
MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY Y LA REPUBLICA DE COSTA RICA SOBRE SERVICIOS AÉREOS.

En la ciudad de Punta Cana, República Dominicana, el día 13 de noviembre de 2025, se llevó a cabo la reunión de Autoridades Aeronáuticas de las Repúblicas de Paraguay y Costa Rica con el objeto de acordar un nuevo texto de Acuerdo sobre Servicios Aéreos, que sustituya al suscrito el 14 de agosto del 2001.

Las delegaciones (en adelante Las Partes), estuvieron integradas según se expresa en el Anexo I. La reunión se efectuó en un clima de armonía y cordialidad, confirmándose las excelentes relaciones que han existido siempre entre las Autoridades Aeronáuticas de Paraguay y Costa Rica.

En consecuencia, las Partes deciden celebrar el presente Memorándum de Entendimiento (en adelante, "MOU"):

ARTICULO 1: ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS

Las Partes reconocen la necesidad de celebrar un nuevo Acuerdo sobre Servicios Aéreos (en adelante ASA) a fin de facilitar y potenciar el desarrollo del sector aerocomercial y con ello propiciar mejores condiciones para generar desarrollo económico que beneficie a ambos países.

Ambas Autoridades Aeronáuticas acuerdan que las disposiciones del presente MOU se aplicarán administrativamente dentro de sus respectivas atribuciones legales. El nuevo proyecto de Acuerdo, el cual se toma como base para las negociaciones, será suscrito una vez que las Partes culminen los trámites administrativos internos de los estamentos gubernamentales pertinentes. El proyecto de Acuerdo se reproduce como Anexo III al MOU.

ARTICULO 2: CAPACIDAD Y DERECHOS DE TRÁFICO

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la explotación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:
 - a) el derecho de volar sin aterrizar sobre el territorio de la otra parte;
 - b) el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin fines comerciales;
 - c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y

más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes.

- d) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes.
 - e) Las líneas aéreas de cada Parte, con excepción de las designadas en virtud del Artículo 4 del Acuerdo que consta en el Anexo III del presente Acta, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 1 a) y 1 b) del presente Artículo.
 - f) Nada de lo dispuesto en el párrafo 2 se considerará que confiere a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte, el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo a cambio de una remuneración y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte.
2. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte, sobre bases no discriminatorias.

ARTÍCULO 3: CUADRO DE RUTAS

Ambas Partes acuerdan aprobar el cuadro de rutas, según se reproduce en el Anexo II del presente MOU.

ARTICULO 4: DESIGNACION

Ambas Partes acordaron la múltiple designación de sus líneas aéreas.

ARTICULO 5: ASISTENCIA EN TIERRA

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, cuando operen en su territorio, sobre una base de reciprocidad y cuando sea posible, realizar sus propios servicios de asistencia en tierra (“autoasistencia”) y tener la opción de recurrir a uno o más proveedores debidamente autorizados para que presten todos o una parte de esos servicios. Cuando las leyes, los reglamentos o las disposiciones contractuales de cada Parte limiten o impidan el suministro de sus propios servicios de asistencia en tierra, cada Parte deberá tratar a una línea aérea designada de forma no discriminatoria con respecto a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o más proveedores debidamente autorizados.
2. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 del presente Artículo estará supeditado a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de

consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en los aeropuertos de cada Parte.

ARTICULO 6: CODIGO COMPARTIDO

1. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como joint-venture, acuerdos de reserva de capacidad o código compartido con:
 - a) una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
 - b) una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país; y
 - c) a condición de que todas las líneas aéreas en los mismos: 1) cuenten con la autorización correspondiente y 2) cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a tales acuerdos, y 3) cuenten con los derechos de tráfico correspondientes.
2. Las Partes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos que operan en código compartido hacia o desde su territorio y que, como mínimo, los pasajeros contarán con la información necesaria de la siguiente manera:
 - a) por vía verbal y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
 - b) en forma escrita, en el billete en sí y/o (si no es posible), en el documento que acompaña al itinerario del billete o en cualquier otro documento que sustituya el billete, como una confirmación por escrito, incluida la información sobre a quién contactar en caso de un problema y una indicación clara que la línea aérea es responsable en caso de daños o accidentes; y
 - c) por vía verbal una vez más, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.
3. Las líneas aéreas están obligadas a presentar, para su aprobación cualquier arreglo propuesto de cooperación con las autoridades aeronáuticas de ambas Partes por lo menos sesenta (60) días antes de su propuesta de introducción y en cumplimiento de lo que establezca la normativa nacional de cada Parte.

