I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

24122 *Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República Oriental del Uruguay, hecho en Kuala Lumpur el 22 de octubre de 2024.*

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ÍNDICE

Preámbulo.

Artículo 1. Definiciones.
Artículo 2. Derechos operativos.
Artículo 3. Designación de compañías aéreas.
Artículo 4. Revocaciones.
Artículo 5. Exenciones.
Artículo 6. Tarifas aeroportuarias.
Artículo 7. Tarifas.
Artículo 8. Oportunidades comerciales.
Artículo 9. Transferencia de fondos.
Artículo 10. Leyes y reglamentos.
Artículo 11. Certificados y licencias.
Artículo 12. Seguridad operacional.
Artículo 13. Seguridad.
Artículo 14. Régimen fiscal.
Artículo 15. Capacidad.
Artículo 16. Estadísticas.
Artículo 17. Consultas.
Artículo 18. Modificaciones.
Artículo 19. Solución de controversias.
Artículo 20. Registro.
Artículo 21. Convenios multilaterales.
Artículo 22. Denuncia.
Artículo 23. Entrada en vigor.

PREÁMBULO

El Reino de España y la República Oriental del Uruguay, denominados en adelante Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las compañías respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el grado máximo de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

a) El término convenio significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho convenio, cualquier modificación de los anexos o del convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) El término Autoridades Aeronáuticas significa por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica Dinacia y la Junta Nacional de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;

c) El término compañía aérea designada, se refiere a cualquier empresa de transporte aéreo, dedicada al tráfico internacional, que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente acuerdo, según lo establecido en el artículo 3 del mismo;

d) Los términos territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tienen el mismo significado que les dan los artículos 2 y 96 del convenio;

e) El término acuerdo significa este Acuerdo Aéreo, sus anexos y cualquier enmienda a los mismos;

f) El término OACI significa la Organización de Aviación Civil Internacional.

g) El término rutas especificadas significa las rutas establecidas o a establecer en el anexo al presente acuerdo;

h) El término servicios convenidos significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;

i) El término tarifa significa los precios a pagar para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan;

j) El término nacionales, en el caso de España, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea; y para Uruguay los Países Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

k) El término Tratados de la Unión Europea se entenderá como referido al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2. *Derechos operativos.*

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente acuerdo, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el anexo al mismo.

2. Las compañías aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras operen un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante;

b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del anexo al presente acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente o con destino al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el anexo al presente acuerdo.

3. Los derechos especificados en los sub apartados a) y b) del apartado anterior serán garantizados a las compañías aéreas no designadas de cada Parte Contratante.

4. Ninguna disposición del presente acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las compañías aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3. *Designación de compañías aéreas.*

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el número de compañías aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una compañía aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la compañía aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, otorgar sin demora los correspondientes permisos y autorizaciones.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el apartado 2 de este artículo requerirá:

a) En el caso de una compañía aérea designada por el Reino de España:

1. Que esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y

2. Que el control reglamentario efectivo de la compañía aérea lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, apareciendo claramente indicada en la designación la Autoridad Aeronáutica pertinente; y

3. Que la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados Miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de Estados Miembros de la Unión Europea, y/o de otros Estados enumerados en el anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados.

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

1. Que esté establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay y autorizada conforme a la legislación aplicable en la República Oriental del Uruguay; y

2. Que la República Oriental del Uruguay ejerza y mantenga un efectivo control reglamentario sobre la compañía aérea y sea responsable de emitir el Certificado de Operador Aéreo; y

3. Que la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por Estados Miembros de la CLAC o nacionales de Estados Miembros de la CLAC.

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

5. Cuando una compañía aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este acuerdo.

Artículo 4. *Revocaciones.*

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, de suspender el ejercicio por dicha compañía de los derechos especificados en el artículo 2 del presente acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) En el caso de una compañía aérea designada por:

1. El Reino de España:

i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea; o
ii) cuando el control reglamentario efectivo de la compañía aérea no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no figure claramente indicada en la designación; o
iii) cuando la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, ni esté efectivamente controlada por Estados Miembros de la Unión Europea y\o por nacionales de Estados Miembros de la Unión Europea, y\o por otros Estados enumerados en el anexo II y\o por nacionales de esos otros Estados; o
iv) la República Oriental del Uruguay demuestra que, al ejercer derechos de tráfico según el presente acuerdo, en una ruta que incluye un punto en otro Estado miembro, la compañía aérea estaría contraviniendo restricciones sobre derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre la República Oriental del Uruguay y ese otro Estado miembro; o
v) la compañía aérea sea titular de un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro, y no exista acuerdo sobre servicios aéreos entre la República Oriental del Uruguay y ese Estado miembro, y los derechos de tráfico hacia ese Estado miembro hayan sido denegados a la compañía aérea designada por la República Oriental del Uruguay.

