

**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA Y  
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ**

El Gobierno Federal de Austria y el Gobierno de la República de Panamá, en adelante "las Partes Contratantes", son Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando organizar, de manera segura y ordenada, los servicios aéreos internacionales y promover en la mayor medida posible la cooperación internacional con respecto a tales servicios; y

Deseosos de establecer un Acuerdo para fomentar el desarrollo de servicios aéreos (programados) entre sus territorios y más allá de ellos,

Han acordado lo siguiente:

**TABLA DE CONTENIDOS**

Artículo 1	Definiciones
Artículo 2	Concesión de derechos
Artículo 3	Designación y revocación
Artículo 4	Aplicabilidad de las leyes y reglamentos
Artículo 5	Exención de derechos de aduana y otros derechos
Artículo 6	Impuestos
Artículo 7	Cargos de usuario
Artículo 8	Tráfico en tránsito directo

Artículo 9	Reconocimiento de certificados y licencias
Artículo 10	Precios
Artículo 11	Representación comercial y oportunidades
Artículo 12	Capacidad y competencia leal
Artículo 13	Seguridad
Artículo 14	Seguridad de la Aviación
Artículo 15	Provisión de estadísticas
Artículo 16	Consultas
Artículo 17	Modificaciones
Artículo 18	Solución de controversias
Artículo 19	Terminación
Artículo 20	Registro
Artículo 21	Entrada en vigor
Anexo	

## **ARTICULO 1 DEFINICIONES**

A los efectos del presente Acuerdo:

**a)** El término "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso del Gobierno Federal de Austria, el Ministerio de Transporte, Innovación y Tecnología y en el caso del Gobierno de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado a realizar cualquier función ejercida actualmente por dichas autoridades o funciones similares;

**b)** El término "servicios acordados" significa servicios aéreos internacionales programados en la (s) ruta (s) especificada en el Anexo a este Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo;

**c)** Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala con fines no comerciales" tienen los significados que se les asignan en el Artículo 96 del Convenio;

**d)** El término "Anexo" significa el Anexo a este Acuerdo enmendado. El Anexo es parte integrante del Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluirán una referencia al Anexo, salvo disposición en contrario.

**e)** El término "capacidad" en relación con los servicios acordados significa la carga útil disponible de la aeronave utilizada en dichos servicios, multiplicada por la frecuencia que opera dicha aeronave durante un período determinado en una ruta o sección de una ruta.

**f)** El término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluido cualquier Anexo adoptado de conformidad con el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio bajo los Artículos 90 y 94 (a) de los mismos, en la medida en que dichos anexos y enmiendas sean aplicables para ambas Partes Contratantes;

**g)** El término "línea aérea designada" significa cualquier línea aérea, que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

**h)** El término "transporte intermodal" significa el transporte público por avión y por uno o más modos de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo en superficie, por separado o en combinación, por remuneración o alquiler.

**i)** El término "precio" significa:

(i) "tarifas aéreas" que se pagarán a las compañías aéreas o sus agentes u otros vendedores de boletos para el transporte de pasajeros y equipaje en servicios aéreos y cualquier condición bajo la cual se apliquen dichos precios, incluida la remuneración y condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares ; y

(ii) "tasas aéreas" a pagar por el transporte de correo y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican dichos precios, incluida la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares.

Esta definición abarca, en su caso, el transporte de superficie en relación con el transporte aéreo internacional y las condiciones a las que está sujeta su aplicación.

**j)** El término "autoasistencia" significa una situación en la que la empresa operadora se proporciona directamente a sí mismo una o más categorías de servicios de asistencia en tierra y no concluye ningún contrato de descripción con un tercero para la prestación de tales servicios; a los efectos de esta definición, entre ellos no se considerará que los usuarios de un aeropuerto son terceros cuando:

a) uno tiene la mayoría en el otro, o

b) un solo cuerpo tiene una participación mayoritaria en cada uno.

