

## CUARTA REUNION FORMAL DE CONSULTA ENTRE AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Las Autoridades Aeronáuticas de la República del Paraguay y el Estado Plurinacional de Bolivia se reúnen en la ciudad de Asunción, Paraguay, los días diez y seis y diez y siete de marzo del año dos mil diez, para celebrar la Cuarta Reunión Formal de Consulta conforme lo establecido en el artículo VIII del Convenio sobre Transporte Aéreos Regulares suscrito entre los gobiernos de ambos países, el 10 de abril de 1958.

- I. La nómina de ambas delegaciones, consta como Adjunto A.
- II. La Agenda de trabajo, consta como Adjunto B.
- III. El Presidente de la Delegación Paraguaya da la bienvenida a la Delegación Boliviana, deseándole una placentera estadía y presenta a los miembros de su delegación.
- IV. El Presidente de la Delegación Boliviana, agradece el recibimiento y manifiesta su beneplácito por estar en el país y presenta a los miembros de su delegación.
- V. El Presidente de la Delegación Paraguaya pone a consideración la Agenda propuesta, la que es aceptada sin observaciones por la delegación de Bolivia.
- VI. El Presidente de la Delegación Paraguaya, expone brevemente la historia del transporte aéreo en el país por medio de una línea aérea y luego los procesos de flexibilización como el Acuerdo de Fortaleza. Así mismo refiere a los procesos de privatización de las líneas aéreas con derechos de preferencia, cuyo tiempo ha concluido. A partir de ello se ha revisado la política aérea nacional para hacerla más flexible permitiendo mejores y mayores oportunidades de competencia en el servicio aéreo internacional. De igual modo, comenta sobre las inversiones realizadas para el mejoramiento de los sistemas de apoyo a la navegación aérea como parte del proceso de modernización para el transporte aéreo, así como la formación y capacitación de los recursos humanos. La política de liberalización del transporte aéreo en el país, permite presentarles un Proyecto Marco en la modalidad de Cielos Abiertos para su análisis y para que en una próxima reunión podamos estudiarlo en detalles y llevarlo adelante, así contaríamos con un marco jurídico que incentive la inversión y el desarrollo del transporte aéreo entre nuestros países. El referido Proyecto de Acuerdo consta como Adjunto C.

El Presidente de la Delegación de Bolivia, refiere que los servicios de transporte aéreo entre nuestros países se iniciaron con el Convenio que data de 1958 y que los últimos análisis del mercado de transporte aéreo entre nuestros países informan que la participación en el mismo ha sido del 71% para TAM-Mercosur y 29% por Aerosur. Así manifiesta que es interés del actual gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia democratizar el sector del transporte aéreo y para ello se debe propiciar la competencia. El Presidente manifestó que era importante tener una línea aérea del Estado, así se crea Boliviana de Aviación BOA y se intensifican los vuelos de carácter

social de Transportes Aéreos Militares TAM , que han puesto el servicio de transporte aéreo a precios accesibles para la población. Para nosotros la aviación es muy importante por nuestra geografía y mediterraneidad, en la aviación general desde el 2006 a la fecha, se ha duplicado la cantidad de aeronaves. Bolivia había caído a cat. II en el año 1994 y a partir del año 1997 gracias a un trabajo con la OACI, se recupero la cat. I y se logró una baja sustancial en accidentes e incidentes. Ahora la DGAC cuenta con cuatro aeronaves para la vigilancia de la seguridad operacional y los servicios de tránsito aéreo. Se ha potenciado el apoyo al personal, así como fortalecer la infraestructura administrativa. Se está buscando cambiar los sistemas de navegación aérea y progresar en los sistemas RNAV. El Presidente de Bolivia apuesta a la inversión para el Turismo, así se tiene previsto habilitar diez (10) Aeropuertos Internacionales turísticos, con más de cien millones de dólares americanos en inversión de infraestructura. En ese sentido, pudiera operarse otros puntos más de los que se tiene acordado y progresar en ello. En principio consideramos importante primeramente potenciar nuestra aviación y luego analizar políticas de cielos abiertos. Por lo tanto en este momento no podemos tratar un tema de cielos abiertos, ni comprometernos a tratarlo en breve, sí de seguir viéndolo más adelante en otros ámbitos.

