



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

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República del Paraguay, en adelante llamados las "Partes Contratantes",

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944, y

Deseosos de celebrar un acuerdo de transporte aéreo complementario al citado Convenio,

Reconociendo que el objeto de este Acuerdo es el de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, de tal manera que se propicie la expansión económica y comercial de ambos Estados, estableciendo, de conformidad con el Artículo 44 del Convenio de Chicago, oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional

Deseosos de promover sus intereses en el transporte aéreo internacional,

Siguiendo los lineamientos de la Organización de la Aviación Civil Internacional, para el desarrollo del transporte aéreo internacional,

Deseosos de garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional,

Han acordado lo siguiente:



ARTÍCULO I DEFINICIONES

Para los efectos del presente Acuerdo y salvo que se indique algo distinto, el término:

a) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de ese Convenio y cualquier modificación a los Anexos al Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, en tanto tales Anexos y modificaciones hayan llegado a ser aplicables a ambas partes;

b) "Autoridad aeronáutica" significa, en el caso de Paraguay la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) y, en el caso de la República de Colombia, la Aeronáutica Civil de Colombia o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas;

c) "Línea aérea designada" significa cualquier línea aérea que una Parte Contratante ha designado, por notificación escrita a la otra Parte Contratante, para la explotación de servicios aéreos en las rutas especificadas en el anexo de este acuerdo, y a la cual la otra Parte Contratante le ha otorgado los permisos apropiados, de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;

d) "Territorio" en relación con un Estado, tiene el significado que se le atribuye en el artículo 2 del Convenio.

e) "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados que respectivamente se les atribuyen en el artículo 96 del Convenio.

f) "Capacidad" significa la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;

g) "Anexo" significa el o los Anexos a este Acuerdo o cualquier modificación del mismo. El Anexo forma parte integral del Acuerdo, y cualquier referencia que se haga al Acuerdo se entenderá hecha también al Anexo a menos que se estipule expresa mente de otra manera.

h) "Código compartido" significa un contrato mediante el cual una aerolínea (la parte Operadora) permite a otra aerolínea (la parte Comercializadora) colocar su código en un vuelo operado por la primera, de manera que ambos comercializan el inventario de sillas de dicho vuelo. En la compartición de códigos, una línea aérea (la Comercializadora) publicita y vende los servicios de la línea Operadora como si fueran propios.

En la compartición de códigos, cada línea aérea funciona independientemente en todos los aspectos salvo en colocar el código de una línea aérea en un vuelo de otra.

ARTICULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo para que sus líneas aéreas designadas puedan establecer y explotar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo. Dichos servicios y rutas se denominarán "Servicios Acordados" y "Rutas Especificadas" respectivamente.
2. Sujeto a las provisiones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán ejercer los siguientes derechos:
 - a) El derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte, sin aterrizar en el mismo;
 - b) El derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y
 - c) A efectuar escalas con fines comerciales en las rutas que se especifican y sujeto a las disposiciones del Acuerdo, para embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación.

3. Nada de lo estipulado en el párrafo 2 de este artículo se entenderá como que confiere a una línea aérea designada de una Parte Contratante el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y/o carga, incluido correo, que se transporten por remuneración o arrendamiento y que se dirijan a algún otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTICULO 3 DESIGNACION Y AUTORIZACION DE LINEAS AEREAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, mediante nota escrita de la autoridad aeronáutica a la otra parte contratante, a una o más líneas aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en este Acuerdo.

2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:

a) la línea aérea designada tenga su oficina principal y su residencia permanente en el territorio de la Parte designante;

b) la Parte que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;

c) la Parte que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la aviación); y

d) la línea aérea designada este calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

3. Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se considerarán factores como: la línea aérea está establecida y constituida en

el territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; una cantidad considerable de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en el territorio de la Parte designante; sus aeronaves están registradas en calidad de explotación y tienen sus bases en ese territorio; y emplea una cantidad considerable de nacionales en puestos de dirección, técnicos y operacionales.

4. Entre las pruebas de control normativo efectivo deberán acreditar elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la autoridad aeronáutica designante, como un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicio; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI.