**k)** El término "ruta especificada" significa una ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo.

**l)** El término "subsidio o apoyo estatal" significa la prestación de apoyo de manera discriminatoria a una línea aérea designada, directa o indirectamente, por el Estado o por un organismo público o privado designado o controlado por el Estado. Puede incluir, sin limitación, compensaciones por pérdidas operativas; la provisión de capital, subvenciones no reembolsables o

préstamos en términos privilegiados; el otorgamiento de ventajas financieras al renunciar a beneficios o la recuperación de sumas adeudadas; la renuncia a un rendimiento normal de los fondos públicos utilizados; excepciones de impuestos; compensación por las cargas financieras impuestas por las autoridades públicas; o acceso discriminatorio a instalaciones aeroportuarias, combustibles u otras instalaciones razonables necesarias para el funcionamiento normal de los servicios aéreos.

**m)** El término "territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;

**n)** La expresión "cargos de usuario" significa cargos impuestos a los transportistas aéreos para la provisión de infraestructuras o servicios aeroportuarios medioambientales, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones relacionadas.

**o)** Las referencias en este Acuerdo a nacionales de la República de Austria se entenderán como referencias a nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea.

**p)** Las referencias en este Acuerdo a las líneas aéreas de la República de Austria se entenderán como referencias a las líneas aéreas designadas por la República de Austria.

**q)** Las referencias en este Acuerdo a los "Tratados de la UE" se entenderán como referencias al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

**r)** Las referencias en este Acuerdo a la "Asociación Europea de Libre Comercio" se entenderán como referencias a sus Estados miembros Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

## **ARTÍCULO 2**

### **CONCESIÓN DE DERECHOS**

**1.** Cada Parte Contratante otorga a la otra los derechos especificados en este Acuerdo para el funcionamiento de servicios aéreos internacionales programados en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo.

**2.** Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante disfrutarán, mientras operan los servicios acordados en las rutas especificadas, los siguientes derechos:

**a)** El derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar (derechos de "primera libertad"), y

**b)** el derecho a hacer paradas en su territorio para fines no relacionados con el tráfico (derechos de "segunda libertad").

**c)** El derecho a hacer paradas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo para embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga, correo incluido, por separado o en combinación con destino o desde punto ( s) en el territorio de la primera Parte Contratante (derechos de "tercera y cuarta libertad").

**3.** La concesión de derechos de tráfico de conformidad con el párrafo (2) anterior no incluye la concesión del derecho a transportar pasajeros, equipaje, carga y correo entre los puntos en el territorio de la Parte Contratante que otorga los derechos y puntos en el territorio de un tercer país o viceversa (derechos de "quinta libertad"). Los derechos de tráfico de quinta libertad se otorgarán únicamente sobre la base de la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes según el Anexo sección II.

4. Nada en el párrafo (2) se considerará que confiere a las líneas aéreas designadas por una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje y carga, incluido el correo a cambio de remuneración o alquiler y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante ("cabotaje").

### **ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y REVOCACIÓN**

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito una línea o líneas aéreas con el fin de operar los servicios acordados en las rutas especificadas y retirar la designación de cualquier línea aérea o sustituir a otra línea por una previamente designada.

2. Dicha designación se efectuará en virtud de notificación por escrito entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes a través de los canales diplomáticos.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante que demuestre que está calificada para cumplir las condiciones prescritas por las autoridades y las leyes aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Al recibir tal designación, la otra Parte Contratante otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con un mínimo de demora en el procedimiento, siempre que:

(a) En el caso de una línea aérea designada por la República de Austria:

(i) está establecida en el territorio de la República de Austria en virtud de los Tratados de la UE y tiene una licencia de

operación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea; y

**(ii)** el Estado miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de operador aéreo ejerce y mantiene un control reglamentario efectivo de la línea aérea y la autoridad aeronáutica pertinente y está claramente identificada en la designación; y

**(iii)** la línea aérea es propiedad directa o de propiedad mayoritaria y está controlada de manera efectiva por los Estados miembros de la Unión Europea o los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio. y / o por nacionales de tales estados.

**(b)** En el caso de una línea aérea designada por la República de Panamá:

**(i)** está establecida en el territorio de la República de Panamá y tiene una Licencia de operación válida de acuerdo con la ley aplicable de Panamá;

**(ii)** La República de Panamá ejerce y mantiene un control reglamentario efectivo de la línea aérea y es responsable de emitir su Certificado de operador aéreo; y

**(iii)** la línea aérea es propiedad directa o de propiedad mayoritaria y está controlada efectivamente por la República de Panamá y/o por sus nacionales.



