni permitirá que se impongan a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante derechos de uso superiores a los impuestos a sus propias líneas aéreas que operan servicios aéreos internacionales similares.

(2) Cada Parte Contratante alentará la consulta sobre los derechos de uso entre sus autoridades de cobro competentes y líneas aéreas que utilizan los servicios e instalaciones prestados por esas autoridades de cobro, siempre que sea posible a través de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. Se informará a los usuarios con suficiente antelación de toda propuesta de modificación de derechos de uso, a fin de que aquellos puedan expresar sus opiniones antes de que se realicen dichos cambios. Cada Parte Contratante alentará a sus autoridades de cobro correspondientes y a dichos usuarios a intercambiar información apropiada sobre los derechos de uso.

ARTÍCULO 13
Exención de derechos de aduana y demás cargos

(1) Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por la línea o líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes estarán exentas de todos los derechos de aduana, impuestos especiales nacionales y tasas nacionales similares, sobre los siguientes elementos que se establecen a continuación:

(2) los siguientes ítems introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:

- (i) reparación, mantenimiento y servicio de equipos y componentes;
- (ii) equipos de manejo de pasajeros y componentes;
- (iii) equipos de carga y componentes;
- (iv) equipo de seguridad, incluidos los componentes para su incorporación al equipo de seguridad;
- (v) material de instrucción y manuales de capacitación;
- (vi) documentos de la línea aérea y los operadores; y

(3) los siguientes elementos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante o provistos a una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:

- (i) aprovisionamiento de la aeronave (incluidos, entre otros, artículos como alimentos, bebidas y tabaco), ya sean introducidos o embarcados en el territorio de la otra Parte Contratante;
- (ii) combustible, lubricantes e insumos técnicos consumibles;
- (iii) piezas de repuesto, incluidos los motores; y

(c) equipos informáticos y componentes introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante para ayudar en uno o más de los siguientes asuntos:

- (i) la reparación, mantenimiento o servicio de aeronaves;
- (ii) el manejo de pasajeros en el aeropuerto o a bordo de la aeronave;
- (iii) la carga o descarga de carga de la aeronave;
- (iv) la realización de controles de seguridad de pasajeros o carga;

siempre que sean para su uso a bordo de una aeronave o dentro de los límites de un aeropuerto internacional en relación con el establecimiento o mantenimiento de un servicio aéreo internacional por parte de la línea aérea designada en cuestión.

(7) La exención de derechos de aduana, impuestos especiales nacionales y tasas nacionales similares no se extenderá a los cargos basados en el costo de los servicios prestados a la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Se puede exigir que los equipos y suministros mencionados en los párrafos (1) y (4) de este Artículo se mantengan bajo la supervisión o el control de las autoridades correspondientes.

(4) Las exenciones previstas en este Artículo también estarán disponibles en situaciones en las que las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante hayan celebrado acuerdos con otra(s) línea(s) aérea(s), para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante, de equipos regulares y demás artículos a los que se hace referencia en el párrafo (1) de este Artículo, siempre que esa otra línea aérea goce de las mismas exenciones de parte de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 14

Transferencia de ingresos

(1) Sujeto a las leyes y regulaciones aplicables, cada línea aérea designada puede, a pedido, convertir y remitir a su país, o a cualquier otro país, ingresos locales superiores a las sumas desembolsadas localmente en relación con el transporte de pasajeros, correo y carga. La pronta conversión y el envío se permitirán, sin restricciones, al tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes que esté vigente en el momento en que dichos ingresos se presenten para la conversión y el envío, y no estarán sujetos a ningún cargo, excepto los que normalmente realizan los bancos u otras instituciones financieras para llevar a cabo dicha conversión y envío.

ARTÍCULO 15

Presentación de estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a pedido de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante los datos periódicos u otros datos estadísticos sobre las líneas aéreas designadas que sean razonablemente necesarios con el fin de analizar la capacidad provista sobre los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la Parte Contratante a la que se hace referencia en primera instancia en este Artículo. Dichas declaraciones incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico transportado por esas líneas aéreas en los servicios acordados y los orígenes y destinos de dicho tráfico.

ARTÍCULO 16
Oportunidades comerciales

(1) Con un criterio de reciprocidad, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho, de conformidad con la legislación y reglamentos de la otra Parte Contratante con respecto al ingreso, residencia y empleo, a llevar y/o mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, su propio personal de gerencia, ventas, técnico, operativo y demás personal especializado necesario para la prestación de servicios aéreos.

(2) Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a participar en la venta de transporte aéreo en el área de la otra Parte Contratante, ya sea directamente o a través de agentes designados por la línea aérea designada. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a vender, y cualquier persona será libre de comprar, dicho transporte y sus productos e instalaciones auxiliares en moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible.

(3) Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante.

