

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO

1. Delegaciones representantes de las autoridades aeronauticas de la Republica Oriental del Uruguay y de la República Portuguesa se reunieron en Lisboa el 8 y 9 de setiembre de 1998, con el fin de negociar un acuerdo de transporte aéreo entre los dos países.
2. Los miembros de las dos delegaciones están mencionados en el Anexo I del presente Memorandum.
3. Las negociaciones se llevaron en un clima amistoso y con un espíritu de entendimiento mutuo y las autoridades aeronauticas representadas por sus respectivos Directores Generales acordaron mantener una estrecha relación en todos los temas relacionados con la aeronáutica, por el bien de la aviación civil de ambos países.
4. Las delegaciones acordaron un texto de proyecto de Acuerdo, que se ha agregado como Anexo II al presente Memorandum. Dicho texto fue inicialado por los jefes de ambas delegaciones y será presentado a sus respectivos Gobiernos para su aprobación.
5. Debido a que el criterio de la República Oriental del Uruguay en cuanto a designación de líneas aereas es diferente del de la República Portuguesa, ambas delegaciones acordaron la



celebración de consultas, en caso necesario, a fin de evaluar el interés mutuo del revisar la cláusula de designación de líneas aéreas del presente Acuerdo.

6. Ambas delegaciones acordaron que en caso de que una norma del Acuerdo Servicios Aéreos estuviera en conflicto con obligaciones vinculantes de cualquiera de las Partes Contratantes, las Partes Contratantes celebrarán consultas para discutir los necesarios ajustes al Acuerdo.

7. La delegación de la República Oriental del Uruguay explicó la actual estructura de PLUNA S.A. en cuanto a su propiedad y control. La delegación Portuguesa llegó al convencimiento de que, en la actualidad, la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea corresponden por derecho a la República Oriental del Uruguay y sus nacionales.

Código Compartido y Otros Acuerdos Comerciales

8. Al explotar los servicios aéreos en las rutas acordadas, la línea aérea designada por cada Parte Contratante, podrá celebrar acuerdos de operación conjunta o comerciales con cualesquiera otras líneas aéreas titulares de los correspondientes derechos de tráfico, compartiendo entre otras cosas sus códigos y capacidad (acuerdos sobre código compartido y bloqueo de espacio) en las siguientes formas y prioridades:



Código compartido bilateral

Servicios directos entre líneas aéreas designadas

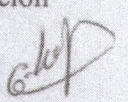
- 8.1. (a) Cuando las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes celebren acuerdos sobre código compartido, la capacidad utilizada por el transportador no explotador no se tendrá en cuenta respecto de los derechos de capacidad de dicho transportador, si los tuviere.

Combinación/continuación de servicios entre líneas aéreas designadas

- 8.1. (b) La línea aérea designada por una Parte Contratante, podrá celebrar acuerdos de cooperación con la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, para la combinación/continuación de servicios, para los que tengan los correspondientes derechos en los tramos respectivos.

Código Compartido con Terceros

- 8.2. En caso de que no pueda arribarse a un acuerdo bilateral sobre código compartido, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, podrán tomar en cuenta la solicitud de una línea aérea designada para llevar a cabo operaciones de código compartido con líneas aéreas de terceros países. Tales solicitudes serán analizadas y decididas, caso por caso, de conformidad con sus propios méritos y tomando bien en cuenta los intereses y posibles efectos sobre la operación de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante.



En caso de que se esperen efectos negativos, una de las condiciones para una aprobación definitiva de tal operación será la concesión de beneficios equivalentes para la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, a ser acordados por las respectivas autoridades aeronáuticas.

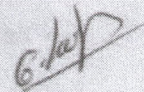
Información al pasajero

8.3. Al reservar, emitir o vender pasajes para servicios en cumplimiento de cualquier acuerdo sobre código compartido, el transportador comercial (transportador no explotador) comunicará a sus pasajeros qué línea aérea operará realmente cada tramo del servicio.

Sistemas de reservas por computadora

9. Ambas delegaciones acordaron esforzarse por aplicar el Código de Conducta de la OACI para la Regulación y Operación de los Sistemas de Reservas por Computadora dentro de su territorio.

