

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
Y
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en lo sucesivo, "las Partes"),

En el deseo de fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia en el mercado entre líneas aéreas, con mínima intervención y reglamentación de parte de los gobiernos;

En el deseo de facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional;

En el deseo de hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, al menor precio que no signifique ni discriminación ni abuso de posiciones dominantes, y de alentar a cada línea aérea a elaborar y aplicar unas tarifas innovadoras y competitivas;

En el deseo de velar por el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y de reafirmar su grave inquietud por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro a las personas o los bienes, perjudican las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la aviación civil;

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

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o su organismo sucesor, y en el caso de la República Oriental del Uruguay, el Ministerio de Defensa y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerza dicho Ministerio.
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda.
3. "Transporte aéreo" significa todo servicio prestado mediante aeronaves para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arriendo.
4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende:
 - a. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al literal a, artículo 94 del Convenio y que haya sido ratificada por las dos Partes, y
 - b. Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al artículo 90 del Convenio, en cuanto que dicho Anexo o enmienda esté en vigencia para las dos Partes en cualquier momento determinado.
5. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 del presente Acuerdo.
6. "Costo total" significa el costo de prestar el servicio más un recargo justificado por gastos administrativos.
7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.
8. "Precio" significa cualquier flete, tarifa o tasa por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos que cobren las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rijan la oferta de dicho flete, tarifa o tasa.
9. "Escala sin fines comerciales" significa el aterrizaje para fines que no sean el embarco o desembarco de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo.
10. "Territorio" significa las extensiones de tierra que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una Parte, y las aguas territoriales adyacentes.

11. "Cargos al usuario" significa el gravamen que se impone a las líneas aéreas por prestarles los servicios o las instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones afines.

ARTÍCULO 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:

- a. El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- b. El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines comerciales.
- c. Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no supondrá la concesión a las líneas aéreas de una Parte del derecho a admitir a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros con su equipaje, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a cuantas líneas aéreas desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones. Esas designaciones se comunicarán por escrito a la otra Parte por vía diplomática, especificando si la línea aérea en cuestión está autorizada para realizar el transporte aéreo estipulado en el Anexo I o el estipulado en el Anexo II o ambos.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para la concesión de las autorizaciones de servicio y los permisos técnicos, la otra Parte concederá los debidos permisos y autorizaciones con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

- a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales de dicha Parte o a ambos.
- b. La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según el ordenamiento que la Parte que estudie sus solicitudes aplique normalmente al funcionamiento del transporte aéreo internacional.

c. La Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas enunciadas en el artículo 6 (Seguridad operacional) y el artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTÍCULO 4

Revocación de la autorización

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de funcionamiento o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe ni a los nacionales de dicha Parte ni a ninguno de los dos.

b. La línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir el ordenamiento al que se refiere el artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo.

c. La otra Parte no cumpla y administre las normas enunciadas en el artículo 6 (Seguridad operacional).

2. A menos que resulte esencial la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los literales a y b, párrafo 1 del presente artículo, los derechos estipulados por el presente artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.

3. El presente artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a retirar, revocar, limitar o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las leyes

1. A la entrada en el territorio de una Parte o a la salida del mismo o durante la permanencia en él, las líneas aéreas de la otra Parte cumplirán el ordenamiento de la primera relativo a la operación y navegación de aeronaves.

2. A la entrada en el territorio de una Parte o a la salida del mismo o durante la permanencia en él se cumplirá el ordenamiento relativo al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, los tripulantes o la carga de aeronaves (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o en el caso del correo, los reglamentos postales), directamente por dichos pasajeros, tripulantes y carga de las líneas aéreas de la otra Parte o en su nombre.

ARTÍCULO 6

Seguridad operacional

1. Cada Parte reconocerá la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que expida o convalide la otra Parte y estén vigentes, a efectos de la prestación del transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo, a condición de que los requisitos para la concesión de dichos certificados o licencias igualen, por lo menos, las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio. Cada Parte, sin embargo, podrá denegar la validez a efectos de los vuelos sobre su propio territorio de los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad operacional que imponga la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y el funcionamiento de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no impone eficazmente ni administra normas y requisitos de seguridad operacional en estos aspectos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que se estipulen con arreglo al Convenio, notificará a la otra Parte de esa conclusión y de las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas; la otra Parte tomará las debidas medidas correctivas. Cada Parte se reserva el derecho a retirar, revocar o restringir la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas designadas por la otra Parte si esa Parte no toma las debidas medidas correctivas en un plazo prudencial.

