



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

---

**MEMORANDUN DE ENTENDIMIENTO**

Los días 8 y 9 de octubre de 1992, se celebró una reunión de consulta entre delegaciones que representan a las autoridades de aviación de la República del Paraguay y de la República Federal de Alemania acerca de asuntos bilaterales de aviación.

Durante las conversaciones reinaba un ambiente abierto y cordial. Se abordaron todos los temas que son de interés mutuo en las relaciones de aviación.

En el anexo 1 se encuentra una lista de los participantes.

Al principio de las negociaciones ambas delegaciones comprobaron que el tráfico aéreo entre ambos países se estaba desarrollando en forma satisfactoria y que existían perspectivas de crecimiento.

También compartieron las opinión que el Acuerdo Bilateral sobre el Transporte Aéreo concluido entre Paraguay y Alemania el 26 de noviembre de 1974 con sus respectivos protocolos seguirán constituyendo también para el futuro el marco jurídico internacional para las relaciones bilaterales de transporte aéreo.

Al principio de las consultas ambas partes acordaron el siguiente orden del día:

- Concesión de derechos de quinta libertad para la empresa designada paraguaya.
- Acuerdo sobre un artículo para la regulación de la seguridad aérea.
- Acuerdo sobre el cambio de equipo.
- Introducción de un régimen de tarifas de país de origen.

Tras un debate exhaustivo de los puntos arriba mencionados ambas delegaciones acordaron lo siguiente:

**Derechos de Quinta Libertad**

La parte paraguaya manifestó su intención de guiar el tráfico aéreo de la compañía designada Paraguay/Alemania vía Recife, Madrid o Brúcelas respectivamente haciendo uso de los derechos de quinta libertad entre Recife y Frankfurt, entre Madrid y Frankfurt, así como entre Bruselas y Frankfurt.

La parte paraguaya enfatizó que las peticiones de los tráficos de quinta libertad las efectúa con el solo propósito de poder sustentar la ruta Asunción / Frankfurt que por ser de larga distancia, necesita del tráfico complementario que ayude a reducir sus costos. Manifiesta asimismo que es criterio del Gobierno del Paraguay el mantener dicha ruta basado en los importantes lazos económicos y de inmigración existentes entre Paraguay y Alemania.

Tras un debate exhaustivo de ambos puntos de vista la parte alemana llegó a la conclusión que no puede aceptar una concesión de derechos de quinta libertad en este momento haciendo referencia al artículo 7 del Acuerdo de Transporte Aéreo actualmente en vigor. Motivó su posición indicando que en los sectores arriba mencionados de momento se ofrece una sobrecapacidad y que la evolución del tráfico se está valorando con cierta cautela a raíz de la situación económica precaria.

### **Tarifas**

Desarrollando la cláusula de tarifas del artículo 9 del Acuerdo de Transporte Aéreo actualmente en vigor (double approval / doble aprobación), las parte alemana propuso aplicar de nuevo un sistema de aprobación de tarifas en virtud de las reglas del país de origen (country of origin). Esto significa que las tarifas recaudadas por las empresas designadas por ambas Partes Contratantes para el transporte de un territorio de una Parte Contratante serán aprobadas por la autoridad de aviación del territorio donde se encuentra el punto de salida del viaje (Anexo 2).

La parte paraguaya recibió la propuesta de interés y expresó que la misma de ser aceptada implicaría la modificación del artículo 9 del Acuerdo de Transporte Aéreo y que por tanto estima recomendable someter el procedimiento de aprobación de tarifas que se propone (country of origin) a un periodo de pruebas de un año a partir de la fecha presente acta.

Durante el periodo de prueba convenido las partes se ajustarán al régimen del país de origen contemplado en el anexo 2 del presente memorandum de entendimiento.

Como conclusión de las conversaciones ambas partes acordaron introducir el régimen país de origen durante un periodo de prueba de un año.

### **Cambio de Equipo**

Para mejorar la oferta de servicios aéreos la parte alemana propuso que las empresas designadas de ambas partes podrán utilizar a su discreción en sus vuelos según el plan de rutas:

- equipo propio de forma continua o
- cambiar de equipo en un vuelo de larga distancia en el territorio de la otra Parte Contratante o en puntos de países terceros siempre que exista una conexión temporal estrecha entre ambos vuelos, que los vuelos se sigan enumerando de forma continua, que los pasajeros sean informados del cambio de equipo y que la capacidad por ello no se vea aumentada.

En un trayecto concedido con cambio de equipos se podrán utilizar aeronaves propia o no propias tanto en los trayectos de salida como en los puntos de llegada.

La parte paraguaya recibió el planteamiento mencionado y expresó que el mismo involucra un sistema operativo múltiple y compuesto que la parte paraguaya entiende requiere mayor análisis y evaluación sobre sus consecuencias especialmente sobre le reciente mercado de integración económica regional – MERCOSUR.

### **Seguridad aérea**

La parte paraguaya propuso incorporar un artículo sobre la regulación de la seguridad aérea en el Acuerdo Bilateral de Aviación.

Ambas partes acordaron proceder según la resolución de la OACI del 30 de junio del año 1989 sobre seguridad aérea. Los proyectos de texto intercambiados se encuentran en los anexos 3 y 4. Los proyectos de texto se presentarán a los ministerios competentes de ambos países para su examen.

Ambas delegaciones acordaron que el presente memorandum de entendimiento tendrá efecto con la fecha de la firma.

Los puntos que tuvieran que someterse a un examen más exhaustivo serán tratados en una segunda ronda de consultas.

Bonn, 9 de octubre de 1992.