10. La delegación de la República Oriental del Uruguay informó a la delegación de la República Portuguesa sobre el principio de reciprocidad efectiva y su alcance tal como está establecido por el derecho interno de dicha Parte Contratante. Ambas delegaciones acordaron que el cumplimiento de dicho principio se determinará de conformidad con lo que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes acordaren oportunamente.

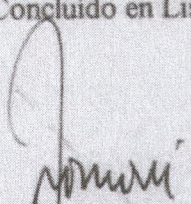


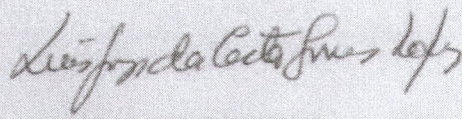
11. Toda vez que la demanda de vuelos no regulares de pasajeros o carga lo justifique, las líneas aéreas de cada Parte Contratante podrán explotar dichos servicios aéreos, originados en los territorios de ambas Partes Contratantes, de conformidad con la legislación y los procedimientos respectivos aplicables.

12. Las autoridades aeronáuticas han acordado además aplicar administrativamente los principios de dicho Acuerdo, mientras no se encuentre en vigor.

13. Este Memorandum de Entendimiento entrará en vigor en la fecha de su firma.

Concluido en Lisboa el 9 de setiembre de 1998.


Por la delegación de la
República Oriental del Uruguay


Por la delegación de la
República Portuguesa

ANEXO I

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Lisboa, 8/9 setiembre de 1998

DELEGACION DE URUGUAY

Jefe de Delegación

Cnel. (Nav.) Félix A. Tornoni

Director General de Aviación Civil

Miembros:

Dr. Sergio A. Pérez Lauro

Director de Transporte Aéreo Comercial

Dr. Luis G. Giorrello Sancho

Asesor Jurídico - DINACIA

Dr. Julio C. Martínez

Asesor Jurídico - DGAC

Dr. Manuel G. Viera Merola

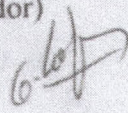
Embajada de Uruguay en Lisboa

Dra. Ma. Angélica González

Asesora Transporte Aéreo MTOP

Dr. Gonzalo Yelpe

Asesor de PLUNA S.A. (observador)



Lisboa, 8/9 setiembre 1998

DELEGACION PORTUGUESA

Jefe de Delegacion

Cte. Luis Jorge Lopes

Director General (en funciones)
Instituto Nacional de Aviación
Civil (INAC)

Miembros

Dr. Luís Almeida

Director de Transporte Aéreo - INAC

Dr^a. Helena Faleiro

Jefa de la División de Acompañamiento
del Mercado - INAC

Dr^a. Fernanda Bandarra

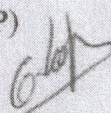
División de Acompañamiento
del Mercado - INAC

Dr. Guedes Dias

Jefe de Acuerdos Comerciales (TAP)

Dr. Walter Correia

Acuerdos Comerciales (TAP)



ANEXO II

2

clap

ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO

ENTRE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y

LA REPUBLICA PORTUGUESA

La REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY y la REPUBLICA PORTUGUESA, de aqui en adelante llamadas "las Partes Contratantes",

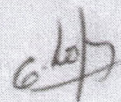
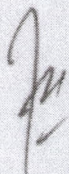
Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios, han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1º

DEFINICIONES

1. A los fines del presente Acuerdo, y a menos que de su contexto se concluya otro significado:
 - a. La expresión "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, y en el caso de la República Portuguesa, el Instituto Nacional de Aviación Civil o, en ambos casos, toda persona u organismo autorizado a cumplir las funciones ejercidas en el presente por dichas autoridades, o funciones similares,



