

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA NACIONAL
LEGISPAN
LEGISLACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Tipo de Norma: LEY

Número: 45

Referencia:

Año: 2008

Fecha(dd-mm-aaaa): 15-07-2008

Título: POR LA CUAL SE APRUEBA EL ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE PANAMA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CUBA, HECHO EN LA HABANA, CUBA, EL 5 DE NOVIEMBRED DE 2007.

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL

Gaceta Oficial: 26084

Publicada el: 16-07-2008

Rama del Derecho: DER. AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO, DER. INTERNACIONAL PÚBLICO

Palabras Claves: Aviación, Aeroespacio, Derecho del Espacio, Aeronáutica Civil, Tratados, acuerdos y convenios internacionales, Tratados y acuerdos bilaterales

Páginas: 21

Tamaño en Mb: 0.991

Rollo: 559

Posición: 2272



LEY 45
De 15 de julio de 2008

Por la cual se aprueba el **ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA**, hecho en La Habana, Cuba, el 5 de noviembre de 2007

**LA ASAMBLEA NACIONAL
DECRETA:**

Artículo 1. Se aprueba, en todas sus partes, el **ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA**, que a la letra dice:

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CUBA**

El Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de la República de Cuba, en adelante, "las Partes";

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

DESEANDO contribuir al progreso de la aviación civil regional e internacional;

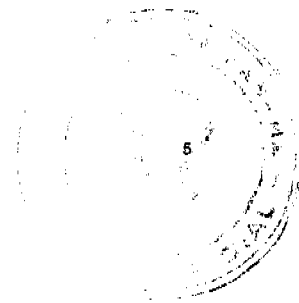
DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales, en especial los vínculos entre ambos países;

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

DESEANDO hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios, y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos; y

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

HAN ACORDADO lo siguiente:



ARTÍCULO 1

Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen las significaciones siguientes:

a) “transporte aéreo” designa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;

b) “autoridades aeronáuticas” designa, en el caso de la República de Cuba, el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, y en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil, o en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;

c) “Acuerdo” designa el presente Acuerdo, sus Anexos y las correspondientes enmiendas;

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

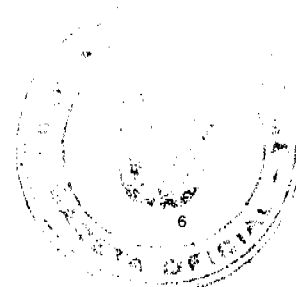
e) “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;

f) “línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

g) “OACI” designa la Organización de la Aviación Civil Internacional;

h) “territorio” significa para la Parte cubana, la isla de Cuba, la isla de la Juventud y las demás islas y cayos adyacentes, las aguas interiores, el mar territorial, así como el espacio aéreo que sobre éstos se extiende, y para la Parte panameña, comprende la superficie terrestre, el mar territorial, la plataforma continental submarina, el subsuelo y el espacio aéreo entre Colombia y Costa Rica de acuerdo con los tratados de límites celebrados por Panamá y esos Estados;

i) “tarifa” significa el precio que ha de ser pagado para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican estos precios, pero, excluyendo las remuneraciones y condiciones para el transporte del correo; y



j) los términos “Servicio aéreo”, “Servicio aéreo internacional” y “Escala para fines no comerciales” tienen el mismo significado que les da el artículo 96 del Convenio.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2. Conforme a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:

a) efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;

b) efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y

c) realizar escalas en dicho territorio en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo al presente Acuerdo, a los efectos de desembarcar y tomar a bordo tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación destinados, hacia o desde puntos en el territorio de la otra Parte.

3. Ningún elemento del párrafo 2 se considerará como que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo a cambio de remuneración y con destino a un punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar, de conformidad con sus leyes y regulaciones internas, una o varias aerolíneas, de su propio país, para los fines de la operación de los servicios de transporte aéreo convenidos en las rutas especificadas en el Anexo, con las frecuencias y capacidad en él establecidas; así como de retirar o cambiar tal designación por otra previamente designada e informar por nota diplomática a la otra Parte.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para las autorizaciones de operación, la otra Parte concederá las debidas autorizaciones y permisos con un mínimo de demora administrativa, siempre que:



a) la línea aérea esté constituida como sociedad y tenga la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea;

b) la parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha aerolínea pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a nacionales de dicha Parte o a ambos, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la Parte que la designa;

c) la línea aérea esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según las leyes, reglamentos y normas que suele aplicar la otra Parte en la operación del transporte aéreo internacional; y

d) la Parte que designe la línea aérea esté cumpliendo y aplicando las normas establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

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

a) considere que la línea aérea designada no tenga la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte que designe a la línea aérea, o

b) la parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha aerolínea no pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a nacionales de dicha Parte o a ambos, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la Parte que la designa, o

c) la línea aérea designada no esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según las leyes, reglamentos y normas que suele aplicar la otra Parte en la operación del transporte aéreo internacional, o

d) la Parte que designa la línea aérea no esté cumpliendo y aplicando las normas establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación), del presente Acuerdo.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) o del Artículo 9 (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo se ejercerán únicamente



después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 29 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5

Aplicación de Leyes

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de sus territorios de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte.

2. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la entrada, estadía y salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de la tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte mientras estén dentro de dicho territorio.

3. En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y reglamentos afines, ninguna Parte concederá preferencia a su propia línea aérea ni a ninguna otra respecto a la línea aérea designada de la otra Parte que se utilice para un transporte aéreo internacional similar.