ARTICULO 7: VUELOS NO REGULARES

1. Las líneas aéreas de cada Parte tienen el derecho de llevar tráfico internacional de pasajeros (y su equipaje de acompañamiento) y / o carga (incluido, pero no limitado a una combinación de pasajeros / carga), según los derechos de tráfico estipulados

en este memorando, presentando los requisitos correspondientes y sujetos a la legislación de cada Parte.

2. Cada Parte deberá, en condiciones de reciprocidad, responder sin demora las solicitudes de operaciones no regulares o chárter, a las líneas aéreas que están debidamente autorizadas por la otra Parte.
3. En caso de solicitar vuelos no regulares con derechos de tráfico no contemplados en este memorando, cada parte valorará la conveniencia según su normativa y se otorgará el permiso sujeto a condiciones de reciprocidad real y efectiva.

ARTICULO 8: SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

Ambas Partes se comprometen a dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en los Artículos 11 y 12 del Acuerdo de Servicios Aéreos que consta en el Anexo III de la presente Acta

ENTRADA EN VIGOR

El contenido de la presente MOU entrará en vigencia a partir de la fecha de su firma y será aplicado administrativamente hasta tanto entre en vigor el Acuerdo bilateral de Servicios Aéreos entre la República del Paraguay y la República de Costa Rica.

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

Firmado en la ciudad de Punta Cana, en la República Dominicana, el día 13 de noviembre de 2025, en dos ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto.

Por la Delegación de la República del Paraguay

Por la Delegación de la República de Costa Rica

Allison Mariel Colman Morel
Subdirectora de Transporte Aéreo
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil

Marcos Castillo Masis
Director General
Dirección General de Aviación Civil

ANEXO I

AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

JEFE DE DELEGACION

Allison Mariel Colman Morel

Subdirectora de Transporte Aéreo

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil

MIEMBROS DE LA DELEGACION

Elke Stumpf Villar

Gerente de Regulacion Aerocomercial **Dirección Nacional de Aeronáutica Civil**

AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

JEFE DE DELEGACION

Marcos Castillo Masis

Director General

Dirección General de Aviación Civil

MIEMBROS DE LA DELEGACION

Cristian Chinchilla Montes

Jefe Unidad de Transporte Aéreo

Dirección General de Aviación Civil

Ana Patricia Gamboa Venegas

Unidad de Transporte Aéreo

Dirección General de Aviación Civil

ANEXO II

CUADRO DE RUTAS

1. Rutas a ser operadas por la(s) línea aérea (s) designada(s) de la República del Paraguay:

Puntos anteriores	Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos más allá
Cualquier punto	Cualquier punto en la República del Paraguay	Cualquier punto	Cualquier punto en la República de Costa Rica	Cualquier punto

2. Rutas a ser operadas por la(s) línea aérea (s) designada(s) de la República de Costa Rica:

Puntos Anteriores	Puntos de partida	Puntos Intermedios	Puntos de destino	Puntos mas allá
Cualquier punto	Cualquier punto en la República de Costa Rica	Cualquier Punto	Cualquier punto en la República del Paraguay	Cualquier punto

Flexibilidad Operativa:

Mientras operen un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) línea (s) aérea(s) designada(s) podrá(n) en cualquiera o en todos los vuelos y a opción de cada línea aérea:

- operar vuelos en una o ambas direcciones;
- combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre que los servicios se originen o terminen en un punto en el territorio de la Parte que designa la línea aérea;
- transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- prestar servicio a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos; sin limitación alguna direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo, siempre que, (con excepción de todos los servicios de carga) el servicio sirva un punto en el territorio de la Parte que designa las líneas aéreas;

-
- f. servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
 - g. para los servicios de carga, ambas Partes se beneficiarán de los derechos de tráfico de hasta 7ma. Libertad del aire.