- b. la expresión "el Convenio" significará el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluso todo Anexo adoptado según el Artículo 90 de dicho Convenio y toda modificación a los Anexos o al convenio según los Artículos 90 y 94 del mismo, con tal que dichos Anexos y modificaciones hayan sido adoptados por ambas Partes Contratantes;
- c. la expresión "línea aérea designada" significará una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3º del presente Acuerdo;
- d. la expresión "territorio", con relación a un Estado, tendrá el significado a él asignado en el Convenio;
- e. las expresiones "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala no comercial", tendrán los significados asignados a ellas en el Artículo 96 del Convenio;
- f. la expresión "tarifa" significará los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y flete y las condiciones bajo las cuales se aplican dichos precios, incluyendo precios y condiciones por gestoría y otros servicios auxiliares, pero excluyendo remuneración o condiciones para el transporte de correo; y
- g. la expresión "Anexo" significará el Cuadro de Rutas agregado al presente Acuerdo y toda Cláusula o Nota que figure en dicho Anexo.

2. El Anexo a este Acuerdo se considera parte inseparable del mismo.



ARTICULO 2º

DERECHOS DE EXPLOTACION

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo y su Anexo, para la explotación de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo. Tales servicios y rutas serán en adelante denominados "los servicios acordados" y "las rutas especificadas" respectivamente.

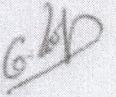
2. La línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará, mientras explote un servicio acordado en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a. De sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante;

b. De aterrizar en dicho territorio con fines no comerciales;

c. De hacer escalas en dicho territorio con el fin de desembarcar y embarcar pasajeros, equipaje, carga y correo provenientes o destinados a puntos en las rutas especificadas, sujeto a lo previsto por este Acuerdo y su Anexo.

3. Ninguna previsión de este Artículo se interpretará que confiere a la línea aérea de una Parte Contratante el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte Contratante pasajeros, equipaje, carga y correo, por remuneración o alquiler y destinados a otro punto del mismo territorio.



ARTICULO 3º

DESIGNACION DE LINEAS AEREAS

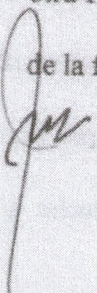
1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar una línea aérea con el fin de explotar los servicios acordados en las rutas especificadas. La notificación de tal designación se hará por escrito, por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que ha designado a la línea aérea, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.
2. Al recibir tal notificación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante con sujeción a lo previsto en los párrafos 3 y 4 del presente Artículo, otorgarán sin demora la correspondiente autorización operativa a la línea aérea designada.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, que justifique que está habilitada para cumplir con las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la explotación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades, de conformidad con las previsiones del Convenio.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de rehusarse a aceptar la designación de una línea aérea y de rehusarse a conceder la autorización operativa mencionada en el párrafo 2 del presente Artículo, o de imponer las condiciones que puedan considerarse necesarias para el ejercicio por una línea aérea designada de los derechos especificados en el Artículo 2º del presente Acuerdo, toda vez que ante dicha Parte Contratante no se pruebe que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea corresponden por derecho a la Parte Contratante que designa la línea aérea o a sus nacionales.



ARTICULO 4°

REVOCACION, SUSPENSION, Y LIMITACION DE DERECHOS

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de revocar una autorización operativa o suspender el ejercicio por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, de los derechos especificados en el Artículo 2° del presente Acuerdo, o imponer las condiciones que puedan considerarse necesarias para el ejercicio de dichos derechos:
 - a) Toda vez que no se pruebe que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea corresponden por derecho a la Parte Contratante que designa la línea aérea o a nacionales de tal Parte Contratante, o
 - b) En caso de que dicha línea aérea no cumpla con las normas legales o reglamentarias de la Parte Contratante que otorga dichos derechos, o
 - c) En caso de que la línea aérea no opere de conformidad con las condiciones prescritas por el presente Acuerdo.
3. A menos que una inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el parágrafo 1 del presente Artículo sea indispensable para impedir ulteriores transgresiones a leyes o reglamentos, tal derecho se ejercerá sólo luego de consultar con la otra Parte Contratante. Tal consulta tendrá lugar dentro del plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de la propuesta de realizarla.



5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios acordados, con tal que las programaciones de vuelo hayan sido aprobadas y las tarifas estén vigentes con respecto a dichos servicios, según lo requerido respectivamente por el Artículo 14 y el Artículo 16 del presente Acuerdo.
6. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar, mediante notificación escrita a la otra Parte Contratante, la designación de su línea aérea, y de sustituirla por la designación de otra línea aérea.