ARTÍCULO 6

Tránsito directo

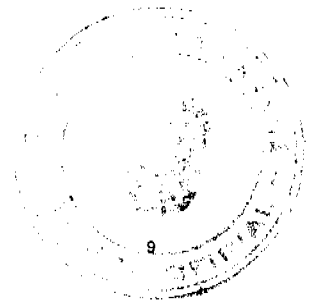
Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 7

Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 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 por la OACI, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas



entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, en lo que respecta a los servicios sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por la otra Parte.

ARTÍCULO 8 **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días de presentada dicha solicitud.

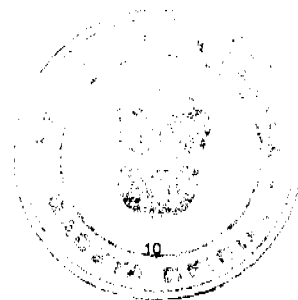
2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que considere 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 toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios hacia y desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma sean conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.

5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. En lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo



convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También, debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

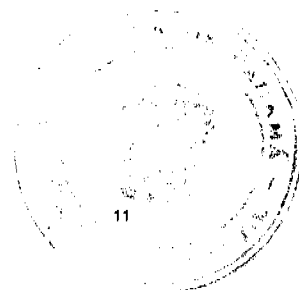
ARTÍCULO 9 **Seguridad de la aviación**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que le 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 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, 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, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aéreas, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad 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 que tengan la oficina principal o la 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. Cada Parte notificará a la otra Parte de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con la otra Parte sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque a la estiba. Cada



Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que puedan convenir las autoridades aeronáuticas) de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que aplican o prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas, y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realicen de forma expedita.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Tales consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por la otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

ARTÍCULO 10

Derechos impuestos a los usuarios

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos de recaudación competentes de cada Parte, a las líneas aéreas de la otra Parte, serán justos, razonables, no indebidamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.

2. Los derechos impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero sin excederlo, el costo total que representa para las autoridades u órganos de recaudación competentes, el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados, de medio ambiente



aeroporuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroporuario. Dichos costos podrían incluir un rendimiento razonable del activo, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren derechos se proveerán eficaz y económicamente.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos de recaudación competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y servicios, y los alentará a intercambiar la información que sea necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos, a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios que figuran en los párrafos 1 y 2. Cada Parte alentará a las autoridades de recaudación competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios.

4. En lo que respecta al procedimiento de solución de controversias en virtud del Artículo 30 (Solución de Controversias), no se considerará que una de las Partes ha violado este Artículo a menos que:

a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de la queja presentada por la otra Parte dentro de un plazo razonable; o

b) posteriormente a dicha revisión, no tome todas las medidas en su poder para corregir los derechos impuestos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.

5. Los aeropuertos, las aerovías, los servicios de control de tránsito aéreo y de navegación aérea, y otras instalaciones y servicios conexos que se provean en el territorio de una Parte, podrán ser usados por las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea que use servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se acuerde el uso de los mismos.

ARTÍCULO 11

Derechos de aduana

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de la otra Parte en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales de (restricciones sobre importaciones) derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales (que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada) respecto a aeronaves, combustible, aceites, lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipo ordinario de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos (tales como reservas de billetes y carta de porte aéreo impresos, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada) destinados o utilizados



únicamente con relación a la explotación o al servicio de aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte que explote los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

a) que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;

b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte a su llegada al territorio de la otra Parte o al salir del mismo;

c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de la otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos, o

d) que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorgue la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 12

Impuestos

1. Los beneficios de la explotación de las aeronaves de una línea aérea designada en el tráfico internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte donde estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.

2. El capital que representan las aeronaves explotadas en el tráfico internacional por la línea aérea designada y los bienes muebles relacionados con la explotación de dichas aeronaves estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte en que estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.

3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

ARTÍCULO 13

Competencia leal

Cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa de explotar las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo.



ARTÍCULO 14

Capacidad

1. Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con las necesidades del público al respecto.

2. La o las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán una oportunidad equitativa e igual de explotar cualquier ruta convenida entre los territorios de ambas Partes.

3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente su capacidad de ofrecer los servicios previstos en el presente Acuerdo.

4. Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud del presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el territorio de la Parte al que pertenezca la línea aérea y el territorio de la otra Parte. El derecho de embarcar o desembarcar en esos servicios internacionales el tráfico que vaya a terceros países, o proceda de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el presente Acuerdo, se ejercerá de conformidad con los principios generales del desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional a los cuales se suscriben ambas Partes, y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe guardar relación con lo siguiente:

- a) las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino;
- b) las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y
- c) las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener en cuenta los servicios locales y regionales.

5. Se celebrarán consultas entre las Partes siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del presente Acuerdo para garantizar la aplicación de los correspondientes principios del Acuerdo que rigen la prestación de los servicios.

ARTÍCULO 15

Fijación de precios (tarifas)

1. Las Partes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan objetarse por parecer irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una posición dominante, artificialmente bajas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o "predatorias".

2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte para



el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de quince (15) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.

3. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para impedir que comience a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes o en régimen de reciprocidad, de la o las líneas aéreas de un tercer Estado para el transporte entre los territorios de las Partes o entre el territorio de la otra Parte y el de un tercer Estado.

4. Cualquiera de las Partes podrá aprobar expresamente las tarifas acordadas con las disposiciones del párrafo anterior que presenten la o las líneas aéreas interesadas. Cuando cualquiera de las Partes considere que una tarifa está comprendida en las categorías descritas en el párrafo 1 anterior, dicha Parte notificará su disconformidad a la otra Parte (lo antes posible y como mínimo) dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión, y podrá recurrir a los procedimientos de consulta estipulados en el párrafo 5 que sigue. Sin embargo, a menos que ambas Partes hayan convenido por escrito desaprobar las tarifas en cuestión mediante esos procedimientos, las tarifas se considerarán aprobadas.

