



Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Subdirección de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales
Gerencia de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA

REPÚBLICA DEL PARAGUAY

Y

EL GOBIERNO DE LA

LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

(Pendiente en el Congreso Nacional para su ratificación)

El Gobierno de la República del Paraguay y el Gobierno de la República de Panamá en adelante denominados “las Partes”;

DESEANDO promover un sistema de aviación civil internacional, basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con el mínimo de intervención y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades;

TENIENDO EN CUENTA la necesidad de facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales,

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

CON EL PROPOSITO de hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios a las tarifas más bajas que no sean discriminatorias y no constituyan un abuso de una posición dominante y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar tarifas innovadoras y competitivas; y

CON EL ANIMO de asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su honda preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de aviación civil;

CONSIDERANDO que la República del Paraguay y la República de Panamá son Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

HAN ACORDADO lo siguiente:

ARTÍCULO 1 **Definiciones**

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen las significaciones siguientes:

- a) “Autoridades Aeronáuticas” significa, en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil, y en el caso de la República del Paraguay, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;
- b) “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera enmiendas al mismo;
- c) “Parte” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;
- d) “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;
- e) “Transporte Aéreo” significa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;

- f) "OACI" designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- g) "Línea aérea designada" significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el artículo 3 de este Acuerdo;
- h) "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;
- i) "Transporte aéreo internacional" significa el transporte que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
- j) "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;
- k) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
- l) "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;
- m) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual las líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga, o

exclusivos de carga, entre ambos territorios, y entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias, y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado. Los derechos de séptima libertad se limitarán a los servicios exclusivos de carga.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte, sobre bases no discriminatorias.

3. Cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:

- a. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

- b. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
- c. Servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
- d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos.
- e. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.
- f. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

ARTICULO 3 Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito entre ambas autoridades aeronáuticas y por vía diplomática, a la otra Parte, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.

2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1. de este Artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este Artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte podrán exigir a una línea aérea designada de la otra Parte que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales.

4. Cada Parte tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2. de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias

para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Acuerdo, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que la designa.

5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones de este Acuerdo y con un mínimo de demora administrativa.

ARTICULO 4 Revocación, Suspensión o Limitación de la Autorización

1. Cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte, o no haya cumplido con las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo. El mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte.

2. Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 7 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 8 (Seguridad en la Aviación) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5 **Aplicación de las Leyes**

Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.

ARTÍCULO 6 **Tránsito Directo**

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 7 **Reconocimiento de los Certificados y Licencias**

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo, cada Parte aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud del Convenio. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes comprueba que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud del Convenio, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte, en caso de que la otra Parte no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO 8 **Seguridad**

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo.

2. Las Partes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes 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 septiembre 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 Septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal, el 24 de Febrero de 1988, siempre y cuando ambas Partes sean partes en estos Convenios.

4. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre 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 que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

7. Cuando una de las Partes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte. En caso de emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTÍCULO 9

Seguridad Operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir

las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda acordado además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios hacia y desde el territorio de la otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.

5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Por lo que respecta al párrafo 2 del presente Artículo, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También, debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

ARTICULO 10

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta del servicio de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.

3. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte ("servicios de escala") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios de escala, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios de escala, si la prestación de éstos fuere posible.

4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta del servicio de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este servicio, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.

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. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta: I) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes y II) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.

ARTICULO 11 Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También estarán exentos de dichos derechos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte y para su consumo a bordo de la aeronave afectada a los servicios convenidos de la otra Parte,

b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte, en los servicios convenidos;

c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte en los servicios convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte en el cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

ARTICULO 12 Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.
2. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

ARTICULO 13 **Competencia entre Líneas Aéreas**

1. Cada una de las Partes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes, para competir en el transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo.
2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.
3. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
4. Cada una de las Partes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte.
5. Cada Parte minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

ARTÍCULO 14 **Leyes sobre la Competencia**

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.
3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo; el procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.
4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de la otra Parte o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre la competencia que pueda llegar a su conocimiento.
5. Sin perjuicio del derecho a la acción de cada una de las Partes, el procedimiento de consulta

previsto en el presente Acuerdo, se empleará siempre que una de las Partes así lo solicite y deberá estar dirigido a determinar los intereses respectivos de las Partes y las repercusiones probables de la acción relacionada con las leyes sobre la competencia.

6. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante dichas consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte así como todos los medios que también permitan lograr los objetivos de dicha acción.

7. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia, considerará con detenimiento y comprensión las opiniones expresadas por la otra Parte y tomará en consideración la cortesía, moderación y comedimiento internacionales.

8. Las Partes con arreglo a cuyas leyes sobre la competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares facilitará a la otra Parte el acceso al órgano judicial pertinente, y si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podrá incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, y de ser posible, los resultados de cualquier consulta con la otra Parte en relación con dicha acción.

9. Las Partes cooperarán, en la medida que lo permitan sus leyes o políticas nacionales y de conformidad con cualesquiera obligaciones internacionales aplicables, autorizando a sus líneas aéreas y a otros nacionales revelar a las autoridades competentes de una y otra Parte información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre la competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

10. Mientras una acción iniciada por las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia de una Parte sea objeto de consultas con la otra Parte, la Parte en cuyo territorio se inició la acción deberá, en espera de los resultados de dichas consultas, abstenerse de exigir que se revele información situada en el territorio de la otra Parte, y esta última deberá abstenerse de aplicar cualquier ley preventiva.

ARTICULO 15

Tarifas

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3. y 4. de este Artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 60 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1. del presente Artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte las razones de su

disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

ARTÍCULO 16

Cambio de Capacidad

Una línea aérea designada puede llevar a cabo transporte aéreo internacional en cualquier tramo de las rutas convenidas sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves utilizadas; a condición de que)[salvo los servicios exclusivamente de carga) el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte designante sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

ARTÍCULO 17

Servicios Multimodales

No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países o desde los mismos, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga, transportada en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga.

Dichos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, a condición de que los expedidores no reciban información errónea sobre dicho transporte.

ARTÍCULO 18

Sistemas de Reserva por Computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

ARTÍCULO 19

Prohibición de Fumar

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de

pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de la tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

ARTÍCULO 20

Protección del Medio Ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTICULO 21

Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

ARTICULO 22

Consultas y Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Acuerdo. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.

2. Cualquier modificación al presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de Intercambio de Notas, por vía diplomática, en que se señale que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes.

ARTICULO 23

Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.

2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:

a) Dentro de los 30 días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte designará un árbitro. Dentro de los 60 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;

b) Si cualquiera de las Partes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de

acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.

3. Las Partes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2. de este Artículo.

4. Si cualquiera de las Partes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2. de este Artículo, la otra Parte podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte que no cumpla.

5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

ARTICULO 24 Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá comunicar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.

2. Si la Parte no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

ARTICULO 25 Acuerdo Multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes, con respecto a cualquier asunto a que se refiere el presente Acuerdo, éste se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTICULO 26 Registro en la OACI

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

ARTICULO 27 Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, el término de los trámites jurídicos internos correspondientes, y tendrá vigencia por tiempo indefinido.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho en la ciudad de Asunción, el 20 de junio del año 2005, en dos ejemplares originales, en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Leila Rachid
Ministra de Relaciones Exteriores

Samuel Lewis Navarro
Primer Vicepresidente de la República y
Ministro de Relaciones Exteriores

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DEL PARAGUAY

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE PANAMA

Anexo I

Operaciones no Regulares y Chárter

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación, a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en ruta, para transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea. Se permitirán también vuelos chárter con varios puntos de destino. Además, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán efectuar vuelos chárter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de la otra Parte.

2. Cada línea aérea designada que lleve a cabo transporte aéreo en virtud de esta disposición cumplirá las leyes, reglamentos y normas de la Parte en cuyo territorio tiene origen el tráfico, tratándose de vuelos de ida o ida y vuelta, que dicha Parte ahora o en el futuro indique como aplicables a dicho transporte.

Anexo II

Servicios de Carga Aérea

1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:

a) recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;

b) con sujeción a las leyes y reglamentos locales podrá utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;

c) podrá utilizar aeronaves arrendadas siempre que dicha explotación cumpla las normas de protección y seguridad de la aviación equivalentes que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas;

d) podrá concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos incluyendo, sin que esto sea limitativo, los códigos compartidos, la reserva de capacidad y los servicios entre líneas aéreas; y

e) podrá determinar sus propias tarifas de carga y podrá exigirse que éstas sean presentadas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.

2. Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares podrá proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cualquiera de las Partes, sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.