ARTICULO 5º

LEYES Y REGLAMENTOS SOBRE INGRESO Y DESPACHO

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante relativas a la admisión, permanencia, o partida desde su territorio de aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o en la explotación y navegación aérea de dichas aeronaves dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de ambas Partes Contratantes sin distinción de su nacionalidad, y serán cumplidas por tales aeronaves al ingresar o al partir del territorio de dicha Parte Contratante, o mientras se encuentren en él.
2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante relativos a la admisión, permanencia, o partida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo transportados a bordo de las aeronaves, tales como los reglamentos relativos al ingreso, despacho, migración, pasaportes, aduana y control sanitario, serán cumplidos por o en representación de dichos pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo, a la entrada o partida del territorio de esa Parte Contratante o mientras se encuentren en él.



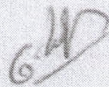
ARTICULO 6º

DERECHOS DE ADUANA Y OTRAS EXPENSAS

1. Las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la línea aérea designada por cada Parte Contratante, así como su equipo regular, repuestos, provisión de combustibles y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones de las aeronaves, (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos del pago de derechos de aduana, tasas de inspección y otros derechos o tributos al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, con tal que tales equipos, provisiones y suministros de las aeronaves permanezcan a bordo de las mismas, hasta que sean reexportados, o se utilicen en la parte del trayecto cumplido sobre dicho territorio.
2. También estarán exentas del pago de los mismos derechos, tasas y tributos, con excepción de las contraprestaciones correspondientes a los servicios prestados:
 - b) Las provisiones de las aeronaves llevadas a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites establecidos por las autoridades de una de las Partes Contratantes, y para su uso a bordo de una aeronave en vuelo de partida, utilizada en un servicio internacional por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante;
 - c) Los repuestos y equipo regular ingresado al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o la reparación de aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante;



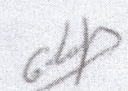
- d) Los combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles destinados a la provisión de aeronaves en vuelo de partida operadas en servicios internacionales de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, aún cuando dichos suministros hayan de ser utilizados en la parte del trayecto cumplida sobre el territorio de la Parte Contratante en la que sean embarcados.
3. Podrá exigirse que los materiales referidos en los subparágrafos a, b, y c anteriores, sean mantenidos bajo la supervisión o control aduanero.
4. El equipo regular de a bordo, así como los materiales y suministros mantenidos a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada por una Parte Contratante, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados, o se disponga de ellos de otra manera de conformidad con las reglamentaciones aduaneras.
5. Las exenciones previstas por el presente Artículo, también serán aplicables en situaciones en que la línea aérea designada por una de las Partes Contratantes haya acordado con otra línea aérea u otras líneas aéreas, el préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los bienes especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, con tal que dicha línea aérea o líneas aéreas gocen de exenciones similares concedidas por la otra Parte Contratante.



ARTICULO 7°

EXPENSAS A CARGO DEL USUARIO

Las expensas por la utilización de instalaciones y servicios aeroportuarios y de navegación aérea proporcionados por una Parte Contratante a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, no serán superiores a aquellas a ser pagadas por aeronaves nacionales que explotan similares servicios internacionales regulares. Tales expensas serán justas y razonables y estarán fundadas en sanos principios económicos.



ARTICULO 8°

PASAJEROS Y CARGA EN TRANSITO DIRECTO

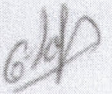
Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante que no abandonen el área aeroportuaria reservada a tal fin, sólo estarán sujetos a un control simplificado excepto con respecto a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos del pago de derechos de aduana y otros tributos similares.



ARTICULO 9°

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

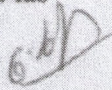
1. Los certificados de aeronavegabilidad, títulos de aptitud y licencias, expedidos o revalidados por una Parte Contratante, que se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de la explotación de los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre que tales certificados o licencias sean expedidos o revalidados de conformidad con las normas establecidas de conformidad con el Convenio.
2. Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de rehusar el reconocimiento, para los vuelos sobre su propio territorio, de los títulos de aptitud y las licencias concedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.