ANEXO III

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE REPÚBLICA DEL PARAGUAY

Y

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

Preámbulo

El Gobierno de la República del Paraguay y el Gobierno de la República de Costa Rica en adelante denominadas las "Partes";

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

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

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

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

- 1) "Transporte aéreo" significa el transporte público en aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;
- 2) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República del Paraguay la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil, en el caso de la República de Costa Rica el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), o, en ambos casos cualquier otra autoridad, organismo que lo sucedan o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen actualmente dichas autoridades
- 3) "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda al mismo;
- 4) "Capacidad" es la cantidad de servicios prestados en el marco de este acuerdo, generalmente medida 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;
- 5) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida que los Anexos y las enmiendas hayan entrado en vigor para ambas Partes;
- 6) "Línea aérea designada" significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo;
- 7) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- 8) "Transporte aéreo multimodal" significa el transporte público por aeronave y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;
- 9) "Transporte aéreo internacional" es el transporte aéreo en el que los pasajeros, equipaje, carga y correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado;
- 10) "Parte" se refiere a un Estado que se ha consentido formalmente al presente Acuerdo;

- 11) "Tarifa" refiere al precio por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo y las condiciones bajo las cuales se aplican estos precios, incluyendo comisiones de agencias de viajes, CARGAS u otros servicios auxiliares, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa,
- 12) "Soberanía" y "Territorio", con relación a un Estado se aplicarán tal como se describen en los Artículos 1 y 2 del Convenio, y se leerá como sigue:

Soberanía: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Territorio: se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

- 13) "Cargos a los usuarios" significa los cargos aplicados a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados por éstas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga;
- 14) "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen los mismos significados que se les asignan en el artículo 96 del Convenio.
- 15) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aérea designadas por ambas Partes y/o con líneas aéreas de terceros países mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual las líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo utilizando cada una su propio código.

Artículo 2 Aplicabilidad del Convenio

Las disposiciones de este Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida en que sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

Artículo 3 Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos especificados para la explotación de servicios aéreos, por las líneas aéreas designadas de la otra Parte :
2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los siguientes derechos:

- a) el derecho de volar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte;
 - b) el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin fines comerciales;
 - c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes.
 - d) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes.
3. Las líneas aéreas de cada Parte, con excepción de las designadas en virtud del Artículo 4 del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 2 a) y 2 b) del presente Artículo.
 4. Nada de lo dispuesto en el párrafo 2 se considerará que confiere a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte, el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo a cambio de una remuneración y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte.

Artículo 4 **Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito, a la otra Parte, una o más líneas aéreas para que operen los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o modificar dicha designación. Las mismas se transmitirán por escrito con la otra Parte a través de canales diplomáticos, y mediante comunicación entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.
2. Una vez recibida dicha designación y a solicitud de la línea aérea designada, en la forma requerida para la autorización de explotación, permiso operacional y técnico, cada Parte otorgará los permisos y autorizaciones apropiados, con el mínimo retraso, siempre que:
 - a) la línea aérea esté establecida y certificada de conformidad a las leyes del Estado que la designa y su oficina principal está establecida en ese Estado; y
 - b) que el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por la Parte que la designa y responsable de la expedición de su Certificado

de Operador Aéreo, y que la autoridad aeronáutica correspondiente esté claramente identificada en la designación; y

- c) la Parte que designa a la línea aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo 11 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación).
3. La línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos que normalmente se aplican a las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
4. Una vez recibida la autorización de explotación a que se refiere el párrafo 2, la línea aérea designada podrá iniciar en cualquier momento la explotación de los servicios acordados para los que haya sido designada, siempre que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

Artículo 5 **Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización**

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones referidas en el Artículo 4 de este Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, y de revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones, temporal o permanentemente:
 - a) en el caso de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene ni mantiene el control regulatorio efectivo de la misma, y que la línea aérea no tenga su oficina principal establecida en el territorio de la Parte que la designa;
 - b) en el caso de que la línea aérea designada no sea titular de un Certificado de Operador Aéreo o de cualquier otro documento equivalente que sea válido de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes de la Parte que la designa;
 - c) en el caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo 11 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación), o
 - d) en el caso de que la línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos normalmente aplicados para las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

Artículo 6 **Aplicación de las Leyes**

1. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte en relación con la entrada, permanencia, tránsito y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo, tales como las concernientes a inmigración, aduana, moneda, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correos transportados por las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Ninguna Parte dará preferencia a su propia línea aérea o cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea designada por la otra Parte comprometida con el transporte aéreo internacional en la aplicación de reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y similares.

Artículo 7 **Tránsito Directo**

Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin, no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

Artículo 8 **Actividades Comerciales**

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo.
3. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirir, en la moneda de dicho territorio o en moneda de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.