ARTÍCULO 7

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin que por ello se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la indemnidad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como para enfrentarse a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas y las prácticas pertinentes recomendadas de la aviación civil estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio. Asimismo, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan su sede o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él, y en tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipaje, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes del embarco de pasajeros o carga y durante el transcurso del mismo. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para confrontar alguna amenaza en particular.

5. En el caso de incidente o de amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la indemnidad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas convenientes que se propongan terminar con prontitud y seguridad dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de quince días a partir de la fecha de dicha solicitud, habrá justificación para retirar, revocar, restringir o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera en caso de urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días de plazo.

ARTÍCULO 8

Oportunidades comerciales

1. Las líneas aéreas de cada Parte podrán establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con el ordenamiento de la otra Parte relativo al ingreso, la residencia y el empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él a gerentes, vendedores, técnicos, operarios y otros especialistas que hagan falta para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada tendrá derecho a proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, si lo prefiere, seleccionar a algunos entre los agentes en competencia para que los presten total o parcialmente. Estos derechos estarán limitados solamente por restricciones físicas impuestas por consideraciones relativas a la

seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones excluyan los servicios propios, los servicios de escala estarán a la disposición de todas las líneas aéreas en condiciones de igualdad; las tarifas se basarán en el costo de los servicios prestados, y dichos servicios serán equiparables, en índole y calidad, a los servicios propios que se prestarían si fueran posibles.

4. Cualquier línea aérea de cada Parte podrá efectuar ventas de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente, y a criterio de la línea aérea, por medio de sus agentes, salvo por las disposiciones específicas sobre fletamentos de la Parte en cuyo territorio se origine el vuelo acerca de la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de anulación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprarlo, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y transferir a su país, previa solicitud, los ingresos en el territorio de la otra Parte que rebasen las sumas desembolsadas en el mismo. Se permitirán la pronta conversión y transferencia, sin imponerles restricciones ni gravámenes, a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de transferencia.

6. Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos contraídos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país. A su criterio, las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.

7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, por ejemplo, arreglos de fletamento parcial, de códigos compartidos o de arrendamiento, con:

- a. Una línea aérea o más de cualquiera de las Partes;
- b. Una línea aérea o más de un tercer país, y
- c. Un proveedor de transporte terrestre de cualquier país;

a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos i) tengan la debida autorización y ii) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a esos arreglos.

8. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga de las dos Partes que empleen, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualesquier puntos en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, lo que incluye el transporte a todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, y también, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga en depósito aduanero, según el ordenamiento aplicable. Dicha carga, ya se transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación e instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas, a su iniciativa, podrán efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los

proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse a un solo precio hasta el destino para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando no se induzca en error a los remitentes acerca de las circunstancias de dicho transporte.

ARTÍCULO 9

Derechos aduaneros y gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que tengan en servicio en el transporte aéreo internacional las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto (los motores inclusive), suministros (incluidos, entre otros, los artículos de comida, bebida, licor y tabaco y demás productos destinados para la venta a los pasajeros o para el consumo de éstos en cantidades restringidas durante el vuelo) y otros objetos que se destinen o utilicen sólo en relación con el funcionamiento o la conservación de las aeronaves que participen en el transporte aéreo internacional estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones de importación y de todos los impuestos sobre bienes y sobre el patrimonio, derechos de aduana, gravámenes sobre el consumo, y tasas y tarifas similares que i) impongan las autoridades nacionales y ii) no se basen en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, y con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes, tasas y tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado:

a. Los suministros ingresados o proporcionados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

b. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional.

c. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio para uso en aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

d. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo

internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Se podrá exigir que el equipo y los suministros a los que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo se guarden bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones que estipula el presente artículo se concederán asimismo cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otras líneas aéreas que igualmente disfruten de dichas exenciones de la otra Parte, el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los objetos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo.

ARTÍCULO 10

Cargos al usuario

1. Los cargos al usuario que graven las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán injustificadamente, y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los cargos al usuario se gravarán a todas las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables de que goce cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijen esos cargos.