2. La República Oriental del Uruguay:

i) cuando no esté establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay o no esté autorizada conforme a la legislación aplicable en la República Oriental del Uruguay; o
ii) cuando la República Oriental del Uruguay no ejerza o mantenga un efectivo control reglamentario sobre la compañía aérea, o no sea responsable de la emisión del Certificado de Operador Aéreo; o
iii) cuando la compañía aérea no sea propiedad o, no esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por Estados Miembros de la CLAC o nacionales de Estados Miembros de la CLAC.
iv) El Estado miembro demuestra que, al ejercer derechos de tráfico según el presente acuerdo, en una ruta que incluye un punto en otro Estado miembro de la CLAC, la compañía aérea estuviere contraviniendo restricciones sobre derechos de tráfico, impuestas por un acuerdo bilateral entre el Estado miembro y ese otro Estado miembro de la CLAC.

b) Cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos; o
c) Cuando dicha compañía aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente acuerdo; o

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

d) Cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los artículos 12 y 13 de este acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 12 y 13 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1 de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

Artículo 5. *Exenciones.*

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos, en condiciones de reciprocidad y con arreglo a su legislación aplicable, de toda restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravámenes o tasas similares y otros derechos o exacciones exigibles en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y exacciones, con excepción de los exigidos por el servicio prestado:

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;

b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante;

c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado;

d) los billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía aérea impreso en el mismo y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas compañías aéreas designadas;

e) el equipo de seguridad y protección de la aviación para uso en aeropuertos y terminales de carga.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente artículo serán asimismo aplicables en caso de que las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes hayan celebrado acuerdos con otras compañías aéreas sobre préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante del equipo habitual y otros artículos mencionados en el presente artículo, siempre que la otra compañía o compañías aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte Contratante.

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otras exacciones similares que gravan las importaciones.

6. Las exenciones previstas en este artículo se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en la normativa aduanera.

Artículo 6. *Tarifas aeroportuarias.*

Las tarifas por el uso de cada aeropuerto, incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y de otro tipo, así como cualesquiera otras establecidas por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios, se fijarán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, de conformidad con el artículo 15 del convenio, siempre que no sean superiores a las impuestas a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios aéreos internacionales similares, por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

Artículo 7. *Tarifas.*

1. Las tarifas aplicables por las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, incluidos el coste de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o registro de cualquier tarifa a aplicar por su propia o propias compañías aéreas designadas. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante la notificación o registro de cualquier tarifa a aplicar por la compañía o compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa vigente de una compañía designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente acuerdo.

La Partes Contratantes se limitarán a intervenir para:

a) Evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;

b) Proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;

c) Proteger a las compañías aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas;

d) Proteger a las compañías aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Cuando las Autoridades Aeronáuticas consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d) de este artículo, notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la compañía aérea implicada cuanto antes sea posible y podrán solicitar que se celebren consultas de conformidad con los procedimientos establecidos en el apartado 5 de este artículo.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se celebren consultas sobre cualquier tarifa aplicada por una compañía aérea de la otra Parte Contratante para el transporte internacional a o desde el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas aquellas tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de la fecha de recepción de la solicitud. Las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria para una solución razonable del asunto. Si se llega a un acuerdo

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

con respecto de una tarifa que haya sido objeto de una notificación de disconformidad, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa continuará en vigor.

6. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente artículo continuará en vigor a no ser que sea posteriormente desaprobada de conformidad con lo establecido en los apartados 4 y 5 de este artículo.

Artículo 8. *Oportunidades comerciales.*

1. A las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá mantener, sobre una base de reciprocidad, en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario, así como sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o compañía aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes en la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá tramitar, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de residencia y trabajo, la expedición de los visados, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y al personal mencionados en el apartado 1 de este artículo.

4. En el caso de que, debido a circunstancias especiales, fuera precisa la entrada o la presencia de personal con carácter urgente y temporal, deberán tramitarse sin demora las autorizaciones, visados y demás documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante para no retrasar la entrada de dicho personal en el Estado en cuestión.