**5.** Cualquiera de las Partes Contratantes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante cuando:

**(a)** En el caso de una línea aérea designada por la República de Austria:

**(i)** no está establecida en el territorio de la República de Austria en virtud de los Tratados de la UE o no tiene una licencia de operación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea; o

**(ii)** el Estado miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de operador aéreo no ejerce ni mantiene un control reglamentario efectivo de la línea aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o

**(iii)** la línea aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no está controlada de manera efectiva por los Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y / o por nacionales de dichos Estados.

**(b)** En el caso de una línea aérea designada por la República de Panamá:

**(i)** no está establecida en el territorio de la República de Panamá o no tiene una licencia de operación válida de acuerdo con la ley aplicable de la República de Panamá;

**(ii)** el control reglamentario efectivo de la línea aérea no se ejerce o no se mantiene por la República de Panamá o

Panamá no es responsable de emitir su Certificado de operador aéreo; o

(iii) la línea aérea no es propiedad directa ni de propiedad mayoritaria o no está controlada de manera efectiva por Panamá y / o por sus nacionales.

6. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada de acuerdo con este Artículo, podrá en cualquier momento comenzar a operar los servicios acordados, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo.

7. A menos que la acción inmediata sea esencial para evitar infracciones a las leyes y reglamentos mencionados anteriormente o salvo que la competencia leal y la seguridad requieran acción de conformidad con las disposiciones del Artículo 12 (Capacidad y competencia leal), 13 (seguridad) o 14 (seguridad de la Aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de consultas entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 16 (Consultas) de este Acuerdo.

#### **ARTÍCULO 4 APLICABILIDAD DE LEYES Y REGLAMENTOS**

1. Las leyes y reglamentaciones de una Parte Contratante se aplicarán a la navegación y operación de la aeronave de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante durante su entrada, sobrevuelo, estancia y salida del territorio de la primera Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentaciones de una Parte Contratante que rigen la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulación, carga o correo de su territorio, tales como formalidades de entrada, salida, emigración, inmigración, aduanas, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo

transportados por aeronaves de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante mientras se encuentren dentro de dicho territorio.

**3.** Cada Parte Contratante permitirá a la otra Parte Contratante implementar medidas (por ejemplo, el despliegue de especialistas en documentos) en su territorio a fin de garantizar que solo los pasajeros con documentos de viaje válidos que son necesarios para la entrada o el tránsito por el territorio de la otra Parte Contratante son llevados

**4.** Cada Parte Contratante deberá, previa solicitud, suministrar a la otra Parte Contratante copias de las leyes y reglamentos pertinentes a los que se hace referencia en este Artículo.

## **ARTÍCULO 5**

### **EXENCIÓN DE ADUANAS Y OTROS DERECHOS**

**1.** Las aeronaves explotadas en servicios internacionales por la (s) línea (s) aérea (s) designadas por cada Parte Contratante, así como sus equipos regulares, suministros de combustible y lubricantes y las tiendas de aeronaves (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentas de todo derechos de aduana, tarifas de inspección y otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que tales equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

**2.** Además, los siguientes también estarán exentos de los mismos impuestos y derechos con la excepción de los cargos correspondientes al servicio realizado:

**(a)** Las tiendas de aeronaves embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades correspondientes de dicha Parte Contratante, y para su uso a bordo de la aeronave en una ruta especificada de la otra Parte Contratante;

**(b)** Las piezas de repuesto ingresadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en una ruta específica por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante;

**(c)** El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves operadas en una ruta específica por la(s) línea aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, incluso si estas entregas deben ser utilizadas en el viaje realizado en el territorio de la Parte Contratante. en el cual son tomados a bordo.

Se puede exigir que los materiales mencionados en los subpárrafos (a), (b) y (c) de este párrafo se mantengan bajo la supervisión o control aduanero.

**3.** El equipo aerotransportado regular, así como los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante. En tal caso, pueden ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que se reexporten o se eliminen de acuerdo con las reglamentaciones aduaneras.

## **ARTÍCULO 6**

### **IMPUESTOS**

**1.** Las ganancias derivadas de la operación de aeronaves en el tráfico internacional solo pueden ser sujetas a imposición en el territorio de la Parte Contratante en que se encuentra el lugar de gestión efectiva de la empresa.