ARTICULO 10

SEGURIDAD

1. De conformidad con los derechos y obligaciones establecidos por el Derecho Internacional, las Partes Contratantes confirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de los derechos y obligaciones que tienen en virtud del Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán 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 setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971, y todo otro Convenio sobre seguridad de la aviación del que las Partes Contratantes lleguen a ser Partes.
2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que tales disposiciones sobre seguridad fueren aplicables a las



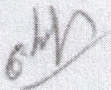
Partes Contratantes, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los explotadores de aeronaves que tuvieran la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante declara que podrá exigirse de dichos explotadores de aeronaves que cumplan con las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3. del presente Artículo, exigidas por la otra Parte Contratante para el ingreso, partida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte Contratante dará también atenta consideración a toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte especiales medidas razonables de seguridad, con el fin de hacer frente a una amenaza determinada.
5. Cuando ocurriere un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas destinadas a poner término en forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.



ARTICULO 11
REPRESENTACION

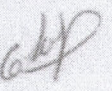
1. La línea aérea designada por una Parte Contratante podrá:
 - a) Establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de billetes de pasajes aéreos, así como otras instalaciones necesarias para el suministro de transporte aéreo;
 - b) Ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante – de conformidad con las leyes y reglamentaciones de esa otra Parte Contratante relativas al ingreso, a la residencia, y laborales – el personal de gerencia, ventas, técnico, operativo y especializado necesario para el suministro de transporte aéreo, y
 - c) Encargarse directamente y, a discreción de dichas líneas aéreas, mediante sus agentes, de la comercialización de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante.
3. Cada línea aérea tendrá el derecho de comercializar tal transporte, y toda persona podrá libremente contratar dicho transporte, en moneda local o en monedas de otros países libremente convertibles de conformidad con las reglamentaciones vigentes sobre cambio de moneda extranjera.
4. Se aplicarán los mismos principios sobre actividades comerciales a las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar que las oficinas representantes de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, puedan ejercer sus actividades en debida forma.



ARTICULO 12

TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES

Cada Parte Contratante otorga a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante el derecho de transferir libremente a la cotización oficial, o a falta de ella, a una cotización equivalente, los excedentes de los ingresos sobre los egresos, provenientes del transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo. A falta de disposiciones adecuadas de un acuerdo de pago, la transferencia mencionada podrá efectuarse en moneda convertible de conformidad con las leyes y reglamentaciones nacionales aplicables sobre cambio de moneda extranjera.



ARTICULO 13

CAPACIDAD

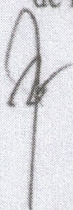
1. Habrá justas e iguales oportunidades para las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes, de explotar los servicios acordados en las rutas especificadas, entre sus respectivos territorios.

2. Al explotar los servicios acordados, la línea aérea designada por cada Parte Contratante tendrá en cuenta los intereses de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, de modo de no afectar indebidamente los servicios prestados por aquélla en toda la ruta o parte de la misma.

3. Los servicios acordados prestados por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes guardarán estrecha relación con los requerimientos de transporte del público en las rutas especificadas y tendrán como su primer objetivo la prestación, según coeficiente de carga razonable, de capacidad suficiente para satisfacer las necesidades actuales y moderadamente anticipadas de transporte, incluyendo las variaciones estacionales, para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo embarcados o desembarcados en el territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea.

4. Todo servicio de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo embarcados en el territorio de la otra Parte Contratante y desembarcados en puntos ubicados en terceros países, en las rutas especificadas o viceversa, se prestará de conformidad con el principio general de que la capacidad se adecuará a:

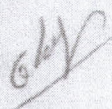
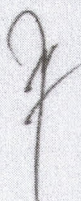
a) los requerimientos de transporte embarcado o desembarcado en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la línea aérea;



b) los requerimientos de transporte en la zona atendida por la línea aérea, luego de tomar en cuenta los otros servicios aéreos establecidos por las líneas aéreas pertenecientes a los Estados situados en el área; y

c) los requerimientos económicos de toda la operación de la línea aérea.