5. Toda compañía aérea designada gozará del derecho a suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante, o a contratar tales servicios, totalmente o en parte, según prefiera, con cualquiera de los proveedores autorizados para prestarlos. Cuando las leyes y reglamentaciones aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante limiten o impidan la libertad para contratar dichos servicios o ejercitar la auto asistencia, todas las compañías aéreas designadas serán tratadas sin discriminación en cuanto a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

6. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra compañía aérea que opere en tráfico internacional, las compañías aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

7. Cada línea aérea designada podrá utilizar modos de transporte de superficie conjuntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga. Las actividades mencionadas deberán llevarse a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 9. *Transferencia de fondos.*

1. Las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

2. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

3. Las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

Artículo 10. *Leyes y reglamentos.*

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada, estancia y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos que regulen la entrada, circulación, permanencia y salida del territorio de cada Parte Contratante de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad en la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

Artículo 11. *Certificados y licencias.*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas, de conformidad con las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes, y no caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente acuerdo, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores que las normas mínimas establecidas según el convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva, para el sobrevuelo y/o aterrizaje en su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 12. *Seguridad operacional.*

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del artículo 4 del presente acuerdo (Revocaciones).

3. De conformidad con las obligaciones establecidas en el artículo 16 del convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente artículo «inspección en rampa», siempre que no ocasione una demora no razonable. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el artículo 33

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

del convenio, la inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación con el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

a) Graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del convenio;

b) Graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el convenio;

la Parte Contratante que realiza la inspección podrá a efectos del artículo 33 del convenio llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del convenio, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que, para iniciar, de conformidad con el apartado 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha compañía o compañías aéreas, la otra Parte Contratante podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el apartado 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho apartado.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una compañía o compañías aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la compañía aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante en virtud de lo establecido en los apartados 2 o 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

8. Cuando España haya designado a una compañía aérea cuyo control regulador sea ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte Contratante en este artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado miembro de la Unión Europea y en relación a la autorización de operación de esa compañía aérea.

Artículo 13. *Seguridad.*

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la represión 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, el 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, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

Septiembre de 1971, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda 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 actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la Aviación establecidas por la OACI y que se denominan anexos al convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o domicilio en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo de los Tratados de la Unión Europea y dispongan de una licencia de operador válida de conformidad con la normativa de la Unión Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la Aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que deberá exigirse a sus explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio de la República Oriental del Uruguay se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación de conformidad con la normativa vigente en ese país. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de España se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la Aviación de conformidad con la normativa de la Unión Europea y con la normativa vigente en el Reino de España sobre esta materia. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo establecido en el artículo 4 (Revocaciones), de este acuerdo, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas o permisos técnicos concedidos a las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en el apartado 7 se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este artículo.

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 14. *Régimen fiscal.*

El régimen fiscal aplicable a las compañías aéreas designadas de las Partes Contratantes se regirá por lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio entre el Reino de España y la República Oriental del Uruguay para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio y su Protocolo, hecho en Madrid el 9 de octubre de 2009.

Artículo 15. *Capacidad.*

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este acuerdo, disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.
2. En la operación de los servicios convenidos, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tendrán libertad para establecer conjuntamente la capacidad y los derechos de tráfico a ofrecer por las compañías aéreas designadas de ambas Partes Contratantes.
3. Cada Parte Contratante distribuirá libremente los derechos de tráfico entre sus propias compañías aéreas designadas.
4. Los horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más corto, mientras que las frecuencias deberán ser aprobadas de acuerdo con la normativa interna de cada Estado.
5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más compañías aéreas de la otra Parte Contratante, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo 17 del acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

Artículo 16. *Estadísticas.*

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las compañías aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las compañías aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales para su publicación. Cualquier dato estadístico adicional de tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes desee obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

Artículo 17. *Consultas.*

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este acuerdo.

Artículo 18. *Modificaciones.*

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor, de conformidad con lo establecido en el artículo 23.

2. Las modificaciones del anexo a este acuerdo, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmado mediante Canje de Notas por vía diplomática. Las consultas a estos efectos, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

Artículo 19. *Solución de controversias.*

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante negociaciones directas entre Autoridades Aeronáuticas.

2. Si las Partes Contratantes no llegaren a una solución mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, como se establece en el párrafo 1 del presente artículo tratarán de solucionar la controversia por la vía diplomática o en último término por el procedimiento previsto en el capítulo VI de la Carta de Naciones Unidas.

Artículo 20. *Convenios multilaterales.*

Si después de la entrada en vigor de este acuerdo, ambas Partes Contratantes se adhieren a un convenio o acuerdo multilateral referido a cuestiones reguladas en este acuerdo, las Partes Contratantes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el acuerdo para adaptarlo al convenio o acuerdo multilateral de que se trate.

Artículo 21. *Denuncia.*

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. Si se hace tal notificación, el acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la OACI haya recibido la notificación.