5. Cada Parte podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes para los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de notificación de disconformidad. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar, treinta (30) días después de recibida la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán para obtener la información necesaria a fin de resolver razonablemente los problemas. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa que ha sido motivo de una notificación de disconformidad, cada una de ellas hará todo lo posible para aplicar dicho acuerdo, pero si no se llega a ningún acuerdo, la tarifa en cuestión entrará o seguirá en vigor.

ARTÍCULO 16 **Salvaguardias**

1. Las Partes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que pueden justificar un examen más detenido:

- a) tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;
- b) adición de capacidad o frecuencia de servicios excesivas;



c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar de temporales;

d) las prácticas en cuestión afectan seriamente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;

e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea; y

f) el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.

2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que una o varias operaciones previstas o llevadas a cabo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, pueden solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo 29 (Consultas) a fin de resolver el problema.

En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos, y las consultas deberán iniciarse a los quince (15) días de la solicitud.

3. Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, cualquiera de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias del Artículo 30 para solucionar el mismo.

ARTÍCULO 17

Conversión de divisas y transferencia de ganancia

Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a transferir en monedas convertibles, a la tasa oficial de cambio, el exceso de los ingresos con respecto a los gastos de las líneas aéreas en su territorio y que estén relacionadas con el transporte de pasajeros, equipaje, correo y carga, sujeto a las regulaciones de cambio de moneda extranjera en el territorio de cada Parte.

Cuando exista un acuerdo especial de pago entre las Partes, los pagos deberán hacerse efectivos de acuerdo con las disposiciones de dicho Acuerdo.

ARTÍCULO 18

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes, de acuerdo con las reglamentaciones establecidas en el país, incluyendo el derecho de establecer oficinas.



2. Cada Parte garantiza a la aerolínea designada de la otra Parte, el derecho a comprometerse en la venta del transporte aéreo en su territorio directamente y, a juicio de la aerolínea, a través de sus agentes. Cada aerolínea tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona tiene la libertad de comprar dicho transporte en la moneda que corresponda, de acuerdo con la legislación vigente de esa Parte.

3. Las aerolíneas de cada Parte podrán pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte, en la moneda que corresponda, de acuerdo con la legislación vigente de las Partes. A su criterio, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible, de conformidad con la reglamentación cambiaria del país.

ARTÍCULO 19

Personal no nacional y acceso a servicios locales

1. Las aerolíneas designadas de una Parte tendrán derecho a mantener en el territorio de la otra Parte representantes y personal comercial, operacional y técnico que sean necesarios para proporcionar la operación de los servicios convenidos.

2. Sujeto a la leyes y reglamentaciones de ambas Partes, esas necesidades podrán, a discreción de la empresa designada de una Parte, ser atendidas por sus propios funcionarios, o a través de la contratación de los servicios de otra empresa designada por la misma Parte, o aún de los servicios de cualquier organización, compañía o aerolínea de la otra Parte, que esté autorizada a prestar tales servicios.

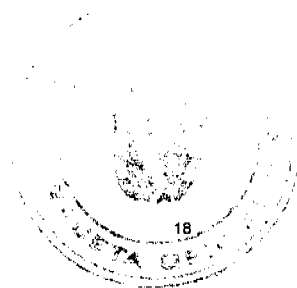
3. Los representantes y personal estarán sujetos a las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales vigentes en el territorio de la otra Parte y con un mínimo de demora, otorgará visa o cualquier otro documento necesario a los representantes y personal referido en el numeral 1 de este Artículo.

ARTÍCULO 20

Servicios de Escala

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6 del Convenio, cada Parte autorizará a las líneas aéreas de la otra Parte, a elección de cada línea aérea, y sujeto a las leyes y reglamentación de cada Parte a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y



d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Un transportista aéreo puede escoger libremente entre las diversas posibilidades y cambiar o combinar su opción, salvo cuando evidentemente esto no sea posible y también cuando existan limitaciones por consideraciones de seguridad y protección de la aviación y, con excepción del propio servicio de escala previsto antes en el inciso a) del párrafo anterior, cuando la escala de las operaciones aeroportuarias sea demasiado pequeña como para permitir la competencia entre proveedores.

3. Las Partes deberán tomar siempre las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonable basada en los costos y un trato justo y uniforme para las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 21

Compartición de códigos y arreglos de cooperación

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de una Parte puede de acuerdo a las leyes y regulaciones de cada Parte, concertar arreglos de comercialización en cooperación tales como empresas conjuntas, reserva de capacidad o arreglos de compartición de códigos con:

- a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes; y
- b) una o varias líneas aéreas de un tercer país, previa autorización de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- b) en forma escrita en el propio billete o, de no ser posible, en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- c) verbalmente, de nuevo, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

3. Las líneas aéreas deben someter todo arreglo de cooperación propuesto a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes al menos (treinta) 30 días antes de la aplicación propuesta.

ARTÍCULO 22

Arrendamiento

1. Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves mediante contrato de arrendamiento o de intercambio para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo, cuando no cumplan las disposiciones de los artículos 8 (Seguridad Operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

2. Conforme al párrafo anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas o en intercambio de otras líneas aéreas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos aplicados a tales arreglos.

ARTÍCULO 23

Servicios multimodales

No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países o desde los mismos, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga, transportada en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga.