**2.** El capital representado por aeronaves explotadas en tráfico internacional y por bienes muebles pertenecientes a la operación de dichas aeronaves solo

puede someterse a imposición en el territorio de la Parte Contratante en la que se encuentra el lugar de gestión efectiva de la empresa.

3. Cuando exista un Acuerdo especial para evitar la doble imposición con respecto a los impuestos sobre la renta y sobre el capital entre las Partes Contratantes, prevalecerán las disposiciones de esta última.

## **ARTÍCULO 7**

### **CARGOS A LOS USUARIO**

1. Cada Parte Contratante garantizará que las tarifas a los usuarios que impongan sus autoridades u organismos tarifarios competentes a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante para el uso de la navegación aérea y el control del tráfico aéreo, la infraestructura aeroportuaria, la seguridad de la aviación, las instalaciones y servicios relacionados sean equitativas, razonables, no injustamente discriminatorias y distribuidas equitativamente entre las categorías de usuarios. Estos cargos pueden reflejar, pero no excederán, el costo total de las autoridades u organismos de prestación de los servicios de seguridad del aeropuerto y de la aviación y servicios apropiados en ese aeropuerto o dentro de dicho sistema aeroportuario. Estos cargos pueden incluir un rendimiento razonable sobre los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los cuales se cobran los usuarios se proporcionarán de forma eficiente y económica. En cualquier caso, estos cargos se evaluarán en las compañías aéreas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra compañía aérea en el momento en que se evalúen los cargos.

2. Cada Parte Contratante fomentará consultas entre las autoridades u organismos de tarificación competentes en su territorio y las compañías aéreas y/o sus organismos representativos que utilizan los servicios y las

instalaciones, y alentará a las autoridades u organismos de tarificación competentes y a las compañías aéreas o sus órganos representativos a intercambiar la información que sea necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los principios de los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte Contratante se asegurará de que las autoridades u organismos de tarificación competentes notifiquen razonablemente a los usuarios sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos a los usuarios para permitir que esas autoridades consideren las opiniones expresadas por los usuarios antes de realizar cambios.

**3.** Ninguna de las Partes Contratantes mantendrá, en los procedimientos de resolución de disputas de conformidad con el Artículo 19 (Arreglos de controversias) de este Acuerdo, en incumplimiento una disposición de este Artículo, a menos que:

**(a)** no realizase una revisión del cargo o la práctica que es objeto de la queja de la otra Parte Contratante dentro de un plazo razonable; o

**(b)** después de dicha revisión, no toma todas las medidas a su alcance para remediar cualquier cargo o práctica que sea inconsistente con este Artículo.

## **ARTÍCULO 8**

### **TRÁFICO EN TRÁNSITO DIRECTO**

Los pasajeros, el equipaje y la carga, incluido el correo en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandone la zona del aeropuerto reservada para tal fin, estarán exentos de derechos de aduana, cargas y otros impuestos similares.

## **ARTÍCULO 9**

### **RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidas o validadas de conformidad con las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, incluidas, en el caso de la República de Austria, las leyes y reglamentos de la Unión Europea, vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el funcionamiento de los servicios acordados, siempre que dichos certificados o licencias hayan sido emitidos o validados, iguales o por encima de los estándares mínimos establecidos en el Convenio de Chicago.

2. El apartado 1) también se aplica a una línea aérea designada por la República de Austria, cuyo control reglamentario es ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea.

3. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias concedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

## **ARTICULO 10 PRECIOS**

1. Cada Parte Contratante permitirá que los precios de los servicios aéreos regulares sean establecidos por cada línea aérea en función de consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a) prevención de precios o prácticas irrazonablemente discriminatorios ;
- b) protección de los consumidores contra los precios que son excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante o a prácticas concertadas entre las compañías aéreas; y
- c) protección de las líneas aéreas contra los precios que son artificialmente bajos debido a la subvención o el apoyo gubernamental directo o indirecto.

2. No será necesario presentar los precios de los servicios aéreos internacionales regulares entre los territorios de las Partes Contratantes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas de las Partes contratantes continuarán proporcionando acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre precios históricos, existentes y propuestos a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes en una forma y formato aceptable para las autoridades aeronáuticas .