(4) Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 17

Convenios de cooperación

(1) Al operar u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos cooperativos de marketing como reserva de capacidad, código compartido o cualquier otro acuerdo comercial conjunto con:

- (a) una o más líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- (b) una o más líneas aéreas de un tercer país; y
- (c) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país,

siempre que todas las líneas aéreas en dichos acuerdos

- (i) tengan la autoridad apropiada; y
- (ii) cumplan con los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.

(2) Las Partes acuerdan tomar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido que operen desde o hacia su territorio y que, como mínimo, los pasajeros sean informados en el punto de venta, o en cualquier caso antes del embarque, de qué proveedores de transporte operarán cada sector del servicio y también se les proporcionará la información necesaria de las siguientes maneras:

- (a) Oralmente y si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- (b) Por escrito, en el boleto en sí y/o (si no es posible), en el itinerario que acompaña al boleto o en cualquier otro documento que reemplace el boleto, como una confirmación por escrito, incluida la información sobre a quién contactar en caso de un problema y una indicación clara de qué línea aérea es responsable en caso de daño o accidente; y
- (c) De nuevo oralmente, por parte del personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

(3) Las líneas aéreas están obligadas a presentar para su aprobación cualquier propuesta de acuerdo de cooperación con las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes antes de su propuesta de incorporación.

(4) Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de servicios de transporte de carga de ambas Partes Contratantes a utilizar sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de carga de superficie con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de las Partes o en terceros países, incluido el transporte con origen o destino en cualquier aeropuerto con servicios de aduanas, e incluido también, cuando corresponda, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las líneas aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie fuera operado por otras líneas aéreas o por proveedores indirectos de servicios de transporte de carga. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los expedidores una impresión engañosa con respecto a las circunstancias de dicho transporte.

ARTÍCULO 18
Disposiciones de asistencia en tierra

Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, cada línea aérea designada tendrá en el territorio de la otra Parte Contratante el derecho a realizar su propio servicio de tierra ("servicio propio de asistencia en tierra") o, a su opción, el derecho a elegir entre proveedores competidores que ofrecen servicios de asistencia en tierra en parte o en su totalidad. En el caso en que dichas leyes y reglamentos limiten o impidan los servicios propios de asistencia en tierra donde no haya competencia efectiva entre proveedores que suministren servicios de asistencia en tierra, cada línea aérea designada será tratada de manera no discriminatoria con respecto a su acceso a los servicios de asistencia en tierra y servicios propios de asistencia en tierra provistos por uno o más proveedores. Para cada línea aérea designada, el derecho a realizar la autoasistencia estará sujeto, de manera no discriminatoria, a las limitaciones físicas resultantes de las limitaciones de espacio aeroportuario y las consideraciones de seguridad.

ARTÍCULO 19
Consultas

(1) En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán periódicamente para garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y los Anexos adjuntos al mismo y se consultarán cuando sea necesario establecer alguna modificación al mismo.

(2) Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán con la mayor antelación posible pero no antes de 30 (treinta) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde lo contrario.

ARTÍCULO 20

Solución de controversias

- (1) Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán, en primer lugar, por resolverlo mediante consultas entre ellas.
- (2) Si las Partes Contratantes no logran llegar a una solución de la disputa mediante consultas, podrán remitirla a la persona u organismo que acuerden o, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, se someterá a la decisión de un tribunal de tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:
 - (a) Dentro de los 30 (treinta) días posteriores a la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Un nacional de un tercer Estado, que actuará como Presidente del tribunal, será designado como tercer árbitro por acuerdo entre los dos árbitros, dentro de los 60 (sesenta) días posteriores al nombramiento del segundo;
 - (b) Si, dentro de los plazos especificados anteriormente no se ha realizado ningún nombramiento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que realice el nombramiento necesario dentro de los 30 (treinta) días. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes Contratantes, el Vicepresidente más antiguo que no esté descalificado por ese motivo hará el nombramiento.
- (3) Salvo que se disponga lo contrario en este Artículo o que las Partes Contratantes acuerden lo contrario, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción y establecerá su propio procedimiento. A instancias del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, se celebrará una conferencia para determinar las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos que se seguirán a más tardar 30 (treinta) días después de que el tribunal esté plenamente constituido.
- (4) Salvo que las Partes Contratantes acuerden lo contrario o lo prescriba el tribunal, cada Parte Contratante presentará un memorando dentro de los 45 (cuarenta y cinco) días posteriores a la constitución completa del tribunal. Cada Parte Contratante puede presentar una respuesta dentro de los 60 (sesenta) días posteriores a la presentación del memorando de la otra Parte Contratante. El tribunal celebrará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, o a su discreción, dentro de los 30 (treinta) días posteriores a la fecha de vencimiento de las respuestas.
- (5) El tribunal intentará dar una decisión por escrito dentro de los 30 (treinta) días posteriores a la finalización de la audiencia o, si no se celebra una audiencia, 30 (treinta) días después de la fecha en que se presenten ambas respuestas. La decisión se tomará por mayoría de votos.