5. La frecuencia y la capacidad estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Dicha capacidad se ajustará periódicamente a los requerimientos de tráfico y tales ajustes se someterán también a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
6. En caso de que las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes no llegaren a un acuerdo sobre la capacidad a ofrecer, se remitirán a lo establecido en el Artículo 18 del presente Acuerdo.
7. Si nuevamente examinada, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes no llegaran a un acuerdo sobre la capacidad a ofrecer en los servicios acordados, la capacidad que podrá ser ofrecida por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes no excederá de la capacidad total, incluyendo las variaciones estacionales, que previamente se hubiera acordado proveer.



ARTÍCULO 14

APROBACIÓN DE LAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN

1. Las programaciones de vuelo de los servicios acordados y en general las condiciones de su explotación, serán sometidas por la línea aérea designada de una Parte Contratante a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante por lo menos treinta (30) días antes de la fecha programada para su implementación. Toda modificación a tales programaciones o condiciones de su explotación será también sometida a las autoridades aeronáuticas para su aprobación. En casos especiales, el plazo anterior podrá reducirse sujeto al acuerdo de dichas autoridades.

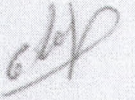
2. En caso de modificaciones especiales o de vuelos especiales suplementarios, la línea aérea designada por una Parte Contratante solicitará previa autorización a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, por lo menos cuatro días hábiles antes de la operación programada. En casos especiales, el plazo podrá reducirse con sujeción al acuerdo de dichas autoridades.



ARTÍCULO 15

ESTADÍSTICAS

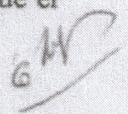
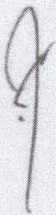
Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a su solicitud, las estadísticas que puedan razonablemente requerirse a efectos de constatar la capacidad ofrecida en los servicios acordados.



ARTICULO 16

TARIFAS

1. Las tarifas que se apliquen por la línea aérea designada por una Parte Contratante al transporte hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo el costo de la operación, un beneficio razonable y las tarifas de otras líneas aéreas que exploten la totalidad o parte de la misma ruta.
2. Las tarifas a que refiere el párrafo 1 de este Artículo, serán acordadas, en la medida de lo posible, entre las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes, luego de consultas en caso necesario, con otras líneas aéreas que exploten la totalidad o parte de la ruta, y a tal acuerdo se llegará, siempre que ello sea posible, utilizando los procedimientos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional para la determinación de las tarifas.
3. Las tarifas acordadas serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse, con el acuerdo de dichas autoridades.
4. Dicha aprobación podrá otorgarse expresamente. Si ninguna de las autoridades aeronáuticas expresare su desaprobación dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de su presentación, de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo, dichas tarifas se considerarán aprobadas. En caso de que se redujera el plazo para su presentación, como lo prevé el párrafo 3 del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas podrán acordar que el



plazo dentro del cual una desaprobación deba ser notificada, será inferior a treinta (30) días.

5. Si una tarifa no pudiese ser acordada de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo, o si, durante el plazo aplicable de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo, una autoridad aeronáutica comunicare a la otra autoridad aeronáutica su desaprobación de una tarifa acordada de conformidad con lo previsto en párrafo 2, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa por acuerdo mutuo.
6. Si las autoridades aeronáuticas no pudieren acordar una tarifa cualquiera presentada a ellas de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo, o la determinación de una tarifa de conformidad con el párrafo 5 del presente Artículo, la controversia se solucionará según lo previsto en el Artículo 21 del presente Acuerdo para la solución de controversias.
7. Una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del presente Artículo, continuará en vigor hasta que una nueva tarifa haya sido establecida. Sin embargo, una tarifa no podrá extenderse en virtud del presente párrafo por más de doce (12) meses después de la fecha en que de otro modo hubiera expirado.