ARTICULO 4

REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN O LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACION

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización de Líneas Aéreas) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente en caso de que:

- a) consideren que la línea aérea designada no tiene su oficina principal y la residencia permanente en el territorio de la Parte designante;
- b) consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la línea aérea;
- c) la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación); y

d) la línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones el Artículo 7 (Seguridad Operacional) o el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las Autoridades Aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 27 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo.

ARTICULO 5 APLICABILIDAD DE LEYES Y REGULACIONES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas al ingreso y salida de su territorio de una aeronave que participen en la navegación aérea internacional o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, les serán aplicables a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y deberán ser cumplidas por dichas aeronaves a su ingreso, salida y permanencia en el territorio de la primera Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos al ingreso, permanencia, tránsito o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, carga y correo, tales como los concernientes a las formalidades de entrada y salida, emigración e inmigración, aduanas, moneda, medidas de salubridad y cuarentena, deberán ser aplicadas a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras permanezcan en el territorio de la primera Parte Contratante.

3. Al aplicar tales leyes y reglamentos, las Partes Contratantes —en circunstancias similares— otorgarán a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante un trato no menos favorable que el que otorguen a sus

propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea que preste idénticos servicios aéreos internacionales.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen las áreas restringidas del aeropuerto, estarán sujetas a lo previsto en el numeral 4.4.2 del Anexo 17 de la OACI.

ARTICULO 6 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y licencias expedidos o convalidados por una Parte Contratante mientras se encuentren vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para explotar los servicios acordados, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer, respecto de los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 7 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 siguientes a la presentación de dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene ni administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el

Convenio, 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, las partes acuerdan además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de 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 anterior 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 anterior, 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 debe notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación

7. Una Parte no tomará medidas efectivas que consistan en negar, revocar, suspender o condicionar las autorizaciones de una o mas líneas aéreas designadas por la otra Parte, en la medida en que dichas aerolíneas demuestren a las autoridades de la primera Parte, que cumplen con los estándares internacionales que garantizan la seguridad de sus operaciones, a través de certificaciones internacionales sobre seguridad operacional

establecidas por la OACI.

ARTICULO 8 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, y otros acuerdos multilaterales que rijan la seguridad de la aviación civil al que ambas partes estén adheridas.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda que requieran 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 y servicios de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio, siempre que dichas normas sean aplicables a las Partes Contratantes. Éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, explotadores de aeronaves que tengan sede principal de sus empresas o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen conforme a las citadas normas sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte Contratante deberá informar a la otra Parte

Contratante cualquier diferencia entre sus normas y prácticas internas y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados en este párrafo. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante con el objeto de discutir tales diferencias.

4. Cada una de las Partes certifica que son Estados Contratantes al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional y de los instrumentos de protección contra los Actos de Interferencia Ilícita sobre la aviación, a la luz del Anexo 17 (Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita) y que está aplicando las normas de dicho anexo en todos los vuelos internacionales. Por lo tanto para los pasajeros y su equipaje en tránsito o en transbordo se cuenta con los procedimientos permanentes para garantizar que son debidamente inspeccionados en el punto de origen, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de trasbordo, de conformidad con el numeral 4.4.2. del Anexo 17 de la OACI.

5. Cada Parte Contratante acuerda que podrá exigirle a sus operadores que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3 anterior y exigidas por la otra Parte Contratante con respecto al ingreso, permanencia y salida de su territorio. Cada Parte Contratante deberá velar por que, en su territorio, efectivamente se adopten medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, equipajes y equipaje de mano, así como la carga, el correo y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque de pasajeros o carga. Cada parte deberá considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad razonables para afrontar a una amenaza determinada .

6. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.

7. Cada Parte Contratante dará, en la medida de lo posible, acogida favorable a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.