Artículo 22. *Registro en la OACI.*

Este acuerdo se registrará ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 23. *Entrada en vigor.*

El presente acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última nota del Canje de Notas Diplomáticas intercambiadas entre las Partes Contratantes que confirme el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

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

Hecho por duplicado, en Kuala Lumpur, el 22 de octubre de 2024, en español.

Por el Reino de España,

Verónica Elvira Olalla,
Subdirectora de Transporte Aéreo

Por la República Oriental del Uruguay,

Leonardo Blengini,
Brigadier General (Aviador) Lic.,
Director Nacional de Aviación Civil
e Infraestructura aeronáutica

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

ANEXO I

Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República Oriental del Uruguay

Sección I. Cuadro de rutas

1. Ruta 1, que podrá ser explotada en ambas direcciones, con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad:

a) Ruta para las compañías aéreas designadas por España:

Puntos en España-puntos intermedios-puntos en Uruguay-Puntos posteriores.

b) Ruta para las compañías aéreas designadas por Uruguay:

Puntos en Uruguay-puntos intermedios-puntos en España-puntos posteriores (entre ellos, Roma, Londres, Tel Aviv u otros puntos más allá).

2. Ruta 2, que podrá ser explotada en ambas direcciones, con derechos de tráfico de quinta libertad:

a) Ruta para las compañías aéreas designadas por España:

Puntos en España-Río de Janeiro, San Pablo, Asunción, Buenos Aires, Puerto Iguazú y tres puntos intermedios a elegir-puntos en Uruguay-puntos posteriores.

b) Ruta para las compañías aéreas designadas por Uruguay:

Puntos en Uruguay-Río de Janeiro, San Pablo, Asunción, Buenos Aires, Santa Cruz de la Sierra-puntos en España.

Notas generales:

1. Las compañías aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en los apartados 1 y 2 de la sección I de este anexo en todo o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas compañías aéreas.
2. Los puntos intermedios a elegir en el apartado 2.a), serán libremente seleccionados por la Autoridad Aeronáutica española, y comunicados a la Autoridad Aeronáutica uruguaya.
3. La posibilidad de ejercer derechos de tráfico de quinta libertad en puntos distintos a los establecidos en la sección I de este anexo será determinada mediante acuerdo de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
4. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad está condicionado a que la compañía aérea designada disponga de estos derechos en relación con el tercer Estado desde o hacia el que vayan a ser ejercitados.

Sección II. Cláusula de código compartido

1. Al explotar u ofrecer los servicios acordados, en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante, podrán suscribir acuerdos comerciales de cooperación, tales como bloqueo de espacio o código compartido, con compañías aéreas de cualquiera de las dos Partes contratantes o de terceros países, que estén en posesión de los derechos correspondientes. En el caso de compañías de terceros países, dicho tercer país deberá autorizar o permitir acuerdos similares entre las compañías aéreas de la otra Parte Contratante y otras compañías aéreas en servicios a, desde y vía dicho tercer país.

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es

2. Cuando una compañía aérea designada realiza servicios en régimen de acuerdos de código compartido, como compañía operadora, la capacidad operada se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha compañía aérea.

3. La capacidad ofrecida por una compañía aérea designada cuando actúa como compañía comercializadora en los servicios operados por otras compañías aéreas, no se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha compañía aérea.

4. Las compañías aéreas comercializadoras solo podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad, cuando tanto la compañía operadora como la comercializadora estén en posesión de los derechos de tráfico correspondientes.

5. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre aviones involucrados en las operaciones de código compartido, sin restricciones en el número, tamaño o tipo de aviones, siempre y cuando el servicio se programe en conexión directa.

6. Los servicios de código compartido deberán cumplir los requisitos reglamentarios aplicados normalmente a dichas operaciones por parte de las Partes Contratantes, tales como protección o información a los pasajeros, seguridad, responsabilidad y otros que se apliquen con carácter general a otras compañías que sirvan tráfico internacional.

7. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante deberán someter a consideración y, en su caso, a aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante los respectivos Acuerdos de Código compartido, así como los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el comienzo de las operaciones.

ANEXO II

Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República Oriental del Uruguay

Lista de otros Estados a los que se refieren los artículos 3 y 4 del presente acuerdo

a) República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);

b) Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);

c) Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);

d) Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre Transporte Aéreo).

* * *

El presente acuerdo entrará en vigor el 27 de noviembre de 2026, un mes después de la fecha de la última nota del Canje de Notas Diplomáticas intercambiadas entre las Partes Contratantes que confirmaron el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales, según se establece en su artículo 23.

Madrid, 11 de noviembre de 2026.–La Secretaria General Técnica, Carmen Burguillo Burgos.

cve: BOE-A-2026-24122
Verificable en https://www.boe.es