- (6) Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los 15 (quince) días posteriores a su recepción y dicha aclaración se emitirá dentro de los 15 (quince) días posteriores a dicha solicitud.
- (7) Los costos del arbitraje y la asignación de costos a las partes pertinentes serán determinadas por el tribunal.
- (8) La decisión del tribunal será definitiva y vinculante para las Partes Contratantes, a menos que acuerden lo contrario.

ARTÍCULO 21

Acuerdos multilaterales

Si ambas Partes Contratantes se convierten en partes de un Acuerdo Multilateral que aborda asuntos cubiertos por este Acuerdo, se consultarán para determinar si este Acuerdo debe revisarse para tener en cuenta el Acuerdo Multilateral, de conformidad con el Artículo 19 (Consultas).

ARTÍCULO 22

Modificación

Cualquier modificación a este Acuerdo que se determine mutuamente como resultado de las consultas en virtud del Artículo 19 (Consultas) entrará en vigor en la fecha de la última notificación por escrito, a través de los canales diplomáticos, mediante la cual las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de la modificación.

ARTÍCULO 23

Terminación

(1) Cualquiera de las Partes Contratantes podrá terminar el presente Acuerdo en cualquier momento siempre que se lo comunique oficialmente y por escrito a la otra Parte Contratante por la vía diplomática. Se enviará simultáneamente una copia de dicha notificación al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

(2) Si se recibiera dicha notificación, el presente Acuerdo finalizará 12 (doce) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación de terminación, a menos que por acuerdo entre las Partes Contratantes, la referida notificación se retire antes del vencimiento de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusara recibo, la notificación se considerará recibida 14 (catorce) días después de la fecha de recepción por parte del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 24

Registro con la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)

Este Acuerdo y cualquier modificación del mismo se registrarán en el momento de su entrada en vigor ante la Organización de Aviación Civil Internacional por parte de ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 25

Entrada en vigor

(1) El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la nota posterior mediante un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes en las que se confirme que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, quienes suscriben, estando autorizados a estos efectos por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo en inglés y en español.

Hecho por duplicado en [] el día [] de [] de 20[].

Por el Gobierno de Jamaica

**Por el Gobierno de la República
Oriental del Uruguay**

**ANEXO I
PLAN DE RUTAS**

Sección 1:

Rutas a ser operadas por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de Jamaica.

PUNTOS DE PARTIDA	DESDE	PUNTOS INTERMEDIOS	HASTA	PUNTOS EXTRATERRITORIALES
Cualquier punto	Cualquier punto en Jamaica	Cualquier punto	Cualquier punto en Uruguay	Cualquier punto

Sección 2:

Rutas a ser operadas por la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) de Uruguay

PUNTOS DE PARTIDA	DESDE	PUNTOS INTERMEDIOS	HASTA	PUNTOS EXTRATERRITORIALES
Cualquier punto	Cualquier punto en Uruguay	Cualquier punto	Cualquier punto en Jamaica	Cualquier punto

Notas:

Cada línea aérea designada de cada Parte Contratante podrá, en cualquiera o en todos los vuelos y a su elección:

- (1) Operar vuelos en cualquier dirección o en ambas direcciones;
- (2) Combinar distintos números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
- (3) Prestar servicio a puntos de partida, intermedios y extraterritoriales, así como a puntos situados en territorio de las Partes Contratantes, en cualquier combinación y orden;
- (4) Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno;
- (5) Transferir tránsito desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra aeronave en cualquier punto dentro de las rutas; y
- (6) Prestar servicio a puntos detrás de cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y podrá ofrecer y anunciar tales servicios al público como a través de servicios;
- (7) Hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de la otra Parte Contratante;
- (8) Llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte Contratante;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico que de otro modo estaría permitido en virtud del presente Acuerdo, siempre que se preste servicio a un punto en el territorio de la Parte Contratante que designe a las líneas aéreas.

Sección 3

Todos los servicios de carga

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de Jamaica puede(n) operar servicios de carga entre Uruguay y cualquier punto o puntos y la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de Uruguay puede(n) operar servicios de carga entre Jamaica y cualquier punto o puntos.

Artículo 4

Cambio de calibre

En cualquier segmento o segmentos de las rutas mencionadas, una línea aérea designada podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación para cambiar en cualquier momento en la ruta, de tipo o de cantidad de aeronave operada, siempre que, en la dirección saliente, el transporte extraterritorial a ese punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado la línea aérea y, en la dirección entrante, el transporte hacia el territorio de la Parte que haya designado la línea aérea sea una continuación del transporte extraterritorial a ese punto.

ANEXO II

Lista de Estados Miembros de la CARICOM a los que se hace referencia en los Artículos 4 y 5 del presente Acuerdo

Antigua y Barbuda
Mancomunidad de las Bahamas
Barbados
Belice
Mancomunidad de Dominica
Granada
República de Guyana
Haití
Jamaica
San Cristóbal y Nieves
Santa Lucía
San Vicente y las Granadinas
República de Surinam
República de Trinidad y Tobago