El Presidente de la Delegación de Paraguay agradece la información recibida y congratula a Bolivia por el esfuerzo realizado y por la tendencia a flexibilizar el transporte aéreo. Así mismo, informa de la inversión en la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria con fondos propios. Próximamente también culminará un nuevo aeropuerto en la ciudad de Encarnación. No obstante, entiende la postura de la Delegación de Bolivia en cuanto a necesitar más tiempo para analizar una política de cielos abiertos, pero reitera la necesidad de ampliar las oportunidades de crecimiento aerocomerciales entre nuestros países, en todas las rutas para los vuelos regulares y no regulares.

La Delegación Boliviana, manifiesta la importancia lograda en materia de vuelos no regulares a través de un formulario único de autorizaciones y reitera que los avances en Bolivia se han dado en base a su realidad, así buscan potenciar su aviación, generar una línea aérea nacional que sin subvención alguna preste servicios a la mayoría de las personas.

Luego de varias exposiciones realizadas por ambas delegaciones, acuerdan algunas modificaciones al Anexo B, que flexibilizarían las operaciones aéreas entre los dos países, en el marco del Acuerdo Bilateral vigente, como sigue:

## **MODIFICACIONES AL ANEXO B**

### **SECCIÓN III**

#### **Cuadro de Rutas**

#### **Rutas del Estado Plurinacional de Bolivia**

Desde punto/s en territorio Boliviano a puntos en territorio Paraguayo

## **Rutas de la República del Paraguay**

Desde punto/s en territorio Paraguayo a puntos en territorio Boliviano

En ambos territorios sin limitaciones en aeropuertos habilitados para vuelos internacionales regulares y no regulares.

## **Derechos de Tráfico**

Tercera, cuarta y sexta libertades.

Los derechos de tráfico de quinta libertad serán analizados en la próxima reunión de consulta a llevarse a cabo dentro de tres meses, previas consultas que sean necesarias.

## **Frecuencias**

Las frecuencias son ilimitadas a requerimiento de las líneas aéreas.

- VII. Ambas delegaciones coinciden en la oportunidad de manifestar el espíritu de cooperación para potenciar la aviación civil, especialmente en materia de seguridad operacional en el marco de un enfoque sistémico global, en este contexto Paraguay informa que se están tomando las medidas necesarias para potenciar las áreas, dotando de personal técnico priorizando la capacitación conjuntamente con el Sistema Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional. De la misma manera se vienen desarrollando diversas políticas y tareas en materia de seguridad de la aviación civil (AVSEC), dotando de nuevas infraestructuras de control y capacitación del personal. En este contexto, ambas delegaciones acuerdan desarrollar políticas y programas conjuntos a objeto de compartir experiencias y capacidades.

La Delegación de Bolivia informa que a partir del 1° de enero del 2011, en Bolivia no se permitirá la operación de aeronaves de Líneas Aéreas clasificadas como "Gran Operador" con más de veinte y cinco (25) años de antigüedad. También informan contar con aeronave B-350 para la verificación en vuelo de los procedimientos RNAV y los analógicos como ILS, VOR y NDB que puede utilizarse en un marco de cooperación, por lo cual Bolivia ofrece al Paraguay dichos servicios.

Así mismo el Presidente de la Delegación Paraguaya, informa su firme intención de cooperar y colaborar para combatir los vuelos ilícitos en la zona fronteriza.

También dentro de este marco de cooperación la Delegación de Bolivia ofrece el trabajo realizado en materia de reglamentación de facilitación realizada en dos documentos en su país que se convierte en la primera en Latinoamérica para trabajar en la misma y seguir viendo los temas que hacen a otras instituciones pero que afectan a la aviación civil.