Estos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, a condición de que los expedidores no reciban información errónea sobre dicho transporte.

Dichos servicios se realizarán sujetos a las leyes y regulaciones establecidas por cada Parte.

ARTÍCULO 24

Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora,

de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

ARTÍCULO 25

Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de la tripulación, de las disposiciones de este Artículo.

ARTÍCULO 26

Protección del medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las leyes y reglamentaciones de cada Parte, tomando como base las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 27

Estadísticas

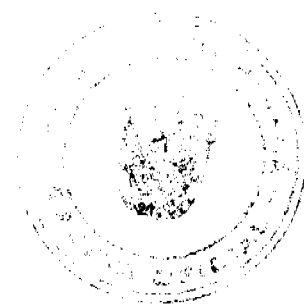
Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

ARTÍCULO 28

Aprobación de horarios

1. La línea aérea designada de cada Parte someterá sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos quince (15) días antes de explotar los servicios convenidos. El mismo procedimiento se aplicará a toda modificación de los horarios.

2. Para los vuelos suplementarios que la línea aérea designada de una Parte desee explotar en los servicios convenidos fuera del horario aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar la autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dicha solicitud generalmente se presentará por lo menos tres (3) días laborables antes de explotar dichos vuelos.



ARTÍCULO 29

Consultas

1. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del mismo.

2. Dichas consultas, que pueden llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia, se iniciarán dentro del plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes hayan convenido otra cosa.

ARTÍCULO 30

Solución de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 8 (Seguridad operacional), al Artículo 13 (Competencia leal), y al Artículo 15 (Fijación de precios (tarifas)), las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones.

2. Si las Partes no alcanzan una solución mediante consultas, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con los procedimientos establecidos seguidamente.

3. El arbitraje lo llevará a cabo un tribunal de tres árbitros, cada Parte nombrará uno de ellos y el tercero será nombrado de acuerdo entre los dos árbitros escogidos, a condición de que el tercero sea ciudadano de un tercer Estado no hostil para las Partes. Cada Parte designará a un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba una nota diplomática de la otra Parte solicitando el arbitraje, y habrá acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes no designa a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hay acuerdo respecto al tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al o los árbitros. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, incumbirá al Vicepresidente con mayor antigüedad hacer el nombramiento necesario, a condición de que no tenga el mismo impedimento.

4. El tribunal arbitral determinará sus propios procedimientos.

5. La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes.

6. Cada Parte asumirá los gastos del árbitro que nombre. Los demás gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes, incluyendo los gastos en que haya incurrido el Presidente del



Consejo de la OACI al aplicar los procedimientos que figuran en el párrafo 3 de este Artículo.

7. Mientras una de las Partes no respete una decisión adoptada en virtud del párrafo 3, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar todo derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte o a la o las líneas aéreas designadas que no hayan cumplido sus obligaciones.

ARTÍCULO 31

Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes puede solicitar, en todo momento, que se realicen consultas con la otra Parte para enmendar el presente Acuerdo o sus Anexos o su Cuadro de Rutas. Dichas consultas se iniciarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de recepción de la solicitud.

Dichas consultas pueden realizarse por medio de reuniones o por correspondencia.

2. Toda enmienda al texto del Acuerdo entrará en vigor al confirmarse mediante el intercambio de notas diplomáticas, previo cumplimiento de los requisitos internos de cada una de las Partes.

3. Toda enmienda de los Anexos o Cuadro de rutas puede efectuarse mediante acuerdo escrito entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y entrará en vigor al confirmarse mediante intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 32

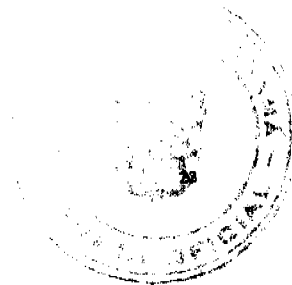
Acuerdos multilaterales

Si ambas Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral que trate cuestiones previstas en el presente Acuerdo, se consultarán para determinar si el presente Acuerdo debería revisarse para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 33

Terminación

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo expirará a medianoche doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo antes de concluir dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de su recepción por la OACI.

**ARTÍCULO 34**
Registro en la OACI

Este Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados inmediatamente después de la entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional por la República de Panamá.

ARTÍCULO 35
Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que las Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática, que han finalizado sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

ARTICULO 36
Derogación de acuerdo anterior

El presente acuerdo deroga el Acuerdo Relativo a Servicios Aéreos entre sus respectivos territorios y puntos más allá, firmado en Panamá el 31 de agosto del 2000.

Hecho en La Habana, Cuba, a los cinco (5) días del mes de noviembre de dos mil siete (2007), en dos originales, en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE PANAMÁ
(FDO.)
SAMUEL LEWIS NAVARRO
Primer Vicepresidente de la
República y
Ministro de Relaciones Exteriores**

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CUBA
(FDO.)
FELIPE PÉREZ ROQUE
Ministro de Relaciones Exteriores**

Anexo I
Cuadro de rutas
Sección I**A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte panameña:**

1. Desde puntos posteriores a Panamá vía Panamá y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Cuba y más allá.
2. Para los servicios exclusivamente de carga, entre Cuba y cualquier punto o puntos en Panamá.



B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte cubana:

1. Desde puntos posteriores a Cuba vía Cuba y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Panamá y más allá.
2. Para los servicios exclusivamente de carga, entre Panamá y cualquier punto o puntos en Cuba.

Las frecuencias se regirán por lo convenido en el Acta de Conversaciones de fecha 4 de septiembre de 2007.