ARTÍCULO 9 DERECHOS IMPUESTOS A LAS EMPRESAS

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se imponga a las aeronaves de la otra Parte, tasas y derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos y otros servicios. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tasas y derechos no serán mayores a los aplicados por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

ARTICULO 10 DERECHOS DE ADUANA

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, así como su equipo corriente, piezas de repuesto, combustibles, lubricantes y provisiones de a bordo (incluyendo comidas, bebidas y tabaco) que se lleven en una aeronave, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes similares aplicables para el ingreso al territorio de la otra Parte Contratante de acuerdo con lo previsto en las leyes y reglamentos vigentes en cada Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. También estarán exentos de los mismos aranceles, derechos y cargos, de acuerdo con lo previsto en las leyes y reglamentos en vigor en cada Parte Contratante, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

- a) Las provisiones de abordaje embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites

establecidos por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante, y para el consumo a bordo de una aeronave utilizada en los servicios acordados para la otra Parte Contratante;

b) Las piezas de repuesto, incluyendo los motores, ingresados al territorio de cualquier Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante;

c) Los combustibles, lubricantes y suministros técnicos consumibles destinados a aeronaves operadas en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la otra parte contratante, aún cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en parte del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual son puestos a bordo.

Podrá requerirse que los materiales referidos en los sub-párrafos a), b) y c) del presente párrafo sean mantenidos bajo la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.)

3. El equipo regular de la aeronave, así como los materiales y suministros que se mantengan a bordo de la aeronave de cualquier Parte Contratante, solo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte Contratante. En dicho caso, estos se dejarán bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de otra manera, de conformidad con las regulaciones de aduana aplicables.

ARTÍCULO 11 COMPETENCIA LEAL

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes deberán recibir una oportunidad justa y equitativa de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.

2. Cada parte podrá tomar medidas para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que perjudiquen la capacidad de competir de sus líneas aéreas designadas.

ARTICULO 12 CAPACIDAD

1. Los servicios de transporte aéreo ofrecidos al público deberán estar estrechamente relacionadas con las necesidades del público.
2. La o las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán una oportunidad equitativa e igual de explotar cualquier ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo.
3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente a su capacidad de ofrecer los servicios acordados en el presente Acuerdo.
4. Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud del presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico en las rutas especificadas.
5. Se celebrarán consultas entre las Partes siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del presente Acuerdo para garantizar la aplicación de los correspondientes principios del Acuerdo que rigen la prestación de los servicios.

ARTICULO 13 TARIFAS

1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de una Parte para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive los intereses de los usuarios, el costo de explotación, las características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de

tarifas no podrá exigirse una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.

3. Cada Parte tendrá el derecho de registrar, aprobar o desaprobar las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de ambas Partes que se inicien en su propio territorio, de acuerdo con sus procedimientos. Las tarifas que habrá de cobrar una línea aérea designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado estarán sujetos a los requisitos de registro y/o aprobación de la otra Parte.

4. En todo caso cuando una parte contratante considere que el procedimiento de aprobación de tarifas de la otra Parte contratante puede llevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte contratante, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante. No obstante lo anterior, las autoridades aeronáuticas mantendrán comunicación directa para buscar resolver cualquier discrepancia.

ARTICULO 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.



14

ARTICULO 15
VENTA Y COMERCIALIZACIÓN DE SERVICIOS
DE TRANSPORTE AÉREO

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

ARTICULO 16
ESTABLECIMIENTO DE OFICINAS DE REPRESENTACION

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho a establecer oficinas de representación en el territorio de la otra Parte Contratante. Dichas oficinas de representación podrán incluir personal comercial, operacional y técnico.

2. Las oficinas de representación, los representantes y el personal se establecerán de acuerdo a las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTICULO 17
SERVICIOS DE ESCALA

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, se permitirá a la o las líneas aéreas designadas de una Parte, sobre una base de reciprocidad, prestar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte y, a su elección, recibir servicios de escala totales o parciales de un agente autorizado por las autoridades competentes de la otra Parte para proveer dichos servicios.

2. La o las líneas aéreas designadas de una Parte también tendrán el derecho de proveer servicios de escala a otras líneas aéreas que operan en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte.

3. El ejercicio de los derechos previstos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo estará sujeto únicamente a limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorables que las más favorables que se ofrezcan a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

ARTICULO 18 ACUERDOS COMERCIALES Y DE COOPERACIÓN

Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial, celebrados por las aerolíneas designadas de ambas partes, entre ellas o con aerolíneas de terceros países tales como código compartido, bloqueo de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos se sometan a los procedimientos de aprobación de cada parte. Las autoridades aeronáuticas de cada parte, decidirán en un plazo máximo de un mes las solicitudes sometidas a su consideración. En todo caso los contratos de arrendamiento se someterán a los requisitos establecidos para esta operación.