Artículo 9 **Servicios de Asistencia en Tierra**

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, cuando operen en su territorio, sobre una base de reciprocidad y cuando sea posible, realizar sus propios servicios de asistencia en tierra (“autoasistencia”) y tener la opción de recurrir a uno o más proveedores debidamente autorizados para que presten todos o una parte de esos servicios. Cuando las leyes, los reglamentos o las disposiciones contractuales de cada Parte limiten o impidan el suministro de sus propios servicios de asistencia en tierra, cada Parte deberá tratar a una línea aérea designada de forma no discriminatoria con respecto a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o más proveedores debidamente autorizados.

2. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 del presente Artículo estará supeditado a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en los aeropuertos de cada Parte.

Artículo 10 **Reconocimiento de Certificados**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte mientras se encuentren vigentes serán reconocidas como válidas por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los cuales tales certificados y licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan de conformidad con el Convenio.
2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.
3. Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de negar a reconocer a los efectos de los sobrevuelos o aterrizaje dentro de su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte.

Artículo 11 **Seguridad Operacional**

1. Cada una de las Partes podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operación de las

aeronaves. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.

2. Si, después de realizadas tales consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente normas de seguridad en las áreas mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, se informará a la otra Parte de tales hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que cualquier aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte, en el servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, durante la permanencia en el territorio de la otra Parte ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras injustificadas en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de la tripulación, y que el equipo y la condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.
4. Si cualquiera de dichas inspecciones o una serie de inspecciones en rampa, da lugar a:
 - a) una grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o
 - b) una grave preocupación de que existe una falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio;

La Parte que realice la inspección podrá, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave, se han emitido o se han hecho válidos, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que un representante de esa línea aérea o líneas aéreas nieguen el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por una línea aérea o líneas aéreas de una Parte de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, la otra Parte será libre de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 de este Artículo y extraer las conclusiones a las que se hace referencia en ese párrafo.

6. Cuando sea esencial la adopción de medidas urgentes para garantizar la seguridad de la operación aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.
7. Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que la base para la toma de acción deja de existir.

Artículo 12 Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991; así como todo otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.
2. Cada Parte se proveerá, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir 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 cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores de aeronaves que tengan su sede social 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 conviene en que dichos explotadores de aeronaves cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación como se refiere el párrafo (3) anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que las medidas adecuadas

se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, suministros de a bordo, los equipajes, equipaje de mano, la carga y artículos de a bordo de las aeronaves antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para tomar las medidas especiales de seguridad razonables para 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 dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de resolver dicho incidente o amenaza rápidamente y sin peligro.
6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte está vulnerando las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá solicitar consultas. Dichas consultas deberán comenzar dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la citada solicitud de cualquiera de ellas. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del inicio de las consultas será razón suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando esté justificado por una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento.

Artículo 13 **Cargos a los usuarios**

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. Las tarifas aplicadas por el uso de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier cargo por el uso de las instalaciones de navegación aérea, comunicaciones y servicios aéreos, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte.

Artículo 14 **Derechos Arancelarios**

1. Cada Parte, sobre la base de la reciprocidad, eximirá a la línea aérea designada de la otra Parte, en la mayor medida posible de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales, de restricciones a la importación, derechos de aduana, impuestos especiales, derechos de inspección y otros impuestos y gravámenes nacionales basados en el costo de los servicios a la llegada de las aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles piezas de

repuestos, incluidos motores, equipo de aeronave regulares, provisiones de a bordo y otros artículos como impresoras de boletos, guías de carga aérea, cualquier material impreso que lleve la insignia de la línea aérea y material publicitario habitual distribuido gratuitamente por la línea aérea designada destinados o utilizados exclusivamente para la operación o mantenimiento de las aeronaves de la línea aérea designada de esa otra Parte en la explotación de los servicios acordados.

2. Las exenciones concedidas en el presente Artículo se aplicarán a los elementos contemplados en el párrafo 1:
 - a) introducidos en el territorio de una Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;
 - b) retenidos a bordo de una aeronave de la línea aérea designada de una Parte a la llegada o salida del territorio de la otra Parte.
3. El equipo aéreo regular, así como los materiales y suministros normalmente conservados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que son reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 15 Impuestos

- a. Los beneficios obtenidos por la explotación de las aeronaves de una línea aérea designada destinada a servicios aéreos internacionales tributarán de conformidad con lo dispuesto en la legislación de cada país.
- b. Cuando exista un acuerdo especial para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y el capital entre las Partes, la disposición de este último prevalecerá.