Para la autoridad de la aviación  
de la República del Paraguay  
Dr. Leo Von Nowak

Para la autoridad de la aviación de la  
República Federal de Alemania  
Dr. Barbel Heindorí

\*\*\*\*\*

## **Anexo 1**

Nómina de participantes de la Reunión de Consulta.

[ El Anexo 1 se ha dejado en blanco intencionalmente. ]

## **Anexo 2**

### **Definición y procedimiento del régimen país de origen**

- 1.- Las tarifas que aplica una empresa designada para los trayectos definidos con arreglos al artículo 2 apartado 2 tendrán que ser autorizadas por la autoridad de Aviación de la Parte Contratante que en cuyo territorio se encuentra el punto de salida del vuelo (en virtud de las indicaciones en los documentos de transporte).
- 2.- Las empresas designadas tendrán en cuenta – al determinar las tarifas- los costos de explotación, en beneficio razonable, las condiciones de competencia y del mercado existentes así como los intereses de los usuarios.
- 3.- Las empresas designadas notificarán la autorización a la Autoridad de Aviación a más tardar un mes antes del primer día previsto para su aplicación.
- 4.- Si la autoridad de aviación de una Parte Contratante no aceptara la tarifa notificada para su autorización informará a la empresa respectiva en un plazo de 21 días a partir del día de la notificación de la tarifa. Se seguirá aplicando la tarifa que estaba en vigor y que iba a ser sustituida por la nueva tarifa.

\*\*\*\*\*

### **Anexo 3** **Seguridad Aérea**

1.- En virtud del derecho y de las obligaciones internacionales las Partes Contratantes destacan su compromiso común de velar por la seguridad en la aviación civil para impedir intervenciones ilícitas. Sin delimitar el carácter general de los derechos y de las obligaciones internacionales las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con el acuerdo concluido el 14 de setiembre de 1963, firmado en Tokio acerca de actos criminales y determinados actos perpetrados a bordo de las aeronaves, de conformidad con el Convenio concluido el 16 de diciembre de 1970 en La Haya sobre la lucha contra el apoderamiento ilícito de aeronaves, de conformidad con el Convenio firmado el 23 de setiembre de 1971 en Montreal sobre la Lucha contra Actos Ilícitos perpetrados contra la seguridad de la Aviación Civil, así como de conformidad con el Protocolo concluido el 24 de febrero de 1988 en Montreal sobre la lucha contra Actos Ilícitos violentos en Aeropuertos destinados a la Aviación Civil, en virtud del Convenio adicional concluido el 23 de setiembre de 1971 en Montreal sobre la Lucha contra Actos Ilícitos dirigidos contra la Seguridad de la Aviación civil.

2.- Previa solicitud, las Partes Contratantes se concederán cualquier ayuda necesaria para prevenir contra la operación ilícita de aeronaves civiles y cualquier otro tipo de actos ilícitos dirigidos contra la seguridad de las aeronaves, de los pasajeros y su tripulación, de los Aeropuertos e instalaciones de la navegación Aérea así como cualquier otro tipo de amenaza contra la seguridad de la Aviación Civil.

3.- Si alguien se apoderara ilícitamente de una aeronave o si se atentara o amenazara atentar de otra forma ilícita contra la seguridad de una aeronave, sus pasajeros, tripulación así como la seguridad de los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se apoyarán mutuamente en consultas bilaterales facilitando el servicio telefónico o tomando cualquier tipo de medida adecuada para poner corto lo mas rápidamente posible a este tipo de amenazas, en la medida en que fuera posible corriente el menor riesgo posible para las vidas.

4.-Cada Parte Contratante actuará en las relaciones bilaterales de conformidad con las disposiciones de la seguridad Aérea estipuladas por la Organización Internacional de Aviación Civil y en virtud de los anexos del Acuerdo de Aviación Civil, siempre que sean de aplicación las disposiciones de seguridad para las Partes Contratantes; estipulan que los propietarios de las aeronaves inscritas en su registro y aquellos propietarios que tienen su sede principal y su residencia permanente en su territorio así como los explotadores de los aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con las disposiciones de seguridad aérea.

5.- Las Partes Contratantes acuerdan que se podrá exigir a los propietarios de las aeronaves el cumplimiento del apartado cinco de las disposiciones de seguridad arriba mencionadas y que fueron determinadas por la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio, la salida de su territorio o la estancia en su territorio. Cada Parte Contratante velará por que se apliquen de forma eficaz las medidas para la protección de las aeronaves al proceder al examen por radiocospía tanto de los pasajeros como de la tripulación y el equipaje de mano así como al proceder a efectuar controles de seguridad adecuados del equipaje, la mercancía y las reservas de a bordo así como en el momento de embarque o carga. Cada Parte Contratante examinará benévola mente las solicitudes de la otra Parte Contratante que desee efectuar una medida de control especial razonable para prevenir una amenaza determinada.

6.- Si una Parte Contratante derogara las disposiciones de seguridad aérea de este artículo, la autoridad de tráfico aéreo de la otra Parte Contratante podrá pedir consultas inmediatas con la autoridad de aviación de la primera Parte Contratante. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio

un mes tras la presentación de la solicitud, ésta es una razón para denegar, revocar, delimitar o condicionar la autorización de explotación de una o varias compañías de aviación de la primera Parte Contratante, Si se diera una situación de emergencia una Parte Contratante podrá tomar medias provisionales incluso antes de vencer este plazo de un mes.

#### **Anexo 4** **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 los 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 setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal, el 23 de setiembre de 1971.

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 actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables en las Partes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la Aviación.

4.- Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de Aviación que se menciona en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de 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 dispuesta 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.

\*\*\*\*\*