**Flexibilidad de las operaciones
Sección 2**

Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes pueden, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:

1. explotar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;
2. en los casos de código compartido, combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;
3. omitir escalas en cualquier punto o puntos;

**Anexo II
Operaciones no regulares y chárter**

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación y del Cuadro de Rutas que figura en el Anexo I, a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en ruta, para transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea. Se permitirán también vuelos chárter con varios puntos de destino en el territorio de la otra Parte. Además, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán efectuar vuelos chárter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de la otra Parte.

2. Las operaciones no regulares y charters estarán sujetas a las leyes, reglamentos y normas de ambas Partes.

**Anexo III
Servicios de carga aérea**

1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:



a) recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación; y

b) con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte.

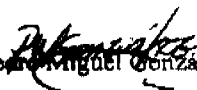
2. Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cualquiera de las Partes, sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.

Artículo 2. Esta Ley comenzará a regir desde su promulgación.


COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 400 de 2008 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los 24 días del mes de junio del año dos mil ocho.

El Presidente,



Pedro Miguel González P.

El Secretario General,


Carlos José Simón S.

ÓRGANO EJECUTIVO NACIONAL. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ, DE 15 DE julio DE 2008.


SAMUEL LEWIS NAVARRO
Ministro de Relaciones Exteriores


MARTÍN TORRUJOS ESPINO
Presidente de la República

LEY 45
De 15 de julio de 2008

Por la cual se aprueba el **ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA**, hecho en La Habana, Cuba, el 5 de noviembre de 2007

LA ASAMBLEA NACIONAL
DECRETA:

Artículo 1. Se aprueba, en todas sus partes, el **ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA**, que a la letra dice:

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA

El Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de la República de Cuba, en adelante, “las Partes”;

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

DESEANDO contribuir al progreso de la aviación civil regional e internacional;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales, en especial los vínculos entre ambos países;

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

DESEANDO hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios, y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos; y

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

HAN ACORDADO lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen las significaciones siguientes:

a) “transporte aéreo” designa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;

b) “autoridades aeronáuticas” designa, en el caso de la República de Cuba, el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, y en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil, o en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;

c) “Acuerdo” designa el presente Acuerdo, sus Anexos y las correspondientes enmiendas;

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

e) “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 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 en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;

f) “línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

g) “OACI” designa la Organización de la Aviación Civil Internacional;

h) “territorio” significa para la Parte cubana, la isla de Cuba, la isla de la Juventud y las demás islas y cayos adyacentes, las aguas interiores, el mar territorial, así como el espacio aéreo que sobre éstos se extiende, y para la Parte panameña, comprende la superficie terrestre, el mar territorial, la plataforma continental submarina, el subsuelo y el espacio aéreo entre Colombia y Costa Rica de acuerdo con los tratados de límites celebrados por Panamá y esos Estados;

i) “tarifa” significa el precio que ha de ser pagado para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican estos precios, pero, excluyendo las remuneraciones y condiciones para el transporte del correo; y

j) los términos “Servicio aéreo”, “Servicio aéreo internacional” y “Escala para fines no comerciales” tienen el mismo significado que les da el artículo 96 del Convenio.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2. Conforme a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:

a) efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;

b) efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y

c) realizar escalas en dicho territorio en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo al presente Acuerdo, a los efectos de desembarcar y tomar a bordo tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación destinados, hacia o desde puntos en el territorio de la otra Parte.

3. Ningún elemento del párrafo 2 se considerará como que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo a cambio de remuneración y con destino a un punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar, de conformidad con sus leyes y regulaciones internas, una o varias aerolíneas, de su propio país, para los fines de la operación de los servicios de transporte aéreo convenidos en las rutas especificadas en el Anexo, con las frecuencias y capacidad en él establecidas; así como de retirar o cambiar tal designación por otra previamente designada e informar por nota diplomática a la otra Parte.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para las autorizaciones de operación, la otra Parte concederá las debidas autorizaciones y permisos con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

a) la línea aérea esté constituida como sociedad y tenga la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea;

b) la parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha aerolínea pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a nacionales de dicha Parte o a ambos, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la Parte que la designa;

c) la línea aérea esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según las leyes, reglamentos y normas que suele aplicar la otra Parte en la operación del transporte aéreo internacional; y

d) la Parte que designe la línea aérea esté cumpliendo y aplicando las normas establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

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

a) considere que la línea aérea designada no tenga la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte que designe a la línea aérea, o

b) la parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha aerolínea no pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a nacionales de dicha Parte o a ambos, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la Parte que la designa, o

c) la línea aérea designada no esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según las leyes, reglamentos y normas que suele aplicar la otra Parte en la operación del transporte aéreo internacional, o

d) la Parte que designa la línea aérea no esté cumpliendo y aplicando las normas establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación), del presente Acuerdo.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) o del Artículo 9 (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo se ejercerán únicamente

después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 29 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5 **Aplicación de Leyes**

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de sus territorios de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte.

2. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la entrada, estadía y salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de la tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte mientras estén dentro de dicho territorio.

3. En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y reglamentos afines, ninguna Parte concederá preferencia a su propia línea aérea ni a ninguna otra respecto a la línea aérea designada de la otra Parte que se utilice para un transporte aéreo internacional similar.

ARTÍCULO 6 **Tránsito directo**

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo 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 7 **Reconocimiento de certificados**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 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 por la OACI, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas

entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, en lo que respecta a los servicios sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por la otra Parte.

ARTÍCULO 8 **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días de presentada dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que considere 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 toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios hacia y desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma sean conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.