## **ARTICULO 11**

### **REPRESENTACIÓN COMERCIAL Y OPORTUNIDADES**

#### **1. Representación de la compañía aérea**

Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán permitido:

**a)** Establecer en el territorio de la Otra Parte Contratante oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de boletos aéreos, así como, de conformidad con la legislación de dicha otra Parte Contratante, otras instalaciones requeridas para el suministro de transporte aéreo;

**b)** Ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, de conformidad con la legislación de dicha otra Parte Contratante relacionada con la entrada, la residencia y el empleo; el personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal especializado, requerido para la provisión de transporte aéreo;

**c)** Estos requisitos de personal podrán, a elección de las líneas aéreas designadas, ser satisfechos por su propio personal de cualquier nacionalidad o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y esté autorizada para realizar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.



**d)** Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentaciones vigentes de la otra Parte Contratante. De conformidad con dicha ley y reglamentos, cada Parte Contratante deberá otorgar los permisos de trabajo, visados nacionales de trabajo, permisos de residencia u otros documentos similares necesarios, si corresponde; lo antes posible a los representantes y el personal a que se refiere el párrafo 1 de este artículo, si se cumplen todas las condiciones

**e)** Las autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que la representación de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante pueda ejercer sus actividades de manera ordenada.

## **2. Ventas, Conversión y transferencia de fondos e ingresos**

**a)** Cualquier compañía aérea de cada Parte Contratante podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo y servicios relacionados en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y/o, a discreción de la compañía aérea, a través de sus agentes de ventas, otros intermediarios designados por la compañía aérea, a través de otra compañía aérea o a través de Internet. Cada compañía aérea tendrá derecho a vender dicho transporte y servicios relacionados, y cualquier persona podrá comprar dichos transportes y servicios, en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles, de conformidad con la legislación monetaria local.

**b)** Cada compañía aérea tendrá derecho a convertir en monedas libremente convertibles y remitir los ingresos locales del territorio de la otra Parte Contratante a su territorio de origen o al país o países de su elección de acuerdo con la legislación aplicable. La conversión y el envío de dinero se permitirán de inmediato sin restricciones ni impuestos al tipo de cambio oficial aplicable a las transacciones y remesas actuales en la fecha en que el transportista realice la solicitud inicial de envío de remesas.

c) Se permitirá a las compañías aéreas de cada Parte Contratante pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda nacional. A su discreción, los transportistas aéreos de cada Parte Contratante pueden pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en monedas libremente convertibles, de conformidad con la legislación en moneda local.

### **3. Asistencia en tierra**

Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra ("autoasistencia") en el territorio de la otra Parte Contratante o, de lo contrario, contratar estos servicios ("manipulación por un tercero"), en su totalidad o en parte, a su opción, con cualquiera de los proveedores autorizados para la prestación de dichos servicios. En caso de que las leyes y reglamentaciones aplicables a los servicios de escala en el territorio de una Parte Contratante impidan o limiten la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, se tratará a cada línea aérea de manera no discriminatoria por lo que se refiere a su acceso a los servicios de autoasistencia y asistencia en tierra prestados por un proveedor o proveedores.

### **4. Arrendamiento**

Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a realizar los servicios acordados en las rutas especificadas utilizando aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de cualquier empresa, incluidas otras líneas aéreas, sujetas a estar autorizadas a utilizar la aeronave (o aeronave y tripulación) sobre esa base por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. En el caso de la República de Austria, no se aplicarán limitaciones al arrendamiento con tripulación siempre que, en virtud del acuerdo de arrendamiento con tripulación, el arrendador y el arrendatario sean

transportistas aéreos de la UE cuando a) uno posea la mayoría en el otro o b) un único organismo tenga mayoría sosteniendo a cada uno.

## **5 . Código compartido**

Al operar o mantener los servicios bajo este Acuerdo, cualquier compañía aérea de una Parte Contratante puede entrar en acuerdos de comercialización cooperativa, tales como acuerdos de código compartido con:

- (a) cualquier compañía aérea o transportistas de las Partes Contratantes; y
- (b) cualquier compañía o transportistas aéreos de un tercer país; y
- (c) cualquier proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo);

siempre que (i) todos los transportistas involucrados tengan la autorización apropiada y (ii) que los arreglos cumplan con los requisitos relacionados con la seguridad y la competencia normalmente aplicadas a dichos acuerdos. Con respecto al transporte de pasajeros vendido con códigos compartidos, se informará al comprador en el punto de venta o, en cualquier caso, antes del embarque, qué proveedores de transporte operarán cada sector del servicio.