ARTÍCULO 19 FLEXIBILIDAD OPERACIONAL

1. Cada aerolínea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas, o intercambiadas a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas (de ambas partes o terceros países), en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada parte del Artículo 83 bis del Convenio, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes. En caso de ser aplicables, las Partes podrán celebrara acuerdos o memorando de alcance técnico-operacional, para establecer las condiciones de delegación de responsabilidades sobre la vigilancia de la seguridad operacional.

2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.

ARTICULO 20
SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de Conducta formulado por la OACI para la regulación y operación de los sistemas de reserva por computador, en concordancia con las otras regulaciones y obligaciones relativas a los Sistemas de Reserva por Computadora. Las Partes harán un seguimiento a los desarrollos que en esta materia haga la OACI.

ARTICULO 21
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 tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

ARTICULO 22
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 del Anexo 16 de la OACI y las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente.

**ARTICULO 23
CODIGO DESIGNADOR**

Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra parte Contratante haya concedido a sus aerolíneas para la identificación de sus vuelos.

**ARTICULO 24
APROBACIÓN DE HORARIOS**

Las Líneas aéreas designadas de cada Parte cumplirán los procedimientos de registro de horarios e itinerarios vigentes en cada Parte. Las dos partes se comprometen a ser ágiles en este asunto. En todo caso cuando una parte contratante considere que el procedimiento de aprobación de horarios e itinerarios de la otra Parte contratante pueda llevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte contratante, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante.

**ARTICULO 25
TRANSFERENCIA DE INGRESOS**

Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho a convertir y transferir, la cantidad que exceda de los ingresos recibidos en el territorio de la otra Parte Contratante sobre sus gastos en el mismo, en relación con su actividad, como transportista aéreo. Tal transferencia se efectuará conforme a la legislación interna vigente de cada país.

**ARTICULO 26
SUMINISTRO DE ESTADISTICAS**

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de ésta estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante. Dichos informes incluirán información requerida para determinar la cantidad

del tráfico transportado por dichas líneas aéreas en los servicios acordados y los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico.

ARTICULO 27 CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se consultarán mutuamente con miras a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones de este Acuerdo.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del mismo. Tales consultas, se realizarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en la que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las Partes Contratantes.
3. Si las Partes Contratantes acordaran modificar al presente Acuerdo, las modificaciones deberán ser formalizadas a través de un canje de Notas Diplomáticas.
4. Las enmiendas al Anexo podrán hacerse por acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigor una vez haya sido confirmada por un intercambio de notas diplomáticas.

ARTICULO 28 SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiere alguna diferencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes intentarán, en primer lugar, resolverla mediante consultas celebradas de conformidad con lo estipulado en el Artículo 27 de este Acuerdo.
2. Si la diferencia no se resolviera mediante consultas, las Partes Contratantes podrán someter la diferencia a la decisión de una persona u organismo acordado en forma mutua o bien cualquiera de las Partes Contratantes podrá someterla a un tribunal compuesto por tres árbitros, dos

de los cuales están nombrados por las Partes y el tercero por los dos árbitros designados. Cada una de las Partes Contratantes designará a un árbitro en un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibo por parte de cualquiera de ellas de un aviso de la otra Parte, enviado por la vía diplomática, en el que se solicite el arbitraje. El tercer árbitro se designará en un período adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombrare a un árbitro en el período especificado o si el tercer árbitro no fuere nombrado en dicho período, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o los árbitros que se requieran. Si el Presidente tuviere la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, realizará el nombramiento el vicepresidente de mayor antigüedad que no estuviere inhabilitado por dicha razón. En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar en que se realizará el arbitraje.

3. Las Partes Contratantes se obligan a cumplir cualquier decisión expedida conforme al párrafo 2 de este artículo.

4. Los gastos del Tribunal serán solventados en partes iguales por las Partes Contratantes.

5. Cuando y mientras cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla la decisión expedida conforme al párrafo 2 de este artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, denegar o revocar cualquier derecho o privilegio que hubiere concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante o línea aérea designada que haya incumplido.