Artículo 16 Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que quiera ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales del mercado.
2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones de

aduana, técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes pondrá imponer a las líneas aéreas de la otra Parte un requisito preferente, una relación de equilibrio, sin objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sería inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.

Artículo 17 Tarifas

1. Las tarifas de los servicios de transporte aéreo internacional operados de conformidad con este Acuerdo serán establecidos libremente por las líneas aéreas y no estarán sujetos a la aprobación de las Partes. Las Partes pueden quizás requerir que las tarifas aplicadas a los servicios originados en su territorio sean presentadas por las líneas aéreas.
2. La intervención de las Partes estará limitada a:
 - a) impedir prácticas o tarifas injustificadamente 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 o de una competencia desleal.
3. Una Parte podrá exigir, que las tarifas cobradas por las líneas aéreas sean presentadas ante sus autoridades aeronáuticas para fines de registro, en un plazo que no exceda de quince (15) días antes de la oferta inicial de la tarifa, bien sea electrónico o de otra forma.
4. Cada Parte puede solicitar consulta con relación a cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes para servicios cubiertos por este Acuerdo, siempre que tenga razones que indiquen que la línea aérea de una parte ha violentado las disposiciones de los literales a) y b) del párrafo 2 arriba, o que la otra Parte, ha incurrido en violación al literal c) del mismo Artículo. Dichas consultas se llevarán a cabo a más tardar treinta (30) días después de recibida la solicitud. Sin un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o seguirá vigente.

Artículo 18 Competencia Leal

Cada línea aérea designada tendrá un ambiente competitivo justo y no discriminatorio para operar las rutas especificadas en el presente Acuerdo según las leyes de competencia de las Partes.

Artículo 19
Conversión de Divisas y Remesas de Ganancias

1. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes estarán libres de transferir desde el territorio de venta al territorio nacional de la otra Parte, el exceso de los ingresos de acuerdo con los costos obtenidos en el territorio de venta. En esta transferencia neta, las ganancias de las ventas serán incluidas, y llevadas fuera directamente o a través de un agente de los servicios de transporte y del servicio auxiliar y suplementario, así como los intereses comerciales normales obtenidos de estas ganancias, mientras ellos se encuentren depositados esperando para ser transferidos.
2. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes.
3. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

Artículo 20
Código Compartido y Acuerdos de Comercialización Cooperativa

1. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como joint-venture, acuerdos de reserva de capacidad o código compartido con:
 - a) una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
 - b) una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país; ya condición de que todas las líneas aéreas en los mismos: 1) cuenten con la autorización correspondiente y 2) cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a tales acuerdos, y 3) cuenten con los derechos de tráfico correspondientes.
2. Las Partes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos que operan en código compartido hacia o desde su territorio y que, como mínimo, los pasajeros contarán con la información necesaria de la siguiente manera:
 - a) por vía verbal y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;

- b) en forma escrita, en el billete en sí y/o (si no es posible), en el documento que acompaña al itinerario del billete o en cualquier otro documento que sustituya el billete, como una confirmación por escrito, incluida la información sobre a quién contactar en caso de un problema y una indicación clara que la línea aérea es responsable en caso de daños o accidentes; y
 - c) por vía verbal una vez más, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.
3. Las líneas aéreas están obligadas a presentar, para su aprobación cualquier arreglo propuesto de cooperación con las autoridades aeronáuticas de ambas Partes por lo menos sesenta (60) días antes de su propuesta de introducción.

Artículo 21 Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de las Partes deberán proporcionar a solicitud, las estadísticas periódicas disponibles u otras informaciones similares relativas al tráfico de los servicios acordados.

Artículo 22 Registro de Horarios

1. La línea aérea designada de cada Parte deberá presentar los horarios de vuelo previstos para su registro a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte al menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.
2. Para los vuelos adicionales que las líneas aéreas designadas de una Parte desean operar en los servicios acordados fuera del horario registrado, esa línea aérea debe solicitar un permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dichas solicitudes generalmente se presentarán al menos tres (3) días hábiles antes de la operación de dichos vuelos.

Artículo 23 Servicios Multimodal

Cada línea aérea designada de una Parte podrá utilizar medios terrestres de transporte en la superficie, conjuntamente con los servicios aéreos internacionales de pasajeros y carga, de conformidad a las leyes y los reglamentos de cada Parte.