ARTICULO 17

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar la realización de consultas en todo momento relativas a normas sobre seguridad operacional en cualquier área concernientes a tripulación, aeronaves o su operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de dicha solicitud.
2. Si luego de tales consultas, una de las Partes Contratantes halla que la otra Parte Contratante no cumple ni hace cumplir efectivamente normas sobre seguridad operacional en cualquiera de tales áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas a la fecha en cumplimiento del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de tal circunstancia y de los pasos que considera necesarios para cumplir aquellas normas mínimas, y la otra Parte Contratante adoptará la apropiada acción correctiva. En caso de que la otra Parte Contratante no adoptare una acción apropiada dentro de los quince (15) días o de un plazo mayor que pudiere acordarse, se justificará la aplicación del Artículo 4° del presente Acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la línea aérea designada por una Parte Contratante en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la



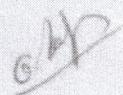
otra Parte Contratante, ser examinada por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para controlar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y de su equipo (en este Artículo llamada "inspección de rampa"), con tal que ello no lleve a una demora desmedida.

4. Si una inspección de rampa o una serie de inspecciones de rampa hace surgir:

- a) Serias dudas de que una aeronave o la operación de una aeronave cumpla las normas mínimas establecidas a la fecha de conformidad con el Convenio, o
- b) Serias dudas de que efectivamente se cumplan, y se impongan las normas de seguridad operacional establecidas a la fecha de conformidad con el Convenio,

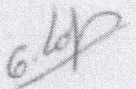
la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección, tendrá derecho a concluir, a los fines del Artículo 33 del Convenio, que los requerimientos según los cuales se han emitido o revalidado los certificados a dicha aeronave, o a su tripulación, o que los requerimientos según los cuales dicha aeronave es operada, no son iguales o superiores a los de las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En caso de que el acceso con el fin de llevar a cabo una inspección de rampa a una aeronave operada por la línea aérea designada por una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 3, se deniegue por el representante de dicha línea aérea designada, la otra Parte Contratante tendrá derecho a abrigar serias dudas del tipo a que refiere el párrafo 4 anterior, y extraer las conclusiones referidas en dicho párrafo.



6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización operativa de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, de una serie de inspecciones de rampa, de una negativa de acceso a una inspección de rampa, de consultas o de otra manera, que es indispensable una acción inmediata para la seguridad operacional de las líneas aéreas designadas.

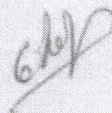
7. Toda medida tomada por una Parte Contratante de conformidad con los parágrafos 2 o 6 anteriores, cesará una vez que cese de existir su fundamento.



ARTICULO 18

CONSULTAS

1. A efectos de asegurar una estrecha cooperación relativa a todos los temas referentes a la implementación y aplicación del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se consultarán toda vez que sea necesario, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes.
2. Tales consultas comenzarán dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud escrita por una Parte Contratante, a menos que las Partes Contratantes acordaren otra cosa.



ARTICULO 19

MODIFICACION DEL ACUERDO

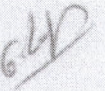
1. Si una de las Partes Contratantes considera deseable modificar una disposición del presente Acuerdo, podrá en todo momento solicitar una consulta a la otra Parte Contratante. Tal consulta comenzará dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, a menos que otra cosa se acordare.
2. Toda enmienda o modificación al presente Acuerdo se establecerá entre las Partes Contratantes de conformidad con sus propios procedimientos constitucionales, y entrará en vigor cuando fuere confirmada por Intercambio de Notas enviadas a través de canales diplomáticos.
3. La modificación del Anexo podrá efectuarse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, y entrará en vigor mediante Intercambio de Notas enviadas a través de canales diplomáticos.