2. Los cargos al usuario gravados a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederla, a una parte equitativa del costo total que signifique para las autoridades fiscales competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones del aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto y en el sistema aeroportuario. Dichos cargos podrán tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se graven esos derechos se proporcionarán de forma eficiente y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los gravámenes están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Cada Parte alentará a las autoridades fiscales competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de arreglo de controversias con arreglo al artículo 14, no se considerará que una Parte ha contravenido alguna disposición del presente artículo a menos que i) no emprenda, en un plazo prudencial, el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o que ii) con posterioridad a dicho examen, deje de tomar las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier gravamen o práctica que sea incompatible con el presente artículo.

ARTÍCULO 11

Competencia leal

1. Cada Parte concederá una oportunidad justa e igual a las líneas aéreas designadas de las dos Partes para que compitan por el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.

3. Una Parte no impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de prioridad ni de proporción en la distribución del tráfico, ni concederá compensaciones por no presentar objeciones, ni hará otras exigencias con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los fines del presente Acuerdo.

4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, horarios, programas de vuelos de fletamento o planes operativos, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera esa documentación para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos consiguientes para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12

Fijación de precios

1. Cada Parte permitirá que los precios del transporte aéreo los fije cada línea aérea designada por consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a. Evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorios.
- b. Proteger a los consumidores de unos precios que resulten injustificadamente elevados o restrictivos, a causa del abuso de una posición dominante.

c. Proteger a las líneas aéreas contra precios que sean artificialmente bajos a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.

2. No se exigirá que se presenten a las autoridades los precios del transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de las Partes seguirán permitiendo a las autoridades aeronáuticas de las Partes el acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre los precios antiguos, actuales y propuestos, de una manera y en una forma que resulten aceptables a dichas autoridades.

3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuación de un precio que efectivamente cobren o se propongan cobrar i) las líneas aéreas de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o ii) las líneas aéreas de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos, el transporte compartido entre líneas o efectuado por una misma línea. Si una de las Partes considera que dicho precio es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad las razones de su descontento. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días a partir del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonada del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de un precio con respecto al cual se haya presentado un aviso de descontento, cada Parte ejercerá sus mejores oficios para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, ese precio entrará o continuará en vigencia.

ARTÍCULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

ARTÍCULO 14

Arreglo de controversias

1. Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo, a excepción de las que surjan del párrafo 3 del artículo 12 (Fijación de precios), que no se resuelva en la primera vuelta de consultas oficiales, por acuerdo entre las Partes podrá referirse a la decisión de alguna persona o entidad. Si las Partes no llegan a un acuerdo, la controversia se someterá a arbitraje conforme a los procedimientos que se estipulan a continuación.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros integrado de la siguiente forma:

a. En el plazo de 30 días a partir del recibo de la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. En el plazo de 60 días de haber sido nombrados, estos dos árbitros nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del tribunal de arbitraje.

b. Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el literal a del presente párrafo, cualquiera de las Partes podrá pedir al presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el vicepresidente de más categoría que no esté descalificado por ese motivo.

3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal de arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio reglamento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una decisión firme. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes y a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

4. Salvo acuerdo en contrario o según las instrucciones del tribunal, cada Parte en la controversia presentará una memoria en el plazo de 45 días de la integración plena del tribunal. Las respuestas deberán recibirse 60 días después. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.

5. El tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en el plazo de 30 días a partir de la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

6. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución en el plazo de 15 días de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará en el plazo de 15 días de dicha solicitud.

7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.

8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el literal b, párrafo 2 del presente artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTÍCULO 15

Denuncia

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese período.

ARTÍCULO 16

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 17

Entrada en vigor

El presente Acuerdo y sus Anexos se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha de la firma y entrarán en vigor en la fecha de la última nota diplomática por la que las Partes se confirman que se han cumplido los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

A la entrada en vigencia, el presente Acuerdo sustituirá al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos de América, con su Anexo, suscrito en Montevideo el 14 de diciembre de 1946, y enmendado por el Acuerdo efectuado mediante canje de notas en Montevideo el 9 de julio de 1976 y el 9 de febrero de 1977, y por el Acuerdo efectuado por canje de notas en Montevideo el 15 de julio de 1991.