5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. En lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo

convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También, debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

ARTÍCULO 9 **Seguridad de la aviación**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que le 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 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, 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, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aéreas, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad 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 que tengan la oficina principal o la 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. Cada Parte notificará a la otra Parte de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con la otra Parte sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque a la estiba. Cada

Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que puedan convenir las autoridades aeronáuticas) de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que aplican o prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas, y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realicen de forma expedita.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Tales consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por la otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

ARTÍCULO 10

Derechos impuestos a los usuarios

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos de recaudación competentes de cada Parte, a las líneas aéreas de la otra Parte, serán justos, razonables, no indebidamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.

2. Los derechos impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero sin excederlo, el costo total que representa para las autoridades u órganos de recaudación competentes, el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados, de medio ambiente

aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos costos podrían incluir un rendimiento razonable del activo, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren derechos se proveerán eficaz y económicamente.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos de recaudación competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y servicios, y los alentará a intercambiar la información que sea necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos, a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios que figuran en los párrafos 1 y 2. Cada Parte alentará a las autoridades de recaudación competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios.

4. En lo que respecta al procedimiento de solución de controversias en virtud del Artículo 30 (Solución de Controversias), no se considerará que una de las Partes ha violado este Artículo a menos que:

a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de la queja presentada por la otra Parte dentro de un plazo razonable; o

b) posteriormente a dicha revisión, no tome todas las medidas en su poder para corregir los derechos impuestos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.

5. Los aeropuertos, las aerovías, los servicios de control de tránsito aéreo y de navegación aérea, y otras instalaciones y servicios conexos que se provean en el territorio de una Parte, podrán ser usados por las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea que use servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se acuerde el uso de los mismos.

ARTÍCULO 11

Derechos de aduana

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de la otra Parte en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales de (restricciones sobre importaciones) derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales (que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada) respecto a aeronaves, combustible, aceites, lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipo ordinario de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos (tales como reservas de billetes y carta de porte aéreo impresos, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada) destinados o utilizados

únicamente con relación a la explotación o al servicio de aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte que explore los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

a) que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;

b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte a su llegada al territorio de la otra Parte o al salir del mismo;

c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de la otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos, o

d) que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorgue la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 12

Impuestos

1. Los beneficios de la explotación de las aeronaves de una línea aérea designada en el tráfico internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte donde estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.

2. El capital que representan las aeronaves explotadas en el tráfico internacional por la línea aérea designada y los bienes muebles relacionados con la explotación de dichas aeronaves estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte en que estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.

3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

ARTÍCULO 13

Competencia leal

Cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa de explotar las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo.

ARTÍCULO 14

Capacidad

1. Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con las necesidades del público al respecto.

2. La o las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán una oportunidad equitativa e igual de explotar cualquier ruta convenida entre los territorios de ambas Partes.

3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente su capacidad de ofrecer los servicios previstos en el presente Acuerdo.

4. Los servicios ofrecidos por una línea aérea designada en virtud del presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el territorio de la Parte al que pertenezca la línea aérea y el territorio de la otra Parte. El derecho de embarcar o desembarcar en esos servicios internacionales el tráfico que vaya a terceros países, o proceda de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el presente Acuerdo, se ejercerá de conformidad con los principios generales del desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional a los cuales se suscriben ambas Partes, y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe guardar relación con lo siguiente:

a) las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino;

b) las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos; y

c) las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener en cuenta los servicios locales y regionales.

5. Se celebrarán consultas entre las Partes siempre que una de ellas solicite la revisión de la capacidad ofrecida en virtud del presente Acuerdo para garantizar la aplicación de los correspondientes principios del Acuerdo que rigen la prestación de los servicios.

ARTÍCULO 15

Fijación de precios (tarifas)

1. Las Partes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan objetarse por parecer irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una posición dominante, artificialmente bajas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o “predatorias”.

2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte para

el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de quince (15) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.

3. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para impedir que comience a aplicarse una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes o en régimen de reciprocidad, de la o las líneas aéreas de un tercer Estado para el transporte entre los territorios de las Partes o entre el territorio de la otra Parte y el de un tercer Estado.

4. Cualquiera de las Partes podrá aprobar expresamente las tarifas acordes con las disposiciones del párrafo anterior que presenten la o las líneas aéreas interesadas. Cuando cualquiera de las Partes considere que una tarifa está comprendida en las categorías descritas en el párrafo 1 anterior, dicha Parte notificará su disconformidad a la otra Parte (lo antes posible y como mínimo) dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión, y podrá recurrir a los procedimientos de consulta estipulados en el párrafo 5 que sigue. Sin embargo, a menos que ambas Partes hayan convenido por escrito desaprobando las tarifas en cuestión mediante esos procedimientos, las tarifas se considerarán aprobadas.

5. Cada Parte podrá solicitar que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes para los servicios previstos en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de notificación de disconformidad. Dichas consultas tendrán lugar, a más tardar, treinta (30) días después de recibida la correspondiente solicitud. Las Partes colaborarán para obtener la información necesaria a fin de resolver razonablemente los problemas. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa que ha sido motivo de una notificación de disconformidad, cada una de ellas hará todo lo posible para aplicar dicho acuerdo, pero si no se llega a ningún acuerdo, la tarifa en cuestión entrará o seguirá en vigor.

ARTÍCULO 16

Salvaguardias

1. Las Partes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que pueden justificar un examen más detenido:

- a) tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;
- b) adición de capacidad o frecuencia de servicios excesivas;

- c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar de temporales;
- d) las prácticas en cuestión afectan seriamente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;
- e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea; y
- f) el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.