## **6. Transporte intermodal**

Sujeto a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán emplear, en relación con el transporte aéreo, cualquier transporte intermodal hacia o desde cualquier punto en el territorio de las Partes Contratantes o de terceros países. Las líneas aéreas pueden optar por realizar su propio transporte intermodal o proporcionarlo a través de arreglos, incluido el código compartido, con otros modos de transporte. Dichos servicios intermodales se pueden ofrecer como un servicio directo y a un precio único para el transporte aéreo e intermodal combinado, siempre que los pasajeros y los expedidores estén informados sobre los proveedores del transporte en cuestión .

## **7. Mantenimiento, mantenimiento o reparación de aeronaves**

Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar su propio servicio, de mantenimiento o reparación de aeronaves en el territorio de la otra Parte Contratante o, de otro modo, contratar estos servicios, en su totalidad o en parte, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para la provisión de tales servicios y con licencia en los aeropuertos dados. El servicio y la rectificación de defectos también se pueden realizar para las líneas aéreas donde a) uno posee la mayoría en el otro, o b) un solo cuerpo tiene una participación mayoritaria en cada uno.

## **ARTICULO 12. CAPACIDAD Y COMPETENCIA JUSTA**

1. Cada Parte Contratante permitirá que las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes otorguen oportunidades justas y equitativas de competir en la prestación del transporte aéreo internacional regido por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece en función de consideraciones comerciales en el mercado. De conformidad con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave explotados por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, salvo que sea necesario para operaciones aduaneras, técnicas y operacionales o razones ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Se puede requerir que las líneas aéreas designadas por una Parte Contratante presenten sus horarios de vuelo para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30)

días antes de la fecha propuesta para su introducción. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.

En casos especiales, este límite de tiempo puede reducirse sujeto al consentimiento de dichas autoridades.

**4.** Ninguna Parte Contratante permitirá a su línea aérea o líneas aéreas designadas, ya sea conjuntamente con cualquier otra(s) línea(s) aérea(s) o por separado, abusar de la potencia del mercado de una manera que tiene o es probable o pretende tener el efecto de debilitar severamente a un competidor o excluir a un competidor de una ruta

**5.** Ninguna de las Partes Contratantes otorgará o permitirá subsidios o apoyos estatales para su línea aérea o líneas aéreas designadas de manera tal que afecte adversamente la oportunidad justa y equitativa de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante de competir en el suministro de transporte aéreo internacional.

**6.** Cuando una Parte Contratante proporcione una subvención o apoyo estatal a una línea aérea designada con respecto a los servicios explotados en virtud del presente Acuerdo, exigirá que esa línea aérea identifique la subvención o la ayuda de forma clara y separada en sus cuentas.

**7.** Si una Parte Contratante ha demostrado que sus líneas aéreas designadas están siendo objeto de discriminación o prácticas desleales, o que una subvención o apoyo considerado o proporcionado por la otra Parte Contratante afectará negativamente o tendrá un efecto adverso en la oportunidad equitativa de las líneas aéreas de la primera Parte Contratante que compita en el suministro de transporte aéreo internacional, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas comenzarán dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de tal

solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes. El incumplimiento de un acuerdo satisfactorio dentro de los treinta (30) días desde el inicio de dichas consultas constituirá motivo para suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente acuerdo por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o revocar la autorización de funcionamiento, o imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de estos derechos.

### **ARTICULO 13 SEGURIDAD**

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación aérea, la aeronave o su operación adoptada por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días posteriores a esa solicitud.

2. Si, luego de dichas consultas, una Parte Contratante determina que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente las normas de seguridad en ninguna área que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante deberá notificar a la otra Parte Contratante de esas constataciones y los pasos que se consideren necesarios para ajustarse a esas normas mínimas y que la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento por parte de la otra Parte Contratante de tomar las medidas apropiadas dentro de los quince (15) días o el período más largo que se acuerde, será motivo para la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 (Designación y Revocación) de este Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en servicios hacia o desde el

territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este artículo denominado "inspección en pista"), siempre que esto no conduzca a retraso irrazonable.