Artículo 24 Protección del Medio Ambiente

Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus

respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) del Anexo 16 y la actual política de la OACI sobre protección ambiental.

Artículo 25 Consultas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la consulta sobre la interpretación, aplicación, ejecución o modificación de este Acuerdo o el cumplimiento del presente Acuerdo.
2. Dichas consultas, que podrán realizarse a través de la discusión o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60 días) a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes acuerden lo contrario.

Artículo 26 Solución de Controversias

1. Cualquier controversia que surja entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir con relación al Artículo 11 (Seguridad Operacional) y al Artículo 12 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Autoridades Aeronáuticas de las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

Artículo 27 Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte con el fin de enmendar el presente Acuerdo o sus Anexos. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud. Estas consultas podrán realizarse por medio de reuniones o por correspondencia.
2. Si la enmienda se refiere a las disposiciones del Acuerdo que no sean el Anexo, la enmienda será aprobada por cada Parte de conformidad con sus procedimientos legales y entrará en vigor una vez confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas indicando que se han cumplido con los procedimientos constitucionales para su entrada en vigor.

Artículo 28
Acuerdos Multilaterales

Si ambas Partes son partes en un acuerdo multilateral que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, se celebrarán consultas para determinar si este Acuerdo debe ser revisado para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

Artículo 29
Terminación

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito, por vía diplomática, a la otra Parte su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo terminará a la medianoche en el lugar de recepción de la notificación, inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes del final de este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días siguientes a la recepción de la notificación por la OACI.

Artículo 30
Registro en la OACI

Este Acuerdo y cualquier enmienda serán registrados ante la Organización Internacional de Aviación Civil.

Artículo 31
Entrada en vigor

El presente Acuerdo se aplicará y entrará en vigor treinta (30) días después de que ambas Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática, y que sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor de este Acuerdo han sido completados y dejará sin efecto el anterior Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito entre las Partes.

Firmado en _____, en _____, en dos originales igualmente auténticos en idioma español.

Por la Delegación de
República de Costa Rica

Por la Delegación de
República del Paraguay

ANEXO II

Cuadro de Rutas

1. Rutas a ser operadas por la(s) línea aérea (s) designada(s) de la República del Paraguay:

Puntos anteriores	Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos más allá
Cualquier punto	Cualquier punto en la República del Paraguay	Cualquier punto	Cualquier punto en la República de Costa Rica	Cualquier punto

2. Rutas a ser operadas por la(s) línea aérea (s) designada(s) de la República de Costa Rica:

Puntos anteriores	Puntos de partida	Puntos Intermedios	Puntos de destino	Puntos mas allá
Cualquier punto	Cualquier punto en la República de Costa Rica	Cualquier Punto	Cualquier punto en la República del Paraguay	Cualquier punto

Flexibilidad Operativa:

Mientras operen un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) línea (s) aérea(s) designada(s) podrá(n) en cualquiera o en todos los vuelos y a opción de cada línea aérea:

- h. operar vuelos en una o ambas direcciones;
- i. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- j. omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre que los servicios se originen o terminen en un punto en el territorio de la Parte que designa la línea aérea;
- k. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- l. prestar servicio a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos; sin limitación alguna direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo, siempre que, (con excepción de todos los servicios de carga) el servicio sirva un punto en el territorio de la Parte que designa las líneas aéreas;

-
- m. servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
 - n. para los servicios de carga, ambas Partes se beneficiarán de los derechos de tráfico de hasta 7ma. Libertad del aire.

ANEXO III

Operaciones No Regulares o Chárter

1. Las líneas aéreas de cada Parte tienen el derecho de llevar tráfico internacional de pasajeros (y su equipaje de acompañamiento) y / o carga (incluido, pero no limitado a una combinación de pasajeros / carga), según los derechos de tráfico estipulados en este memorando, presentando los requisitos correspondientes y sujetos a la legislación de cada Parte.
2. Cada Parte deberá, en condiciones de reciprocidad, responder sin demora las solicitudes de operaciones no regulares o chárter, a las líneas aéreas que están debidamente autorizadas por la otra Parte.
3. En caso de solicitar vuelos no regulares con derechos de tráfico no contemplados en este memorando, cada parte valorará la conveniencia según su normativa y se otorgará el permiso sujeto a condiciones de reciprocidad real y efectiva.