ARTICULO 29 ACUERDOS MULTILATERALES

Si entra en vigor un Convenio o Acuerdo Multilateral general sobre transporte aéreo, concerniente a ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo será modificado para que se atenga a las disposiciones de dicho Convenio o Acuerdo.

**ARTICULO 30
TERMINACION**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente acuerdo terminará un (1) año después de que la otra Parte Contratante reciba el aviso respectivo, a menos que, de mutuo acuerdo, las Partes Contratantes lo retiren antes de vencer dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusare recibo del aviso de denuncia, éste se considerará recibido catorce (14) días después de su recepción por a Organización de Aviación Civil Internacional.

**ARTICULO 31
REGISTRO**

El presente Acuerdo y todas sus modificaciones deberán registrarse, después de su firma, ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

**ARTICULO 32
ENTRADA EN VIGOR**

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha en que las Partes se comuniquen que se ha surtido el trámite correspondiente, y entrará en vigor después de que las Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática que han cumplido los requisitos constitucionales internos necesarios para su entrada en vigor.

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

Hecho en Bogotá el 07 de mayo de 2010 en dos ejemplares originales e igualmente auténticos.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large loop at the top and several sweeping strokes below.A simple handwritten mark consisting of a few diagonal lines forming a shape similar to a stylized 'V' or a checkmark.

Por el Gobierno de la República de Colombia



FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE
DIRECTOR GENERAL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
AD - Referendum

Por el Gobierno de la República del Paraguay



a. Rutas a ser operadas por las empresas paraguayas

De punto o puntos en el territorio de la República del Paraguay a puntos en la República de Colombia.

b. Rutas a ser operadas por las empresas colombianas

De punto o puntos en el territorio de la República de Colombia a puntos en la República del Paraguay.

2. FRECUENCIAS Y EQUIPO

a. Por parte de las Líneas Aéreas designadas por Paraguay:

Las aerolíneas designadas podrán operar sin límite de frecuencias conforme a lo especificado en el numeral tres.

b. Por parte de las Líneas Aéreas designadas por Colombia:

Las aerolíneas designadas podrán operar sin límite de frecuencias conforme a lo especificado en el numeral tres.

Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine el equipo a utilizar en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacionales que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

3. DERECHOS DE TRAFICO

Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán ejercer los siguientes derechos:

- a) El derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte, sin aterrizar en el mismo;
- b) El derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y
- c) A efectuar escalas con fines comerciales en las rutas especificadas en los numerales 1 a), 1 b) anteriores sujetos a las disposiciones del presente Memorando, para embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo.

- d) Ambas Partes acuerdan que sus líneas aéreas designadas para prestar los servicios aéreos convenidos pueden ejercer libremente el transporte aéreo a través del tráfico de conexión (sexta libertad).
- e) Las aerolíneas designadas o autorizadas tendrán el derecho de prestar servicios no regulares, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos de ambos territorios.

Los servicios no regulares en ningún caso deberán constituir una competencia indebida a los servicios regulares. En todo caso, el explotador de servicios regulares gozará de prioridad para que se le autoricen vuelos no regulares dentro de las rutas comprendidas en su permiso de operación.

C. SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA

CUADROS DE RUTAS

1. Para las aerolíneas designadas por Paraguay

Cualquier punto o puntos en Paraguay – Cualquier punto o puntos intermedios – Cualquier punto o puntos en Colombia – Cualquier punto o puntos más allá.

2. Para las aerolíneas designadas por Colombia

Cualquier punto o puntos en Colombia – Cualquier punto o puntos intermedios – Cualquier punto o puntos en Paraguay – Cualquier punto o puntos más allá.

Notas:

- a) Las líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista.
- b) las líneas aéreas designadas están autorizadas para ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad sin limitación de frecuencia y capacidad de equipo.
- c) las líneas aéreas designadas podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad en el continente americano.
- d) las operaciones a dos o más puntos del territorio de Paraguay o Colombia podrán operarse en forma separada o en combinación sin derechos de cabotaje entre puntos del mismo país.
- e) Las Autoridades Aeronáuticas podrán considerar, con base en reciprocidad y según las necesidades del servicio, el otorgamiento de derechos de tráfico adicionales.