**4.** Si cualquiera de tales inspecciones en rampa o una serie de inspecciones en pista da lugar a:

**a)** la grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o

**b)** la grave preocupación por la falta de mantenimiento y administración eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento de

conformidad con el Convenio, la Parte contratante que realice la inspección podrá, a los efectos del artículo 33 del Convenio, llegar a la conclusión de que los requisitos según los cuales el certificado o las licencias respecto de esa aeronave o con respecto a la tripulación de dicha aeronave han sido expedidos o dado validez, o que los requisitos bajo los cuales opera esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

**5.** En caso de que un representante de esa línea aérea o líneas aéreas deniegue el acceso para realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por o en nombre de la línea aérea o líneas aéreas de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá inferir que surgen serias preocupaciones del tipo

mencionado en el párrafo (4) de este Artículo y extraer las conclusiones a que se hace referencia en ese párrafo.

**6** Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante inmediatamente en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en pista, una negación de acceso para la inspección en rampa, consulta o de otro tipo, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de la línea aérea.

**7.** Cualquier acción de una Parte Contratante de conformidad con los párrafos (2) o (6) anteriores se suspenderá una vez que la base para la adopción de esa medida deje de existir.

**8.** Cuando la República de Austria haya designado una línea aérea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por un Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte contratante en virtud del presente artículo se aplicarán igualmente respecto de la adopción, ejercicio o mantenimiento de normas de seguridad por ese otro Estado miembro de la Unión Europea y con respecto a la autorización de funcionamiento de esa línea aérea.

#### **ARTÍCULO 14. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

**1.** De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo.



**2.** Las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con lo dispuesto en:

**a)** El Convenio sobre Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo

de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

**b)** El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970;

**c)** El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de

la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971;

**d)** El Protocolo 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;

**e)** El Convenio sobre el Mercado de Explosivos Plásticos para el Propósito de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991,

y cualquier otro acuerdo multilateral que rija la seguridad de la aviación vinculante para ambas Partes Contratantes.

**3.** Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como anexos al Convenio de Chicago en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán a los operadores de aeronaves de su registro u operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal o su residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o en el caso de la República de Austria, operadores de aeronaves establecidos

en su territorio de conformidad con los Tratados de la UE y tienen Licencias de Operación válidas de acuerdo con la legislación de la Unión Europea y los operadores de aeropuertos en su territorio actúan de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

**4.** Las Partes Contratantes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria entre sí 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.

**5.** Cada Parte Contratante acuerda que sus operadores de aeronaves estarán obligados a observar, para la salida desde o dentro del territorio de la otra Parte Contratante, las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en el país, incluyendo, en el caso del República de Austria, la ley de la Unión Europea.

**6.** Cada Parte Contratante asegurará que se apliquen medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave, los pasajeros, la tripulación, los artículos de mano y para realizar comprobaciones de seguridad apropiadas en el equipaje, carga, correo y tiendas de aeronaves antes y durante el embarque o cargando

**7.** Cada Parte Contratante también considerará con simpatía cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para tomar medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza particular.

**8.** Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia facilitando

las comunicaciones y otros medios apropiados destinados a terminar de manera rápida y segura tales incidentes o amenazas de los mismos.

9. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo; las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días posteriores a la recepción de tal solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes. El no alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de dicha solicitud constituirá un motivo para la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 de este Acuerdo (Designación y Revocación). Si así lo exige una emergencia grave, cualquiera de las Partes Contratantes podrá tomar medidas provisionales antes del vencimiento de un mes.

## **ARTÍCULO 15**

### **PROVISIÓN DE ESTADÍSTICAS**

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a petición de las mismas, las estadísticas que se requieran razonablemente con fines de información sujetos a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 16**

### **CONSULTAS**

1. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes se consultarán periódicamente para garantizar una estrecha cooperación en relación con todas las cuestiones relacionadas con la interpretación y la aplicación del presente Acuerdo, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.

2. Dichas consultas se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de solicitud de una Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 17 MODIFICACIONES**

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que es conveniente modificar alguna disposición de este Acuerdo, puede en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas (que pueden prepararse mediante conversaciones entre las autoridades aeronáuticas), comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.

2. Las modificaciones así acordadas deberán ser aprobadas por cada Parte Contratante y entrarán en vigor el primer día del segundo mes, siguiente al mes en que las dos Partes Contratantes se hayan notificado mediante un intercambio de notas diplomáticas que los requisitos para su entrada en vigor en sus respectivos procedimientos legales se han cumplido.