Dirección Nacional de Aeronáutica Civil  
**SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE AÉREO**  
**Gerencia de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial**  
**Departamento de Transporte Aéreo Nacional e Internacional**



VIII. Ambas delegaciones dejan constancia de la cooperación y trabajo armónico realizado durante la reunión.

El presente Acta entrará en vigencia después de confirmadas mediante el intercambio de notas diplomáticas. En tanto será aplicada administrativamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, desde la fecha de su firma.

Hecha en la ciudad de Asunción, Capital del la República del Paraguay, el día 17 de marzo de 2010, en dos ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto.

**GRAL. LUIS TRIGO ANTELO**

Director Ejecutivo  
Dirección General de Aeronáutica Civil

**ABOG. CEFERINO FARIAS SERVIN**

Presidente  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil

**ADJUNTO A**

**CUARTA REUNION FORMAL DE CONSULTA ENTRE AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

16 y 17 de marzo de 2010

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN PARAGUAYA

**Presidente**

ABOG. CEFERINO FARÍAS SERVÍN, Presidente de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - (DINAC)

**Delegados**

ECON. JORGE OCAMPOS AMARILLA, Subdirector de Transporte Aéreo - DINAC

LIC. AURORA TORRES DE RODRÍGUEZ, Asesora de la Presidencia en el Área de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales - DINAC

ABOG. ALBERTO CÁCERES NAVARRO, Asesor Jurídico – Jefe - DINAC

CNEL. DEM (R) JESÚS CÉSAR RÍOS RABELLO, Subdirector de Normas de Vuelo - DINAC

ABOG. AÍDA CAÑIZA CHÁVEZ, Gerente de Transporte Aéreo y Regulación Aero comercial - DINAC

ABOG. ALLISON M. COLMÁN MOREL; Jefe del Departamento de Transporte Aéreo Nacional e Internacional - DINAC

PABLO RIQUELME ZARACHO, Jefe del Departamento de Regulación Aero comercial - DINAC

DARIO FRANCO, Jefe de Transporte Aéreo – Ministerio de Relaciones Exteriores

RUTH ELIZECHE CENTURIÓN, Jefa de Programas de Calidad Turística – Secretaría Nacional de Turismo

**Observadores**

CMDTE. ELADIO PAREDES, Vicepresidente de Operaciones - Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

SR. LUIS GALEANO, Gerente de Aeropuertos - Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

SR. ARNALDO RAMÓN COSTA, Gerente de Asuntos Internacionales y Gubernamentales - Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

SR. JORGE RIVERA, Gerente General – TAM – Bolivia

ABOG. LIA ZANOTTI CAVAZZONI, Asesora Jurídica - Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

CMDTE. CARLOS GIMÉNEZ, Gerente de Operaciones – Regional Líneas Aéreas S.A.

SR. GUSTAVO MANNIS, Gerente General – Regional Líneas Aéreas S.A.



**DELEGACIÓN BOLIVIANA**

**Presidente**

GRAL. LUIS TRIGO ANTELO, Director Ejecutivo a.i. de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

**Delegado**

SR. JUAN URRUTIA PLAZA, Director de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

**Observadores**

SR. JORGE DÍAZ DE BEDOYA, Representante – AEROSUR BOLIVIA

SR. ALBERTO CABRERA, Gerente General – AEROSUR BOLIVIA

DR. AUGUSTO FUSTER COLUNGA, Asesor Jurídico – AEROSUR BOLIVIA

**ADJUNTO B**

**CUARTA REUNION FORMAL DE CONSULTA ENTRE AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

Asunción – Paraguay, 16 y 17 de marzo de 2010

**AGENDA**

- 1.- Presentación del proyecto marco de Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo en la modalidad de *“Cielos Abiertos”*.
- 2.- Incremento de frecuencias
- 3.- Temas pendientes de reuniones anteriores
  - Derechos de tráfico (Quinta Libertad)
  - Rutas
- 4.- Asuntos varios