2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que una o varias operaciones previstas o llevadas a cabo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, pueden solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo 29 (Consultas) a fin de resolver el problema.

En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos, y las consultas deberán iniciarse a los quince (15) días de la solicitud.

3. Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, cualquiera de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias del Artículo 30 para solucionar el mismo.

ARTÍCULO 17

Conversión de divisas y transferencia de ganancia

Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a transferir en monedas convertibles, a la tasa oficial de cambio, el exceso de los ingresos con respecto a los gastos de las líneas aéreas en su territorio y que estén relacionadas con el transporte de pasajeros, equipaje, correo y carga, sujeto a las regulaciones de cambio de moneda extranjera en el territorio de cada Parte.

Cuando exista un acuerdo especial de pago entre las Partes, los pagos deberán hacerse efectivos de acuerdo con las disposiciones de dicho Acuerdo.

ARTÍCULO 18

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes, de acuerdo con las reglamentaciones establecidas en el país, incluyendo el derecho de establecer oficinas.

2. Cada Parte garantiza a la aerolínea designada de la otra Parte, el derecho a comprometerse en la venta del transporte aéreo en su territorio directamente y, a juicio de la aerolínea, a través de sus agentes. Cada aerolínea tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona tiene la libertad de comprar dicho transporte en la moneda que corresponda, de acuerdo con la legislación vigente de esa Parte.

3. Las aerolíneas de cada Parte podrán pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte, en la moneda que corresponda, de acuerdo con la legislación vigente de las Partes. A su criterio, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible, de conformidad con la reglamentación cambiaria del país.

ARTÍCULO 19

Personal no nacional y acceso a servicios locales

1. Las aerolíneas designadas de una Parte tendrán derecho a mantener en el territorio de la otra Parte representantes y personal comercial, operacional y técnico que sean necesarios para proporcionar la operación de los servicios convenidos.

2. Sujeto a la leyes y reglamentaciones de ambas Partes, esas necesidades podrán, a discreción de la empresa designada de una Parte, ser atendidas por sus propios funcionarios, o a través de la contratación de los servicios de otra empresa designada por la misma Parte, o aún de los servicios de cualquier organización, compañía o aerolínea de la otra Parte, que esté autorizada a prestar tales servicios.

3. Los representantes y personal estarán sujetos a las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales vigentes en el territorio de la otra Parte y con un mínimo de demora, otorgará visa o cualquier otro documento necesario a los representantes y personal referido en el numeral 1 de este Artículo.

ARTÍCULO 20

Servicios de Escala

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6 del Convenio, cada Parte autorizará a las líneas aéreas de la otra Parte, a elección de cada línea aérea, y sujeto a las leyes y reglamentación de cada Parte a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y

d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Un transportista aéreo puede escoger libremente entre las diversas posibilidades y cambiar o combinar su opción, salvo cuando evidentemente esto no sea posible y también cuando existan limitaciones por consideraciones de seguridad y protección de la aviación y, con excepción del propio servicio de escala previsto antes en el inciso a) del párrafo anterior, cuando la escala de las operaciones aeroportuarias sea demasiado pequeña como para permitir la competencia entre proveedores.

3. Las Partes deberán tomar siempre las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonable basada en los costos y un trato justo y uniforme para las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 21

Compartición de códigos y arreglos de cooperación

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de una Parte puede de acuerdo a las leyes y regulaciones de cada Parte, concertar arreglos de comercialización en cooperación tales como empresas conjuntas, reserva de capacidad o arreglos de compartición de códigos con:

- a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes; y
- b) una o varias líneas aéreas de un tercer país, previa autorización de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- b) en forma escrita en el propio billete o, de no ser posible, en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que reemplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- c) verbalmente, de nuevo, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

3. Las líneas aéreas deben someter todo arreglo de cooperación propuesto a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes al menos (treinta) 30 días antes de la aplicación propuesta.

ARTÍCULO 22

Arrendamiento

1. Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves mediante contrato de arrendamiento o de intercambio para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo, cuando no cumplan las disposiciones de los artículos 8 (Seguridad Operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

2. Conforme al párrafo anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas o en intercambio de otras líneas aéreas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos aplicados a tales arreglos.

ARTÍCULO 23

Servicios multimodales

No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países o desde los mismos, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga, transportada en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga.

Estos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, a condición de que los expedidores no reciban información errónea sobre dicho transporte.

Dichos servicios se realizarán sujetos a las leyes y regulaciones establecidas por cada Parte.

ARTÍCULO 24

Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora,

de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

ARTÍCULO 25

Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de la tripulación, de las disposiciones de este Artículo.

ARTÍCULO 26

Protección del medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las leyes y reglamentaciones de cada Parte, tomando como base las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 27

Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

ARTÍCULO 28

Aprobación de horarios

1. La línea aérea designada de cada Parte someterá sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos quince (15) días antes de explotar los servicios convenidos. El mismo procedimiento se aplicará a toda modificación de los horarios.

2. Para los vuelos suplementarios que la línea aérea designada de una Parte desee explotar en los servicios convenidos fuera del horario aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar la autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dicha solicitud generalmente se presentará por lo menos tres (3) días laborables antes de explotar dichos vuelos.

ARTÍCULO 29

Consultas

1. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del mismo.

2. Dichas consultas, que pueden llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia, se iniciarán dentro del plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes hayan convenido otra cosa.

ARTÍCULO 30

Solución de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 8 (Seguridad operacional), al Artículo 13 (Competencia leal), y al Artículo 15 (Fijación de precios (tarifas)), las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones.

2. Si las Partes no alcanzan una solución mediante consultas, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con los procedimientos establecidos seguidamente.

3. El arbitraje lo llevará a cabo un tribunal de tres árbitros, cada Parte nombrará uno de ellos y el tercero será nombrado de acuerdo entre los dos árbitros escogidos, a condición de que el tercero sea ciudadano de un tercer Estado no hostil para las Partes. Cada Parte designará a un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba una nota diplomática de la otra Parte solicitando el arbitraje, y habrá acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes no designa a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hay acuerdo respecto al tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al o los árbitros. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, incumbirá al Vicepresidente con mayor antigüedad hacer el nombramiento necesario, a condición de que no tenga el mismo impedimento.

4. El tribunal arbitral determinará sus propios procedimientos.

5. La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes.

6. Cada Parte asumirá los gastos del árbitro que nombre. Los demás gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes, incluyendo los gastos en que haya incurrido el Presidente del

Consejo de la OACI al aplicar los procedimientos que figuran en el párrafo 3 de este Artículo.

7. Mientras una de las Partes no respete una decisión adoptada en virtud del párrafo 3, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar todo derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte o a la o las líneas aéreas designadas que no hayan cumplido sus obligaciones.

ARTÍCULO 31

Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes puede solicitar, en todo momento, que se realicen consultas con la otra Parte para enmendar el presente Acuerdo o sus Anexos o su Cuadro de Rutas. Dichas consultas se iniciarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de recepción de la solicitud.

Dichas consultas pueden realizarse por medio de reuniones o por correspondencia.

2. Toda enmienda al texto del Acuerdo entrará en vigor al confirmarse mediante el intercambio de notas diplomáticas, previo cumplimiento de los requisitos internos de cada una de las Partes.

3. Toda enmienda de los Anexos o Cuadro de rutas puede efectuarse mediante acuerdo escrito entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y entrará en vigor al confirmarse mediante intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 32

Acuerdos multilaterales

Si ambas Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral que trate cuestiones previstas en el presente Acuerdo, se consultarán para determinar si el presente Acuerdo debería revisarse para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 33

Terminación

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo expirará a medianoche doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo antes de concluir dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de su recepción por la OACI.

ARTÍCULO 34
Registro en la OACI

Este Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados inmediatamente después de la entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional por la República de Panamá.

ARTÍCULO 35
Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que las Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática, que han finalizado sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

ARTICULO 36
Derogación de acuerdo anterior

El presente acuerdo deroga el Acuerdo Relativo a Servicios Aéreos entre sus respectivos territorios y puntos más allá, firmado en Panamá el 31 de agosto del 2000.

Hecho en La Habana, Cuba, a los cinco (5) días del mes de noviembre de dos mil siete (2007), en dos originales, en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE PANAMÁ
(FDO.)
SAMUEL LEWIS NAVARRO
Primer Vicepresidente de la
República y
Ministro de Relaciones Exteriores**

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CUBA
(FDO.)
FELIPE PÉREZ ROQUE
Ministro de Relaciones Exteriores**

Anexo I
Cuadro de rutas
Sección I

A. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte panameña:

1. Desde puntos posteriores a Panamá vía Panamá y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Cuba y más allá.

2. Para los servicios exclusivamente de carga, entre Cuba y cualquier punto o puntos en Panamá.

B. Rutas que habrán de explotar la o las líneas aéreas designadas de la Parte cubana:

1. Desde puntos posteriores a Cuba vía Cuba y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Panamá y más allá.

2. Para los servicios exclusivamente de carga, entre Panamá y cualquier punto o puntos en Cuba.

Las frecuencias se regirán por lo convenido en el Acta de Conversaciones de fecha 4 de septiembre de 2007.

**Flexibilidad de las operaciones
Sección 2**

Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes pueden, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:

1. explotar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;
2. en los casos de código compartido, combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;
3. omitir escalas en cualquier punto o puntos;

**Anexo II
Operaciones no regulares y chárter**

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación y del Cuadro de Rutas que figura en el Anexo I, a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en ruta, para transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea. Se permitirán también vuelos chárter con varios puntos de destino en el territorio de la otra Parte. Además, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán efectuar vuelos chárter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de la otra Parte.

2. Las operaciones no regulares y charters estarán sujetas a las leyes, reglamentos y normas de ambas Partes.

**Anexo III
Servicios de carga aérea**

1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:

a) recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación; y

b) con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte.

2. Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cualquiera de las Partes, sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.

Artículo 2. Esta Ley comenzará a regir desde su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 400 de 2008 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los veinticuatro días del mes de junio del año dos mil ocho.

El Presidente,
Pedro Miguel González P.

El Secretario General,
Carlos José Smith S.

**ÓRGANO EJECUTIVO NACIONAL. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA,
PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMA, 15 DE JULIO DE 2008.**

MARTÍN TORRIJOS ESPINO
Presidente de la República

SAMUEL LEWIS NAVARRO
Ministro de Relaciones Exteriores



ASAMBLEA NACIONAL

LEY: 045 DE 2008

PROYECTO DE LEY: 2008_P_400.PDF

NOMENCLATURA: AÑO_MES_DÍA_LETRA_ORIGEN

┌ ACTAS DEL MISMO DÍA: A, B, C, D
└ ACTAS DE VARIOS DIAS: V

ACTAS DEL PLENO

2008_06_23_A_PLENO.PDF

2008_06_24_V_PLENO.PDF

2008_06_25_V_PLENO.PDF