3. Las modificaciones al Anexo de este Acuerdo podrán ser acordadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigor cuando se confirmen mediante un intercambio de notas diplomáticas.

## **ARTÍCULO 18 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán, en primer lugar, en resolverla mediante negociación.

**2.** Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, pueden acordar remitir la controversia para decisión a un árbitro, o la controversia puede someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, para su decisión a un tribunal de tres árbitros, uno de los cuales será designado por cada Parte Contratante y el tercero designado por los dos nominados.

**3.** Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes del otro de un aviso por canales diplomáticos que solicite el arbitraje de la controversia y el tercer árbitro será designado dentro de un período adicional de sesenta (60) días.

**4.** Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa a un árbitro dentro del período especificado o si el tercer árbitro no es designado dentro del período especificado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe un árbitro. o árbitros según el caso lo requiera. En tal caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal y determinará el lugar donde se llevará a cabo el arbitraje. Si el Presidente considera que es un nacional de un estado, que no puede considerarse como neutral en relación con la controversia, el Vicepresidente con mayor antigüedad que no sea descalificado por ese motivo deberá hacer los nombramientos. El tribunal arbitral tomará su decisión por mayoría de votos.

**5.** Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión tomada bajo el párrafo (2) de este Artículo.

**6.** Si, y mientras alguna de las Partes Contratantes no cumpla con alguna decisión dada conforme al párrafo (2) de este Artículo, la otra Parte Contratante

podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante en incumplimiento o una línea aérea designada en incumplimiento.

7. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y los gastos de los árbitros, serán compartidos equitativamente por las Partes Contratantes. Cualquier gasto incurrido por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en conexión con los procedimientos del párrafo (4) de este Artículo será considerado como parte de los gastos del tribunal arbitral.

## **ARTÍCULO 19 TERMINACIÓN**

1. Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte Contratante, por escrito, su decisión de rescindir el presente Acuerdo. Tal notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que el aviso de rescisión se retire por mutuo acuerdo antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo por parte de la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación se recibió catorce (14) días después de la recepción de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## **ARTÍCULO 20 REGISTRO**

Este Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

## **ARTÍCULO 21 ENTRADA EN VIGOR**

Este acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente al mes en que las dos Partes Contratantes hayan completado la notificación mutua mediante un intercambio de notas diplomáticas de que los requisitos para su entrada en vigor conforme a sus respectivos procedimientos legales han sido cumplido

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por los respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en duplicado en Viena el        de        de 2019, en los idiomas alemán, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En el caso de diferencias en la interpretación de las disposiciones de este Acuerdo prevalecerá el texto en inglés.

**POR EL GOBIERNO FEDERAL DE  
DE AUSTRIA**

**POR EL GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE PANAMÁ**

## ANEXO:

### SECCIÓN I

A. La (s) línea (s) aérea (s) designadas por la República de Austria tendrán derecho a operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas especificadas a continuación:

Puntos de origen:	Puntos intermedios:	Puntos de destino:	Puntos más allá:
Puntos en Austria	Cualquier punto	Puntos en Panamá	Cualquier punto

B. La línea aérea (s) designada por la República de Panamá tendrá derecho a operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas especificadas a continuación:

Puntos de origen:	Puntos intermedios:	Puntos de destino:	Puntos más allá:
Puntos en Panamá	Cualquier punto	Puntos en Austria	Cualquier punto

### SECCIÓN II

Cualquier punto intermedio y punto más allá puede ser servido por la línea aérea designada de cada Parte Contratante sin ejercer los derechos de tráfico de quinta libertad.

El ejercicio de los derechos de tráfico de la Quinta Libertad podrá ser acordado por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

### SECCIÓN III

Los transportistas aéreos de ambas Partes Contratantes pueden en cualquiera o todos los vuelos y a su opción:



- (a) operar vuelos en una o ambas direcciones;
- (b) combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de aeronave;
- (c) servir puntos intermedios y más allá, como se especifica en el párrafo 1 de este Anexo, y puntos en el territorio de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- (d) omitir paradas en cualquier punto o puntos;
- (e) transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- (f) hacer escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes;
- (g) transportar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
- (h) combinar el tráfico en la misma aeronave, independientemente de dónde se origine dicho tráfico.