ARTICULO 20

ADECUACION A LOS CONVENIOS MULTILATERALES

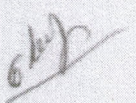
El presente Acuerdo y su Anexo se entenderán enmendados sin necesidad de acuerdo previo en cuanto sea necesario para adecuarlos con todo Convenio o Acuerdo Multilateral que pudiere vincular a ambas Partes Contratantes



ARTICULO 21

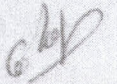
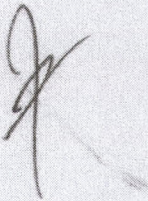
SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiere una controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes tratarán en primer lugar, de solucionarla mediante negociaciones directas.
2. Si las Partes Contratantes no arribaren a una solución mediante la negociación, podrán acordar someter la controversia a la decisión de una persona u organismo, o bien, la controversia podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal de 3 árbitros, uno a ser nombrado por cada Parte Contratante y el tercero a ser designado por los dos anteriores así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días, a partir de la fecha de la recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una nota enviada por la otra, a través de canales diplomáticos solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro se designará dentro de un plazo posterior de sesenta (60) días. Si ninguna de las Partes Contratantes nombrara un árbitro dentro del plazo especificado, o si el tercer árbitro no fuera designado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, que designe un árbitro o



árbitros según lo requiera el caso. En tal circunstancia, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal arbitral.

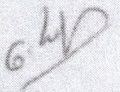
3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir toda decisión dictada de conformidad con el parágrafo 2 del presente Artículo.
4. Si una de las Partes Contratantes o la línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes dejara de cumplir la decisión dictada de conformidad con el parágrafo 2 del presente artículo, y mientras subsistiere esa actitud, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar todos los derechos o privilegios que hubiere conferido en virtud del presente Acuerdo, a la Parte Contratante que estuviere en falta.
5. Cada Parte Contratante sufragará los honorarios del árbitro que haya nombrado. Las restantes expensas del tribunal arbitral serán cubiertas en partes iguales por las Partes Contratantes.



ARTICULO 22

CESE DE VIGENCIA

Cada Parte Contratante podrá en todo momento notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo; tal notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo dejará de estar en vigencia a la medianoche en el lugar de recepción de la notificación, 12 (doce) meses después de la fecha de recibida dicha notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de denuncia fuere retirada por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. A falta de acuse de recibo de la otra Parte Contratante, se entenderá que la notificación se ha recibido catorce (14) días después de recibida la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.



ARTICULO 23

REGISTRO

Este Acuerdo y toda enmienda al mismo se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 24

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes, mediante intercambio de Notas Diplomáticas, se notifiquen el cumplimiento de sus requerimientos constitucionales.

En testimonio de lo cual los suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos firman el presente Acuerdo.

Concluido en el de de 19..... en dos originales en los idiomas castellano y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

En representación de la
República Oriental del

Uruguay



En representación de la
República Portuguesa



ANEXO

Sección 1

Rutas a ser explotadas en ambas direcciones por la línea aérea designada por la República Portuguesa:

Puntos en Portugal - puntos intermedios - Montevideo - puntos más allá

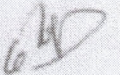
Sección 2

Rutas a ser explotadas en ambas direcciones por la línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:

Puntos en Uruguay - puntos intermedios - Lisboa - puntos más allá

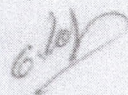
Notas:

1. La línea aérea designada por cada Parte Contratante podrá en cualquier vuelo o en todos ellos, omitir cualesquiera puntos intermedios o puntos más allá arriba mencionados, con tal que los servicios acordados en la ruta comiencen o terminen en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea.



2. La línea aérea designada por cada Parte Contratante podrá seleccionar cualesquiera puntos intermedios o puntos más allá a su propia elección, y podrá cambiar su selección en la siguiente estación con la condición de que ningún derecho de tráfico sea ejercido entre aquellos puntos y el territorio de la otra Parte Contratante.

3. El ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad sobre específicos puntos intermedios o puntos más allá estará sujeto al acuerdo entre las autoridades aeronauticas de ambas Partes Contratantes.



1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the position of the various groups of the population. It is a very interesting and informative study of the social and economic conditions of the country.

2. The second part of the report deals with the political situation of the country. It is a very interesting and informative study of the political conditions of the country.

3. The third part of the report deals with the cultural situation of the country. It is a very interesting and informative study of the cultural conditions of the country.

4. The fourth part of the report deals with the economic situation of the country. It is a very interesting and informative study of the economic conditions of the country.

5. The fifth part of the report deals with the social situation of the country. It is a very interesting and informative study of the social conditions of the country.