\*\*\*\*\*

**ADJUNTO C**

**PROPUESTA PARAGUAYA  
PROYECTO MARCO DE CIELOS ABIERTOS**

**ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL  
PARAGUAY Y EL GOBIERNO DE**

El Gobierno de la República del Paraguay y el Gobierno de \_\_\_\_\_, en adelante denominados las "Partes Contratantes";

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de intervención y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades;

Deseando facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar individualmente tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el siete de Diciembre de 1944;

Han acordado lo siguiente:



## ARTICULO 1

### Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:

- (a) “Autoridades Aeronáuticas” significa en el caso de la República del Paraguay, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de la República de \_\_\_\_\_, la \_\_\_\_\_, o su organismo u organismos sucesores.
- (b) “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, y cualesquiera enmienda al mismo;
- (c) “Parte Contratante” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;
- (d) “Transporte Aéreo” significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo;
- (e) “Convención” significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de Diciembre de 1944, e incluye:
- i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y
  - ii) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes;
- (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 de la Convención;
- (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 Contratantes 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 Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:
  - 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 puntos del territorio de la otra Parte Contratante, entre ambos territorios, y entre el territorio de la otra Parte Contratante 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.
2. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, 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 Contratante 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 Contratante, 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 Contratante 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 Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante 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 Contratante 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 Contratante 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 Contratante, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante, 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 Contratante.
2. Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 6 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 7 (Seguridad en la Aviación).

#### **ARTICULO 5**

##### ***Aplicación de las Leyes***

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante 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 Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

#### **ARTICULO 6**

##### **Reconocimiento de los Certificados y Licencias**

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante 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 de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante 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 Contratante.

2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante 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 Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante 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 de la Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante 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 Contratante, en caso de que la otra Parte Contratante no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

## **ARTICULO 7**

### ***Seguridad***

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes 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 Convenio.
2. Las Partes Contratantes 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 Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Acuerdo para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Acuerdo 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 Contratantes sean partes en estos Acuerdos.
4. Las Partes Contratantes 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 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. 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 Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante 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 Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante 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 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.
7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. 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 Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.

## **ARTICULO 8**

### **Oportunidades Comerciales**

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante 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 Contratante ("servicios autónomos") 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 autónomos, 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 autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.

4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, 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 Contratante.
5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesas se permitirán con prontitud, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.
6. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes 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 9**

### ***Derechos Aduaneros***

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, 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 Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave afectada a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante;

- b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, 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 Contratante en los servicios convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte Contratante 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 Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. 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 10**

### **Cargos al Usuario**

- 1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios.
- 2. Cada Parte Contratante 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 11**

### **Competencia entre líneas aéreas**

- 1. Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, 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 Contratantes 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 Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

4. Cada una de las Partes Contratantes 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 Contratante.
5. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

## **ARTICULO 12**

### ***Tarifas***

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3. y 4. de este Artículo.
3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante 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 Contratante. 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 Contratantes 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 Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las

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

5. Las tarifas de los servicios de transporte aéreo de cabotaje se regirán por el derecho interno de cada una de las Partes Contratantes.

### **ARTICULO 13**

#### **Consultas y Enmiendas**

1. Cualquiera de las Partes Contratantes 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 Contratante 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 en que se señale que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes Contratantes.

### **ARTICULO 14**

#### **Solución de Controversias**

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes 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 Contratante 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 Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes

Contratantes 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 Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2. de este Artículo.
4. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2. de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla.
5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

### **ARTICULO 15**

#### ***Terminación***

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio 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 Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.

2. Si la Parte Contratante 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 16**

#### ***Acuerdo Multilateral***

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

### **ARTICULO 17**

#### ***Registro en la OACI***

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

### **ARTICULO 18**

#### ***Entrada en Vigor***

Este Convenio 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, al término de los trámites jurídicos internos correspondientes.

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

Hecho en la ciudad de....., el..... en dos ejemplares originales e igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA DEL PARAGUAY**

**POR EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA**