

No. 56307*

**Paraguay
and
Qatar**

Agreement between the Government of the State of Qatar and the Government of the Republic of Paraguay for air services. Asunción, 3 October 2018

Entry into force: *16 October 2019 by notification, in accordance with article 24*

Authentic texts: *Arabic, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Paraguay, 23 July 2020*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Paraguay
et
Qatar**

Accord entre le Gouvernement de l'État du Qatar et le Gouvernement de la République du Paraguay relatif aux services aériens. Asunción, 3 octobre 2018

Entrée en vigueur : *16 octobre 2019 par notification, conformément à l'article 24*

Textes authentiques : *arabe, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Paraguay, 23 juillet 2020*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

مادة 24

دخول حيز النفاذ

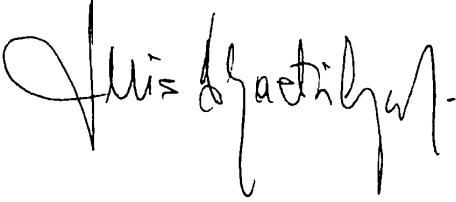
تتم المصادقة على هذه الاتفاقية وفقاً للمتطلبات الدستورية في بلد كل طرف متعاقد، وتدخل حيز النفاذ في تاريخ تبادل الطرفين المتعاقدين للمذكرات الدبلوماسية.

وإثباتاً لما تقدم قام المفوضان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك بموجب السلطات المخولة لهما من حكومتيهما.

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في مدينة بتاريخ/...../.....، من نسختين أصليتين باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية، ولكافة النصوص ذات الحجية. وفي حالة الاختلاف في التفسير، يُرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

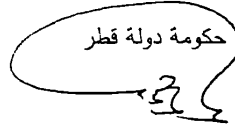
عن

حكومة جمهورية الباراغواي



عن

حكومة دولة قطر



رفض الإعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.

2. إذا كانت الإمتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في البند (1) من هذه المادة صادرة من سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأي شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة أو ذات صلة بطائرة تُشغّل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة تسمح بالإختلاف عن المعايير التي إعتمدت بموجب المعاهدة وأن هذا الإختلاف قد تم إيداعه لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر طلب عقد مشاورات، وفقاً لما نصت عليه المادة (17) من هذه الإتفاقية، مع سلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد بهدف الوصول إلى قناعة بأن الممارسة التي هم بصدها مقبولة لديهم، وفي حالة عدم التوصل إلى إتفاق مرضٍ فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة (5) من هذه الإتفاقية.

مادة 22

المواعدة مع المعاهدات متعددة الأطراف

إذا دخلت معاهدة أو إتفاقية نقل جوي عامة متعددة الأطراف حيز النفاذ بحق كلا الطرفين المتعاقدين، فتعتبر هذه الإتفاقية معدلةً طبقاً لذلك.

مادة 23

الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يُرسل إخطاراً إلى الطرف المتعاقد الآخر، في أي وقت، بقراره إنهاء هذه الإتفاقية، على أن يُبلّغ هذا الإخطار في ذات الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الإتفاقية في منتصف الليل في مكان إستلام الإخطار بعد إنقضاء اثني عشر شهراً (12) من تاريخ إستلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بالإتفاق قبل إنقضاء هذه المدة، وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بإستلام الإخطار فيعتبر الإخطار في حُكم المُستلتم بعد إنقضاء أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ إستلام منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار.

3. يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف المحكم الذي قام بتسميته والمصاريف الناتجة عن تمثيله له في أعمال هيئة التحكيم، ويتقاسم الطرفان المتعاقدان التكاليف المالية للرئيس وأي تكاليف أخرى بالتساوي.

4. يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار صادر بموجب البند (2) من هذه المادة.

مادة 19

التعديلات

إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي نص من نصوص هذه الإتفاقية، فإن هذه التعديلات تدخل حيز النفاذ إذا وافق عليها الطرفان المتعاقدان، وإذا دعت الحاجة بعد التشاور وفقاً للمادة (17) من هذه الإتفاقية وبعد تأكيدها بتبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية وفقاً لإجراءاتهما الدستورية.

مادة 20

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تُسجّل هذه الإتفاقية وأية تعديلات لاحقة تُدخّل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الدولة الذي يتم توقيع الإتفاقية فيها.

مادة 21

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1. يعترف كل طرف متعاقد بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي ما زالت سارية المفعول، وذلك بقصد تنفيذ الخدمات المبيّنة في هذه الإتفاقية شريطة أن تكون المتطلبات التي تمّ بموجبها إصدار هذه الشهادات أو التراخيص أو اعتمادها مساوية أو أعلى من معايير الحد الأدنى المعتمدة أو التي قد يتم اعتمادها بموجب المعاهدة. ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين، لأغراض الطيران فوق إقليمه، بحق

مادة 17

المشاورات

1. تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين، بروح التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وذلك بغرض ضمان التنفيذ والالتزام المُرضي بأحكام هذه الاتفاقية، والتشاور فيما بينهما عند الضرورة لإجراء تعديلات عليها.
2. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب خطياً عقد مشاورات والتي يجب أن تبدأ خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ إستلام الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه المدة.

مادة 18

تسوية المنازعات

1. إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة تسويته أولاً عن طريق التفاوض.
2. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة لإتخاذ قرار بشأنه. وفي حالة عدم إتفاقيهما يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة (3) محكمين يتم تكوينها بتعيين محكم واحد من قبل كل طرف متعاقد، ويقوم المحكمان المعيّنان على هذا النحو بتعيين المحكم الثالث، ويقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ إستلام أي من الطرفين المتعاقدين إشعاراً من الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بطلب التحكيم في النزاع من قبل هيئة تحكيم، على أن يعين المحكم الثالث خلال فترة ستين (60) يوماً أخرى. وإذا أخفق أي من الطرفين المتعاقدين في تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يعيّن المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، القيام بتعيين محكم أو محكمين حسب ما تقتضيه الحالة، وفي هذه الحالة يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة ويقوم برئاسة هيئة التحكيم.

3. يحق للسلطات المختصة لدى كل طرف متعاقد دون التسبب بتأخير غير مبرر، القيام بتفتيش طائرات الطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو مغادرتها، وفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في المعاهدة.

مادة 16

الأنشطة التجارية

1. طبقاً للقوانين والأنظمة، يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية في إقليمه سواءً مباشرة أو عبر وكالات أو وسطاء آخرين تختارهم مؤسسات النقل الجوي المعينة، شاملاً ذلك حق فتح مكاتب في نقاط مخدمه و/أو غير مخدمه.
2. طبقاً للقوانين والأنظمة، يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة بيع الخدمات الجوية بعملة الطرف المتعاقد الآخر أو بإختيارها بعملات دول أخرى قابلة للتحويل بحرية، ويكون أي شخص حراً في شراء تلك الخدمات الجوية بالعملة المقبولة لدى تلك المؤسسة المعينة.
3. يُسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، وفقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر ذات الصلة بالدخول والإقامة والتوظيف، بإدخال فرق العمل الإدارية والفنية والتشغيلية التابعة لها وذوي الاختصاصات الأخرى المطلوب تواجدهم لتشغيل الخدمات الجوية الدولية إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإبقائهم فيه.
4. يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين سداد النفقات المحلية، شاملة شراء الوقود في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بالعملة المحلية. ويجوز لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، وإختيارها الحر، سداد تلك النفقات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملات القابلة للتحويل بحرية وفقاً للأنظمة المحلية المتعلقة بتداول العملات.

مادة 14

رسوم الإستخدام

1. لا يجوز لأي طرف متعاقد فرض أو السماح بفرض رسوم على مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبيل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له التي تشغّل خدمات جوية دولية منتظمة مماثلة.
2. يُشجع كل طرف متعاقد المشاورات حول رسوم الإستخدام بين سلطاته المعنية بفرض تلك الرسوم ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والتسهيلات التي تقدمها تلك السلطات، ويكون ذلك إن أمكن، من خلال مندوبي تلك المؤسسات المعنية بالنقل الجوي. يقدم أخطار لأولئك المستخدمين بأي مقترحات بشأن تغيير رسوم الإستخدام لتمكينهم من إبداء آرائهم قبل تطبيق التغييرات. علاوة على ذلك، يشجع كل طرف متعاقد سلطاته المعنية بفرض الرسوم وأولئك المستخدمين على تبادل المعلومات المتعلقة برسوم الإستخدام.

مادة 15

تطبيق التشريع الوطني

1. تطبق قوانين وأنظمة كل طرف متعاقد المتعلقة بالدخول إلى إقليمه أو المغادرة منه على الركاب أو طاقم الطائرات أو البضائع الموجودة على متن الطائرة، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول أو التخليص والهجرة والجوازات والجمارك والعملية والصحة والحجر الصحي، ويجب الالتزام بها من قبلهم أو من قبل من يمثل الركاب وطاقم الطائرات أو البضائع عند دخولها إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد أو مغادرتها منه أو أثناء وجودها فيه.
2. تطبق قوانين وأنظمة كل طرف متعاقد المتعلقة بالدخول إلى إقليمه أو المغادرة منه على طائرة عاملة في ملاحه جوية دولية أو المتعلقة بتشغيل وملاحه تلك الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها في إقليمه.

4. إذا أدى تفتيش أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات إلى ثبوت خطر جسيم يتمثل في:

(أ) إن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع الحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت، بموجب المعاهدة، أو

(ب) وجود تقصير في كل من عمليات الصيانة الفعالة وتطبيق معايير السلامة المقررة، في ذلك الوقت، بموجب المعاهدة،

فإن الطرف المتعاقد الذي قام بعملية الفحص إنفاذاً لأحكام المادة (33) من المعاهدة يكون حراً في تقرير أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادات أو تراخيص تلك الطائرة أو طاقمها، أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تساوي أو أعلى من معايير الحد الأدنى المقررة بموجب المعاهدة.

5. في حالة رفض مندوب مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إفراح المجال لفحص طائرة تُشغلها مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في ساحة وقوف الطائرات طبقاً للبند (3) من هذه المادة، جاز للطرف المتعاقد الآخر استنتاج ثبوت ما ورد في البند (4) من هذه المادة، وأن يخلص إلى نهاية مفادها ما ورد في ذلك البند.

6. يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو عن طريق التشاور أو خلافه إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لحماية سلامة تشغيل مؤسسة نقل جوي.

7. يوقف أي إجراء يقوم به أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للبندين (2) أو (6) من هذه المادة بمجرد إنتهاء الأسباب التي تم بناءً عليها إتخاذها.

7. في حالة مواجهة أي من الطرفين المتعاقدين لمصاعب تتعلق بأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين طلب عقد مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر.

مادة 13

السلامة الجوية

1. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب التشاور، في أي وقت، حول معايير السلامة المعمول بها في أية جزئية ذات صلة بطاقم الطائرة أو الطائرة أو أساليب التشغيل المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إجراء مثل هذا التشاور خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2. إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يعمل بصورة فاعلة وفقاً لمعايير السلامة في أية جزئية، وبمستويات مساوية على الأقل للحد الأدنى من معايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يقوم الطرف المتعاقد الأول بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشفه من نواحي قصور والخطوات الضرورية الواجب إتباعها للالتزام بالحد الأدنى من هذه المعايير وعلى الطرف المتعاقد الآخر القيام بالإجراءات اللازمة لتصحيح الوضع. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في القيام بتصحيح الوضع خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال أي فترة زمنية أطول يتم الاتفاق عليها، يكون ذلك أساساً لتطبيق المادة (5) من هذه الاتفاقية.

3. على الرغم من التزاماتهما المقررة الواردة في المادة (33) من المعاهدة اتفق الطرفان المتعاقدان على أن أي طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في خدمات نقل جوي من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فإنه يجوز فحصها من قبل الأشخاص المفوضين من ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل وخارج الطائرة، لفحص صلاحية مستندات الطائرة وطاقمها، والحالة العامة لها ولمعداتهما، ويطلق على هذا الفحص في (هذه المادة "التفتيش في ساحة وقوف الطائرات") شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير مبرر.

مونتريال في 24 فبراير 1988 وأحكام الإتفاقيات متعددة الأطراف التي يسري الإلتزام بها على كلا الطرفين المتعاقدين.

2. يتعهد الطرفان المتعاقدان بتقديم جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها، والمطارات والتسهيلات الملاحية الجوية، وأية تهديدات أخرى ضد أمن الطيران المدني.

3. يعمل الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعه من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحدده في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو مشغلي الطائرات الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية أو محال إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4. يوافق كل طرف متعاقد على أنه قد يطلب من مشغلي الطائرة مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (3) من هذه المادة، والتي يطلبها الطرف المتعاقد للدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء البقاء في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

5. يتعهد على كل طرف متعاقد باتخاذ التدابير الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لتأكيد حماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم الطائرة والمواد المحمولة والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرة قبل أو أثناء عملية الصعود أو التحميل، وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بحمل الجد كل طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد معين.

6. عند وقوع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وأطقمها أو المطارات أو التسهيلات الملاحية الجوية، يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم المساعدة للطرف المتعاقد الآخر وذلك من خلال تسهيل الاتصالات وأي تدابير أخرى ملائمة تستهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فوراً وبسلام.

الخدمات المتفق عليها، على أن تتضمن هذه البيانات كافة المعلومات المطلوبة لتحديد مقدار الحركة التي تنقلها تلك المؤسسة على الخدمات المتفق عليها ومصدرها ومقصدتها النهائي.

مادة 11

تحويل الإيرادات

1. - يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، عند طلبها، بتبديل وتحويل إلى البلد الذي تختاره مؤسسة النقل الجوي المعينة كافة الإيرادات المحلية الناتجة عن بيع الخدمات الجوية، وما يقترن بها من أعمال ترتبط مباشرة بالخدمات الجوية، الفائضة عن نفقاتها المحلية، مع السماح بالتبديل والتحويل فوراً ودون أية قيود أو تمييز يتصل به، ويسعر الصرف الساري في تاريخ الطلب وفقاً للقوانين المالية السارية لدى كل من الطرفين المتعاقدين.
2. - إذا فُرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات الذي تحصل عليه مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يحق للأخير فرض قيود مماثلة على المؤسسة المعينة من جانب ذلك الطرف المتعاقد.

مادة 12

أمن الطيران

1. - تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان إن التزام كل منهما للأخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقيّة، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما المقررة بمقتضى القانون الدولي، يتعهد الطرفان المتعاقدان بوجه خاص بالعمل طبقاً لأحكام معاهدة الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على أمتن الطائرات والموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، وإتفاقيّة قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم حركة الطيران المدني الدولي الموقع في

مادة 7

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

يجب إتاحة فرصة عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة بين إقليميهما.

مادة 8

التعريفات

لا تخضع تعريفات النقل الجوي الدولي المُشغَّل بموجب هذه الإتفاقية لمصادقة أيِّ طرف متعاقد، ولا يجوز طلب إيداعها لدى أيِّ طرف متعاقد، مع شرط إمكانية طلب طرف متعاقد إيداعها لأغراض الإحاطة بالعلم فقط طالما كانت قوانين ذلك الطرف المتعاقد تستمر في ذلك الطلب.

مادة 9

المصادقة الجداول

على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة إيداع جدول الرحلات شاملاً نوع الطائرة التي سيتم إستخدامها والسعة التشغيلية لدى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للمصادقة عليها في موعد لا يتجاوز ثلاثين(30) يوماً قبل البدء في تشغيل الرحلات المنتظمة. يتم تطبيق هذا الشرط أيضاً على أيِّ تعديلات يتم إدخالها في المستقبل، وفي حالات خاصة إذا دعت الضرورة يجوز تقليص المدة المذكورة بعد التشاور بين السلطات المذكورة.

مادة 10

المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد تزويد سلطات الطيران أقتابعة للطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبها بالمعلومات الدورية أو البيانات الإحصائية الأخرى والتي يمكن طلبها بصورة مناسبة لغرض مراجعة السعة التي تشغلها المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد المشار إليه أولاً في هذه المادة على

(ب) قطع الغيار والمعدات العادية التي يتم إدخالها لإقليم أيّ من الطرفين المتعاقدين لأغراض صيانة أو إصلاح الطائرة العاملة على خدمات جوية دولية تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

(ج) إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي يتم تزويدها في إقليم طرف متعاقد لطائرة مغادرة تابعة لمؤسسات نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عاملة في خدمات جوية دولية، ويسري هذا الإعفاء حتى في حالة استخدام هذه الإمدادات على جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن الطائرة.

(د) مواد الدعاية ومستلزمات الملابس الرسمية ومستندات مؤسسة النقل الجوي ذات الطابع غير التجاري والتي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(هـ) التجهيزات المكتبية التي يتم إدخالها إلى إقليم أيّ من الطرفين المتعاقدين بغرض استخدامها في مكاتب مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تبقى هذه التجهيزات تحت استخدام تلك المكاتب طوال فترة (3) ثلاثة أعوام من تاريخ إدخالها إلى ذلك الإقليم مع تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل.

يجوز طلب إبقاء المواد المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من هذا البند تحت الإشراف أو الرقابة الجمركية.

3. يخضع الركاب والأمتعة والبضائع العابرة عبوراً مباشراً لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون مغادرة المنطقة المخصصة لذلك الغرض بالمطار لإجراءات رقابة مبسطة. وتُعفى الأمتعة والبضائع العابرة عبوراً مباشراً فقط من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة.

4. لا يجوز إنزال المعدات العادية المحمولة جواً وكذلك المواد والإمدادات الموجودة على متن الطائرة الناسعة لأيّ من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم، وفي مثل هذه الحالة يجوز إبقاؤها تحت رقابة تلك السلطات لحين إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقاً للأنظمة الجمركية.

- ج) عدم قدرة مؤسسة النقل الجوي المعينة في إقناع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي تسلم طلب التعيين بأنها مؤهلة للوفاء بالشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة والتي تُطبَّق عادةً وباعتدال على تشغيل الخدمات الجوية الدولية تلك السلطات بما يتفق مع المعاهدة؛ أو
- د) عدم إلزام الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي بالمادة (12) (أمن الطيران) والمادة (13) (السلامة الجوية) من هذه الإتفاقية ؛ أو
- هـ) إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعينة من ناحية أخرى في التشغيل طبقاً للشروط المقررة بموجب هذه الإتفاقية.

2. ما لم يكن من الضروري إتخاذ إجراء فوري لمنع مخالفة القوانين والأنظمة المنصوص عليها في هذه المادة، أو ما لم تتطلب السلامة أو الأمن إجراءً طبقاً لأحكام المادة (12) (أمن الطيران) والمادة (13) (السلامة الجوية) فإنَّ الحقوق الواردة في البند (1) من هذه المادة تطبق فقط بعد التشاور بين سلطات الطيران بما يتفق مع المادة (17) (المشاورات) من هذه الإتفاقية.

مادة 6

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1. تُعفى الطائرات العاملة على الخدمات الجوية الدولية التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك معداتها العادية وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم وتموين الطائرة (شاملة الأطعمة والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن تلك الطائرات، من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى المشابهة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها أو استخدامها على جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم.
2. تُعفى أيضاً البنود التالية من ذات الرسوم الجمركية والرسوم والأجور، باستثناء الرسوم المتعلقة بالخدمات المقدّمة:
- أ) تموين الطائرة التي يتم تحميله في إقليم طرف متعاقد ضمن حدود تقررها سلطات الطرف المتعاقد المذكور ويفرض استخدامه على متن طائرة الطرف المتعاقد الآخر المغادرة العاملة على خدمات جوية دولية.

2. عند إستلام ذلك التعيين والطلب المقدم من مؤسسة النقل الجوي بالشكل والأسلوب المحددين للحصول على تراخيص التشغيل والتصاريح الفنية، على سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر منح تصريح التشغيل المناسب والتصريح الفني بأقل قدر من التأخير في الإجراءات، شريطة:
- (أ) أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة منشأة ومقر أعمالها الرئيسي في إقليم الطرف المتعاقد الذي عيّنها.
- (ب) أن تكون السيطرة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي المعينة يمارسها ويحافظ عليها الطرف المتعاقد الذي عيّنها.
- (ج) أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة قادرة على إقناع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد التي تتلقى التعيين بأنها مؤهلة للوفاء بالشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة والتي تطبقها عادة وبإعتدال على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قِبل تلك السلطات بما يتفق مع المعاهدة؛
- و
- (د) أن يكون الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي ملتزماً بالمادة (12) (أمن الطيران) والمادة (13) (السلامة الجوية) من هذه الإتفاقية.

3. عند إستلام تراخيص التشغيل والتراخيص الفنية، يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة، في أي وقت، البدء في تشغيل الخدمات بموجب هذه الإتفاقية التي عيّنت، شريطة إلزامها بالشروط السارية بموجب هذه الإتفاقية.

مادة 5

منع وإلغاء وإيقاف وتقييد العمل بتراخيص التشغيل أو التراخيص الفنية

1. يكون لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد الحق في منع أو إلغاء أو إيقاف أو تقييد أو فرض شروط على ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية الممنوحة لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في أي من الحالات التالية:
- (أ) عدم إقتناع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي تسلم طلب التعيين بأن مؤسسة النقل الجوي المعينة منشأة وأن مقر أعمالها الرئيسي يقع في إقليم الطرف المتعاقد الذي عيّنها؛ أو
- (ب) الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي المعينة لا يمارسها ولا يستمر في المحافظة عليها الطرف المتعاقد الذي عيّنها؛ أو

ج) الحق، وفقاً لشروط تعيينها، في القيام بالنقل الجوي الدولي المنتظم وغير المنتظم بين نقاط على الطريق الجوي التالي:

من وإلى أي نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عبر أي نقطة وسطية وأي نقاط فيما وراء بكامل حقوق النقل (الحرية الخامسة).

د) الحقوق الأخرى المحددة في هذه الإتفاقية.

2. يجوز لمؤسسة النقل الجوي في كل الرحلات أو في أي رحلة وبإختيارها:

أ) تشغيل رحلات في أي إتجاه أو كلا الإتجاهين.

ب) دمج أرقام رحلات مختلفة في تشغيل طائرة واحدة.

ج) خدمة نقاط خلفية ووسطية وفيما وراء ونقاط في أقليم الطرف المتعاقدين بأي دمج وأي ترتيب.

د) عدم الهبوط في أي نقطة أو نقاط.

هـ) تحويل الحركة من أي من طائراته إلى أي من طائراته الأخرى في أي نقطة على الطرق الجوية.

و) خدمة نقاط خلفية لأي نقطة في إقليمه مع تغيير أو بدون تغيير الطائرة أو رقم الرحلة وعرض تلك الخدمات والترويج لها بوصفها خدمات عابرة.

ز) التوقف في أية نقاط، سواء كانت داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو خارجه.

دون قيود على الوجهة أو الموقع الجغرافي ودون فقدان أي حق آخر لنقل حركة يسمح به بموجب هذه الإتفاقية.

3. يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين إنهاء خدماته الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

مادة 4

التعيين والترخيص

1. بموجب هذه الإتفاقية، يحق لكل طرف متعاقد من خلال إخطار الطرف المتعاقد الآخر خطياً، تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة، وسحب أو تغيير تلك التعيينات. على أن يتم إرسال تلك التعيينات خطياً عبر القنوات الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر وأن يُبين فيها ما إذا كانت مؤسسة النقل الجوي مرخص لها بتنفيذ نوع الخدمات الجوية المحددة في المادة (3) (منح الحقوق) من هذه الإتفاقية.

7. التعرفة

الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار، شاملةً أسعار وشروط الوكالة والخدمات الإضافية الأخرى، ويستثنى منها أجور وشروط نقل البريد.

8. رسوم الاستخدام:

الرسوم أو الأسعار التي يتم إستيفؤها مقابل إستخدام المطارات والتسهيلات الملاحية والخدمات الأخرى ذات الصلة التي يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين للآخر.

9. الإقليم:

بالنسبة للدولة: المعنى المحدد له في المادة (2) من معاهدة شيكاغو.

10. تُفسَّر كافة الإشارات إلى الكلمات الواردة بصيغة المفرد لتشمل صيغة الجمع، وكافة الإشارات إلى الكلمات الواردة بصيغة الجمع على أنها تشمل صيغة المفرد حسبما يقتضي سياق النص.

مادة 2

تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة طالما كانت تلك الأحكام مطبقة على الخدمات الجوية الدولية.

مادة 3

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية لتنفيذ النقل الجوي الدولي من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
 - (أ) حق الطيران عبر إقليمه دون هبوط.
 - (ب) حق الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

لغرض تطبيق أحكام هذه الإتفاقية، يكون للكلمات والعبارات التالية، المعاني الموضحة قرين كل منها، ما لم يقتض سياق النص معنى آخر:

1. المعاهدة:

معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944 وتشمل أيّ ملحق تم إعتماده وفقاً للمادة (90) من تلك المعاهدة وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المبادتين (90) و (94) منها، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات أصبحت سارية المفعول أو تم التصديق عليها من قبل كلا الطرفين المتعاقدين؛

2. الإتفاقية:

هذه الإتفاقية وأي بروتوكولات أو مستندات مماثلة يتم بموجبها تعديل هذه الإتفاقية.

3. سلطات الطيران:

بالنسبة لحكومة دولة قطر: وزير المواصلات والإتصالات،
وبالنسبة لحكومة جمهورية باراغواي: الإدارة الوطنية للطيران المدني،
وفي كلا الحالتين أي شخص أو هيئة مخولة بالقيام بأي وظائف تمارسها حالياً السلطات المذكورة أو وظائف مماثلة.

4. مؤسسة النقل الجوي المعينة:

مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (4) من هذه الإتفاقية.

5. (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية):

المعاني المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

6. (الخدمات المتفق عليها) و (الطرق الجوية المحددة)، على التوالي، الخدمات الجوية الدولية

المنتظمة والطرق الجوية المحددة في هذه الإتفاقية.

[ARABIC TEXT – TEXTE ARABE]

اتفاقية خدمات جوية
بين
حكومة دولة قطر
وحكومة جمهورية باراغواي

إن حكومة دولة قطر؛
وحكومة جمهورية باراغواي؛
والمشار إليهما منفردتين فيما يلي، بـ "قطر" و "باراغواي" على التوالي، ومجتمعتين بـ "الطرفان المتعاقدان"؛

بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944؛

ورغبة منهما في الإرتقاء بنظام طيران دولي يقوم على أساس المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق؛

ورغبة منهما في تسهيل توسع فرص خدمات النقل الجوي الدولية؛

ورغبة منهما في تشجيع وتعزيز النمو الإقتصادي من خلال النقل الجوي الدولي؛

وإقراراً منهما بأن الخدمات الجوية الدولية الفعالة والمنافسة تُعزّز التجارة ورفاهية المستهلكين والنمو الإقتصادي؛

ورغبة منهما في تحقيق أعلى درجات السلامة والأمن في الخدمات الجوية الدولية، مؤكداً على قلقهما البالغ إزاء الأفعال أو التهديدات ضد أمن الطائرات، والتي تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر، وتؤثر بصورة سلبية على تشغيل الخدمات الجوية وتقوّض ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.

فقد إتفقتا على ما يلي:

مادة 1

تعريف

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PARAGUAY
FOR AIR SERVICES

The Government of the State of Qatar and the Government of the Republic of Paraguay (hereinafter referred to individually as “Qatar” and “Paraguay” respectively and collectively as the “Contracting Parties”;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Desiring to foster and promote economic development through international air transport;

Recognizing that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

1. The term “**the Convention**” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any annex adopted under article (90) of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles (90) and (94) thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
2. The term “**Agreement**” means this Agreement, and any Protocols or similar documents amending this Agreement;

3. The term "**Aeronautical Authorities**" means: in the case of the Government of the State of Qatar; the Minister of Transport and Communications, and in the case of the Government of the Republic of Paraguay, the National Directorate of Civil Aeronautics, and in both cases any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said authorities or similar functions;
4. The term "**Designated Airline**" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article (4) of this Agreement;
5. The terms "**Air service**", "**International Air Service**", "**Airline**" and "**Stop for non-traffic purposes**", have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
6. The terms "**Agreed Services**" and "**specified routes**" have the meaning respectively of scheduled international air services and of routes specified in this Agreement;
7. The term "**Tariff**" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
8. The term "**User Charges**" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other;
9. The term "**territory**" in relation to a state has the meaning assigned to it in Article (2) of the Chicago Convention;
10. All references to words in the singular shall be construed to include the plural and all references to words in the plural shall be construed to include the singular as the context so requires;

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party:
 - (a) The right to fly across its territory without landing;
 - (b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

- (c) The right, in accordance with the terms of their designations, to perform scheduled and charter international air transportation between points on the following route:

From and to any points in the territory of the other contracting Party via any intermediate point and any point beyond with full traffic rights (Fifth Freedom).

- (d) The rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each designated airline may on any or all flights and at its options:

- (a) Operate flights in either or both directions;
- (b) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- (d) Omit stops at any point or points;
- (e) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
- (f) Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- (g) Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Contracting Party;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

3. The designated airline (s) of either Contracting Party shall have the right to terminate its air services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4
Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airline (s) for the purposes of operating the agreed services on the specified routes under this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air services specified in Article (3) (Grant of Rights) of this Agreement.
2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization and technical permission with minimum procedural delay, provided that:

- a) The constitution and principal place of business of the designated airline are in the territory of the Contracting Party designating the airline;
 - b) Effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline;
 - c) The designated airline is able to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party receiving the designation that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such aeronautical authorities in conformity with the Convention; and
 - d) The Contracting Party designating the airline is in compliance with Article (12) (Aviation Security) and Article (13) (Aviation Safety) of this Agreement.
3. On receipt of the operating authorizations and technical permissions, a designated airline may at any time begin to operate the services under this agreement for which it is so designated, provided that the designated airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Operating Authorizations or Technical Permissions

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permissions of a designated airline of the other Contracting Party, in any case where:
 - (a) The aeronautical authorities of the Contracting Party receiving the designation are not satisfied that the constitution and principal place of business of the designated airline are in the territory of the Contracting Party designating the airline; or
 - (b) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline; or
 - (c) The designated airline is unable to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party receiving the designation that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the Convention; or
 - (d) The Contracting Party designating the airline is not in compliance with Article (12) (Aviation Security) and Article (13) (Aviation Safety) of this Agreement; or
 - (e) The designated airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in this Article or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article (12) (Aviation Security) and Article (13) (Aviation Safety), the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article (17) (Consultations) of this Agreement.

ARTICLE 6
Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline (s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.
2. They shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts and regular equipment introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
 - (c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to outbound aircraft of designated airlines of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - (d) advertising materials, uniform items and airline documentation having no commercial value used by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;
 - (e) the office equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airlines of the other Contracting Party provided that such equipment is at the disposal of those offices during three (3) years from the date of their introduction into that territory and the principle of reciprocity applies.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit only shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 7
Principles Governing Operation of Agreed Services

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

ARTICLE 8
Tariffs

Tariffs for international air transportation operated pursuant to this Agreement shall not be subject to the approval of any Contracting Party, nor may they be required to be filed with any Contracting Party, provided that a Contracting Party may require that they be filed for informational purposes only for so long as the laws of that Contracting Party continue to so require.

ARTICLE 9
Approval of Time-Tables

The designated airline (s) shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the flight time-table including the type of aircraft to be used as well as the capacity. This should be submitted not later than (30) days prior to the inauguration of the scheduled flights. This requirement shall also apply to later amendments. In special cases, if necessary, the mentioned time limit may be reduced after consultation between the mentioned authorities.

ARTICLE 10
Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline (\$) of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11
Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall permit the designated airline (s) of the other Contracting Party to convert and transmit abroad to the designated airlines' choice of country, on demand, all local revenues from the sale of air services and associated activities directly linked to air services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly without any restrictions nor discrimination in respect thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance in accordance with the applicable financial laws in each Contracting Party.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess receipts over expenditure by the designated airline (s) of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline (s) of that Contracting Party.

Article 12
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, and the provisions of multilateral agreements which will become binding on both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party.
5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such an incident or threat thereof.
7. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 13
Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article (33) of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article (33) of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 14 User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline (s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such user to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 15
Applicability of National Legislation

1. The laws and regulations of a Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft shall be applied to aircraft of the other Contracting Party while within its territory.
3. The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right without unreasonable delays, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or departure and to inspect the certificates and other documents prescribed by the Convention.

ARTICLE 16
Commercial Activities

1. As per the laws and regulations, each Contracting Party shall grant the designated airline (s) of the other Contracting Party the right to sell and market international air services and related products in its territory, either directly or through agencies or other intermediaries of the designated airlines choice, including the right to establish offices, both on-line and/or off-line.
2. As per the laws and regulations, each designated airline shall have the right to sell air services in the currency of the other Contracting Party or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such air services in currencies accepted by that designated airline.
3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the operation of international air services.
4. The designated airline (s) of either Contracting Party shall have the right to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the designated airline (s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

ARTICLE 17
Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.
2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 18
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the President and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 19
Amendments

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, such modifications, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article (17) of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an exchange of notes, through the diplomatic channels in accordance to their constitutional procedures.

ARTICLE 20

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the State where the signature of the Agreement will take place.

ARTICLE 21

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) of this Article, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article (17) of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article (5) of this Agreement.

ARTICLE 22

Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended accordingly.

ARTICLE 23
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24
Entry into Force

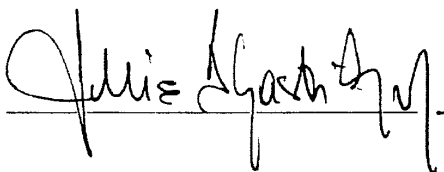
This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an exchange of diplomatic notes by the Contracting Parties.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Asuncion the 3rd day of October 2018, in duplicate, in Spanish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF PARAGUAY**

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE STATE OF QATAR**



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Julio García...', written over a horizontal line.



A handwritten signature in black ink, consisting of a large loop and a few strokes, written over a horizontal line.

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

**ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY
Y
EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR**

El Gobierno de la República del Paraguay y el Gobierno del Estado de Qatar, en adelante denominados individualmente como "Qatar" y "Paraguay" respectivamente y colectivamente como las "Partes Contratantes";

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

DESEANDO promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado;

TENIENDO EN CUENTA el deseo de facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

CON EL PROPÓSITO de fomentar y promover el desarrollo económico a través del transporte aéreo internacional;

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

CON EL ANIMO de asegurar el mayor grado de seguridad y salvaguarda en los servicios aéreos internacionales y reafirmando la 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 operación de los servicios aéreos y socava la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

HAN ACORDADO lo siguiente:

**ARTÍCULO 1
Definiciones**

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario:

1. El término "**Convenio**", significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el día 7 de Diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;
2. El término "**Acuerdo**", significa el presente Acuerdo y cualquier protocolo y documentos similares que modifican este Acuerdo;

3. El término **"Autoridades Aeronáuticas"**, significa en el caso del Gobierno de la República del Paraguay, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), y en el caso del Gobierno del Estado de Qatar, Ministro de Transporte y Comunicaciones o, en ambos casos, toda persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades o funciones similares;
4. El término **"Aerolínea designada"**, significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada conforme al Artículo 4 del presente Acuerdo;
5. El término **"Servicio Aéreo"**, **"Servicio Aéreo Internacional"**, **"Aerolínea"**, y **"escala para fines no comerciales"**, tienen los significados asignados respectivamente a ellos mismos en el Artículo 96 del Convenio;
6. El término **"Servicios Acordados"** y **"rutas especificadas"** tienen el significado de servicios aéreos internacionales programados y de las rutas especificadas en el presente Acuerdo, respectivamente;
7. El término **"Tarifa"**, significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga y las condiciones bajo las cuales esos precios son aplicables, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;
8. El término **"Cargos al usuario"**, significa tasas o tarifas aplicadas por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte Contratante a la otra;
9. El término **"Territorio"** tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
10. Todas las referencias de palabras en singular serán consideradas incluyendo el plural y todas las referencias en plural serán consideradas incluyendo el singular, según el contexto así lo requiera.

ARTÍCULO 2 **Aplicabilidad del Convenio**

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en tanto esas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 3 **Cesión de Derechos**

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la conducción del transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante:
 - (a) El derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - (b) El derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales.

- (c) El derecho, de acuerdo con los términos de sus designaciones, a realizar transporte aéreo internacional programado y charter entre los puntos en la siguiente ruta:

Desde y hacia todo punto en territorio de la otra Parte vía todo punto intermedio y todo punto más allá con derechos totales de tráfico (Quinta Libertad)
 - (d) Los derechos que de otra manera se encuentran especificados en el presente Acuerdo.
2. Cada aerolínea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:
- (a) Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas;
 - (b) Combinar diferentes números de vuelo en la operación de la aeronave;
 - (c) Cubrir puntos anteriores, intermedios y más allá, y puntos en los territorios de las Partes Contratantes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - (d) Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
 - (e) Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas;
 - (f) Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
 - (g) Realizar escalas en todo punto ya sea dentro o fuera del territorio de la otra Parte Contratante;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de derecho alguno a transporte de tráfico de otra forma permitida en virtud del presente Acuerdo.

3. La aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes tendrán el derecho de terminar sus servicios aéreos en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4 **Designación y Autorización**

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte Contratante una o más aerolínea(s) con el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas en virtud del presente Acuerdo, y a retirar o modificar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito y por la vía diplomática a la otra Parte Contratante e identificará si la aerolínea se encuentra autorizada a efectuar el tipo de servicios aéreos especificados en el Artículo 3 (Cesión de Derechos) del presente Acuerdo.

2. Al recibo de dicha designación, y las solicitudes de una aerolínea designada, en la forma y manera prescriptas para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante otorgarán la autorización operativa apropiada y el permiso técnico con retrasos mínimos de procedimiento, siempre que:
 - (a) La constitución y la oficina principal de negocios de la aerolínea designada estén en el territorio de la Parte Contratante que ha designado la aerolínea;
 - (b) El control regulatorio efectivo de la aerolínea designada sea ejercido y mantenido por la Parte Contratante que designa la aerolínea;
 - (c) La aerolínea designada puede satisfacer a las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que recibe la designación, que está calificada para cumplir las condiciones prescriptas en virtud a las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de los servicios aéreos internacionales por dichas autoridades aeronáuticas en conformidad al Convenio; y
 - (d) La Parte Contratante que designa la aerolínea esté en conformidad con el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación) y el Artículo 13 (Seguridad Operacional) del presente Acuerdo.
3. Ante la recepción de las autorizaciones de operación y de los permisos técnicos, una aerolínea designada puede en cualquier momento empezar a operar los servicios en virtud del presente Acuerdo para los cuales ha sido designada, siempre que la aerolínea designada cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5

Retención, Revocación, Suspensión y Limitación de las Autorizaciones de Operación o de Permisos Técnicos

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se reservan el derecho de retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización para operar o permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante, en los caso donde:
 - (a) Las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que recibe la designación considera que la aerolínea designada no tiene su constitución y oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que designó la aerolínea;
 - (b) El control regulatorio efectivo de la aerolínea designada no es ejercido y mantenido por la Parte Contratante que designó la aerolínea;

- (c) La aerolínea designada no demuestre a las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que recibe la designación, que se encuentra calificada para cumplir las condiciones prescriptas bajo las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con el Convenio;
 - (d) La Parte Contratante que designa la aerolínea no cumple con el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación) y el Artículo 13 (Seguridad Operacional) del presente Acuerdo;
 - (e) La aerolínea designada no opera de otra manera conforme a las condiciones prescriptas en virtud del presente Acuerdo.
2. A menos que una acción inmediata sea necesaria para prevenir la violación de las leyes y reglamentos referidos en este Artículo, o a menos que debido a la seguridad y salvaguarda se requieran tomar acciones conforme a las disposiciones del Artículo 12 (Seguridad de la Aviación) y el Artículo 13 (Salvaguarda de la Aviación), los derechos enumerados en el Numeral 1 del presente Artículo serán ejercidos solo luego de consultas entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 17 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 6

Exención de Derechos Aduaneros y otros Gravámenes

1. La aeronave operada en servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada de cualesquiera de las Partes Contratantes, como también su equipamiento regular, suministros de combustibles y lubricantes, y almacenamientos de la aeronave (incluyendo comidas, bebidas y tabaco) a bordo de dicha aeronave estarán exentos de todos los derechos de aduana, honorarios de inspección y otros cargos similares ante su llegada en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipamiento y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el tiempo en que los mismos sean re-exportados o sean utilizados en la parte del viaje realizado sobre ese territorio.
2. También estarán exentos de los mismos derechos aduaneros, honorarios y cargos, con excepción de gastos que correspondan al servicio realizado:
- (a) almacenamientos de la aeronave tomadas a bordo en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites establecidos por las autoridades de dicha Parte Contratante; y para el uso a bordo de una aeronave saliente comprometida en un servicio aéreo internacional de la otra Parte Contratante;
 - (b) los repuestos y equipamientos regular introducidos al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para mantenimiento o reparación de la aeronave utilizada en los servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante;

- (c) los combustibles y lubricantes suministrados en el territorio de una Parte Contratante a una aeronave saliente de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante comprometida en un servicio aéreo internacional, aun cuando dichos suministros deban ser utilizados en el trayecto efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual los mismos se hayan embarcado;
- (d) materiales de publicidad, prendas de uniformes, y documentación de la aerolínea sin valor comercial utilizado por la aerolínea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante;
- (e) equipamiento de oficina introducido en el territorio de cualesquiera de las Partes Contratantes, para ser utilizados en las oficinas de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante siempre que dicho equipamiento se encuentre a disposición de esas oficinas durante tres (3) años a partir de la fecha de su introducción en ese territorio y se aplique el principio de reciprocidad.

Los materiales referidos en los incisos (a), (b) y (c) de este Artículo pueden ser requeridos a mantenerse bajo supervisión o control aduanero.

3. Los pasajeros, equipajes y cargas en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no deje el área del aeropuerto reservado para dicho propósito estarán sujetos a un control muy simplificado. El equipaje y las cargas en tránsito directo solo estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.
4. El equipo regular de a bordo, como también los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, podrán ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta tal tiempo en que sean re-exportados o dispuestos de otra manera conforme a las regulaciones aduaneras.

ARTÍCULO 7

Principios que gobiernan la Operación de los Servicios acordados

Habrá oportunidad justa y equitativa para las aerolíneas de ambas Partes Contratantes para operar los servicios acordados en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

ARTÍCULO 8

Tarifas

Las tarifas para el transporte aéreo internacional operado conforme al presente Acuerdo no estarán sujetas a la aprobación de ninguna Parte Contratante, ni serán requeridas a ser presentadas a ninguna de las Partes Contratantes, siempre que una Parte pueda ser requerida a presentarlas solo para fines informativos solamente durante el tiempo en que así lo requieran las leyes de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO 9

Aprobación de Horarios

La(s) aerolínea(s) designada(s) presentarán para aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante el horario de vuelos, incluyendo el tipo de aeronave a ser utilizada como también la capacidad. Ello deberá ser presentado en un plazo no mayor a treinta (30) días antes de la inauguración de los vuelos programados. Este requisito también será aplicable a las enmiendas futuras. En casos especiales, si fuese necesario, el límite de tiempo mencionado puede ser reducido luego de una consulta entre las autoridades mencionadas.

ARTÍCULO 10

Provisión de Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, ante su petición, estadísticas periódicas u otros informes estadísticos según sea razonablemente solicitado a fin de revisar la capacidad proveída en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes referidas en la primera parte del presente Artículo. Dichos informes incluirán toda información necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por esas aerolíneas en los servicios acordados, y los orígenes y destinos de dicho tráfico.

ARTÍCULO 11

Transferencias de Ganancias

1. Cada Parte Contratante permitirá a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante convertir y transferir al extranjero o al país de elección de la aerolínea designada, ante petición, todas las ganancias locales proveniente de la venta de servicios aéreos y el exceso de ingresos sobre gastos obtenidos por actividades asociadas vinculadas directamente a los servicios aéreos, con conversión y remisión permitida con prontitud, sin restricciones ni discriminación alguna al respecto de los mismos, a la tasa de cambio aplicable en la fecha de la solicitud para conversión y remisión, conforme a las leyes tributarias aplicables en cada Parte Contratante.
2. Si una Parte Contratante impone restricciones sobre la transferencia del exceso de ingresos sobre gastos obtenidos por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, ésta última tendrá el derecho de imponer restricciones recíprocas a la aerolínea designada de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO 12

Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes, actuarán en particular conforme a las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de 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, firmada en Montreal el 23 de septiembre de 1971; y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; y las disposiciones de Acuerdos multilaterales que se volverán obligatorios para ambas Partes Contratantes.
2. Las Partes Contratantes proporcionarán, ante requerimiento, toda la asistencia necesaria una con la otra, a fin de prevenir actos de represión ilícita de aeronaves civiles y otros actos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y su tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus mutuas relaciones, actuarán conforme a las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables para ambas Partes Contratantes; las mismas requerirán que los operadores de aeronaves de sus registros u operadores de aeronaves que tengan su oficina principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen conforme a dichas disposiciones de seguridad de la aviación.
4. Cada Parte Contratante acuerda que a dichos operadores de aeronaves se podrán exigir cumplir con las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo (3) de este Artículo solicitado por la otra Parte Contratante para ingresar, salir, o mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante se asegurará que se apliquen medidas adecuadas dentro de su territorio de manera efectiva a fin de proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, objetos transportados, equipajes, cargas y almacenamiento de la aeronave antes y durante el embarque y desembarque. Cada Parte Contratante emitirá además una consideración positiva a toda solicitud de la otra Parte Contratante con relación a medidas de seguridad especiales razonables para prevenir una amenaza en particular.

6. Cuando un incidente o amenaza de un incidente de represión ilícita de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea ocurriese, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de comunicaciones y otras medidas apropiadas realizadas a fin de finalizar de forma rápida y segura dicho incidente o amenaza.
7. Si una Parte Contratante tiene problemas con relación a las disposiciones de la seguridad de aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 13 **Seguridad operacional**

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento consultas referentes a las normas de seguridad en toda área relativa a la tripulación aérea, aeronave o su operación adoptada por la otra Parte. Tales consultas se celebrarán dentro de los treinta (30) días de dicha solicitud.
2. Si después de realizarse tales consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene o administra en forma efectiva las normas de seguridad en cualquiera de tales áreas, que sean al menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en ese momento conforme al Convenio, una Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de tales comprobaciones y las medidas que se estimen necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. La falta de acción apropiada por la otra Parte Contratante dentro de los quince (15) días u otro período más largo según pueda ser acordado, será fundamento suficiente para la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.
3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, queda acordado que toda aeronave operada por la aerolínea de una Parte Contratante de los servicios a y desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, puede ser sujeto de una examinación por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave a fin de controlar tanto, la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como también la condición aparente de la aeronave y su equipo (en éste Artículo denominado "inspección en pista"), siempre que la misma no conduzca a demoras irrazonables.
4. Si alguna de dicha inspección en pista o series de inspecciones en pista dan lugar a:
 - a) preocupación seria que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento conforme al Convenio;

- b) preocupación seria que existe una falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento conforme al Convenio,

La Parte Contratante que realiza la inspección, para los fines del Artículo 33 del Convenio, podrá libremente concluir que los requisitos bajo los cuales se emitió o convalidó el certificado o licencias respectivas de esa aeronave, o de su tripulación, o que los requisitos bajo los cuales la aeronave es operada, no son iguales ni se hallan por encima de las normas mínimas establecidas conforme al Convenio.

5. En el caso que el acceso para realizar una inspección en pista de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte Contratante conforme con el párrafo 3 de este Artículo es denegado por el representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante se sentirá libre para inferir que serias preocupaciones del tipo al cual se hace referencia en el párrafo 4 de este Artículo, surgieron y arrojaron las conclusiones referidas en ese párrafo.
6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o variar la autorización operativa de la aerolínea de la otra Parte Contratante inmediatamente en el caso de que una Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en pista, consulta, o de la forma en que fuese, que es esencial tomar una acción inmediata para la seguridad de la aerolínea.
7. Toda acción por una Parte Contratante conforme a los Numerales 2 ó 6 de arriba quedará sin efecto una vez que las causales para la toma de dicha acción hayan dejado de existir.

ARTÍCULO 14 **Cargos al Usuario**

1. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá o permitirá que sean impuestos a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, cargos al usuario más elevados que aquellos impuestos a sus propias aerolíneas que operen servicios aéreos internacionales similares.
2. Cada Parte Contratante fomentará las consultas sobre cargos al usuario entre sus autoridades competentes de cobros y las aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones proveídos por esa autoridad de cobros, cuando fuese practicable a través de organizaciones representantes de esas aerolíneas. Deberá emitirse una notificación razonable de toda propuesta de cambios en los cargos al usuario a tal usuario para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los cambios sean realizados. Cada Parte Contratante fomentará además, el intercambio de la información apropiada relativa a cargos al usuario entre sus autoridades competentes de cobros y tales usuarios.

ARTÍCULO 15
Aplicabilidad de la Legislación Nacional

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante en cuanto a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de la aeronave, tales como normas relativas al ingreso, autorización, migración, pasaportes, aduanas, moneda, salud y cuarentena, serán cumplidas por o en nombre de dichos pasajeros, tripulación o carga ante el ingreso o salida de, o mientras se hallen dentro del territorio de esa Parte Contratante.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativas a la admisión o salida de su territorio de aeronaves comprometidas en la navegación aérea internacional, o para la operación y navegación de dicha aeronave serán aplicadas a la aeronave de la otra Parte Contratante mientras se halle dentro de su territorio.
3. Las autoridades apropiadas de una Parte Contratante tendrá el derecho, sin demoras irrazonables, de registrar la aeronave de la otra Parte Contratante ante el aterrizaje o despegue, y de inspeccionar el certificado y otros documentos prescritos en el Convenio.

ARTÍCULO 16
Actividades Comerciales

1. De acuerdo a las leyes y reglamentos, cada Parte Contratante otorgará a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, el derecho de vender y comercializar los servicios aéreos internacionales y productos relacionados en su territorio, ya sea de manera directa o por medio de agencias u otros intermediarios a elección de la aerolínea designada, incluyendo el derecho de establecer oficinas, en línea y fuera de línea.
2. De acuerdo a las leyes y reglamentos, cada aerolínea designada tendrá el derecho de vender servicios aéreos en la moneda de la otra Parte Contratante o, a su discreción, en monedas de libre conversión de otros países, y toda persona será libre de adquirir dichos servicios aéreos en las monedas aceptadas por esa aerolínea designada.
3. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho, conforme a las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, enviar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal gerencial, técnico, operacional y otro personal especializado que sean necesarios para la operación de los servicios aéreos internacionales.
4. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cualesquiera de las Partes Contratantes tendrá el derecho de abonar los gastos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en la moneda local. A su discreción, la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrá pagar tales gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en monedas de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes.

ARTÍCULO 17
Consultas

1. Con espíritu de cooperación estrecha, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes consultarán una con la otra, de tanto en tanto, con miras a asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo, y consultarán cuando fuese necesario para sugerir modificaciones en los mismos.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas por escrito, las cuales iniciarán dentro de un periodo de sesenta (60) días de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de dicho periodo.

ARTÍCULO 18
Solución de Controversias

1. Si surgiese cualquier controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes intentarán solucionarlo en primer lugar mediante una negociación.
2. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo por medio de la negociación, pueden acordar referir la disputa a la decisión de alguna persona o entidad; si ellos no pueden así acordarlo la disputa será remitida, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal de tres (3) árbitros, uno a ser nominado por cada una de las Partes Contratantes y el tercero a ser nombrado por los dos así designados. Cada una de las Partes Contratantes nominará un árbitro dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes, de una notificación por medio de la vía diplomática de la otra Parte Contratante, solicitando el arbitraje de la controversia por tal tribunal, y el tercer árbitro será nombrado dentro de un periodo adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes deja de nombrar un árbitro dentro del periodo especificado, o si el tercer árbitro no es designado dentro del periodo especificado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional puede, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, nombrar un árbitro o árbitros según el caso lo requiera. En dicho caso, el tercer árbitro será uno nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del tribunal arbitral.
3. Cada Parte Contratante asumirá los costos del árbitro que ha nominado, como también el de su representación en el proceso arbitral. El costo del Presidente y todos los otros gastos serán abonados en partes iguales por las Partes Contratantes.
4. Las Partes Contratantes cumplirán con toda decisión determinada en virtud del párrafo (2) del presente Artículo.

ARTÍCULO 19 Enmiendas

Si una de las Partes Contratantes considera necesario modificar y/o enmendar alguna disposición del presente Acuerdo, dichas modificaciones, si fuesen acordadas entre las Partes Contratantes y si fuese necesario luego de consultas conforme al Artículo 17 de dicho Acuerdo, entrarán en vigor una vez que hayan sido confirmadas por un intercambio de notas, a través de la vía diplomática de acuerdo a sus procedimientos constitucionales.

ARTÍCULO 20 Registro en la OACI

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Estado Parte donde se haya firmado dicho Acuerdo.

ARTÍCULO 21 Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidas o convalidadas por una Parte Contratante, y que estén en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el fin de operar los servicios establecidos en el presente Acuerdo, a condición que los requisitos bajo los cuales tales certificados o licencias expedidos o convalidados sean iguales o se hallen por encima de las normas mínimas que son o pudieran ser establecidas conforme al Convenio. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los fines de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales o convalidados para ellos por la otra Parte Contratante o por algún otro Estado.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo (1) de este Artículo, expedido por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o aerolínea designada o con respecto a una aeronave que opera los servicios acordados en las rutas especificadas permitiría una diferencia de las normas establecidas en virtud del Convenio, y cuya diferencia ha sido presentada a la Organización de Aviación Civil Internacional, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante puede realizar consultas conforme al Artículo 17 del presente Acuerdo con las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante con miras a satisfacerse a sí mismos que la práctica en cuestión es aceptable para ellos. La falta de acuerdo satisfactorio constituirá un fundamento para la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 22
Conformidad con Convenios Multilaterales

Si un Convenio o Acuerdo General multilateral de Transporte Aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo será considerado enmendado conforme a ellos.

ARTÍCULO 23
Terminación

En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar este Acuerdo; dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En dicho caso, la denuncia surtirá efecto doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación respectiva, por la otra Parte Contratante, salvo que la notificación de denuncia sea retirada por mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho periodo. Al no constar acuse de recibo por la otra Parte Contratante, dicha notificación será considerada recibida catorce (14) días después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional acuse recibo de la misma.

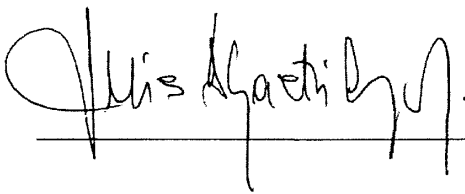
ARTÍCULO 24
Entrada en Vigor

Este Acuerdo será aprobado conforme a los requerimientos constitucionales en el país de cada Parte Contratante y entrará en vigor el día del intercambio de las notas diplomáticas por las Partes Contratantes.

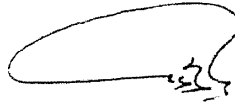
EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

HECHO en la ciudad de Asunción a los 3 días del mes de octubre de 2018, en dos ejemplares originales, en los idiomas español, árabe e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia en la interpretación, prevalecerá el texto en idioma inglés.

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



**POR EL GOBIERNO
DEL ESTADO DE QATAR**



[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU QATAR ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de l'État du Qatar et le Gouvernement de la République du Paraguay, ci-après dénommés individuellement une « Partie contractante » et collectivement les « Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien sur le marché ;

Désireux de favoriser l'essor du service aérien international ;

Animés par la volonté d'encourager et de soutenir le développement économique au moyen du transport aérien international ;

Comprenant que disposer de services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorise le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique ;

Désireux d'assurer aux services aériens internationaux le plus haut niveau de sécurité et de sûreté, et se déclarant de nouveau gravement préoccupés par les actes et les menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs qui compromettent la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des transports aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ;

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

1. le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à son article 90 ainsi que toute modification aux annexes ou à la Convention adoptée conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdites annexes et modifications ont pris effet pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiées par celles-ci ;

2. le terme « Accord » désigne le présent Accord ainsi que tout protocole ou document similaire lui portant modification ;

3. le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement de l'État du Qatar, le Ministre des transports et des communications et, dans le cas du Gouvernement de la République du Paraguay, la Direction nationale de l'aéronautique civile et, dans les deux cas, toute autre personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui incombent actuellement auxdites autorités ou des fonctions similaires ;

4. le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;

5. les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est attribué à l'article 96 de la Convention ;

6. les termes « services convenus » et « itinéraires indiqués » désignent respectivement les services aériens internationaux réguliers et les itinéraires indiqués dans l'annexe au présent Accord ;

7. le terme « tarif » désigne le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et d'autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions relatives au transport du courrier ;

8. le terme « redevances pour service rendu » désigne les taxes ou les droits perçus pour l'utilisation des aéroports, des installations aéronautiques et des autres services connexes que l'une des Parties contractantes fournit à la seconde ;

9. le terme « territoire », lorsqu'il s'applique à un État, a le sens qui lui est attribué à l'article 2 de la Convention de Chicago.

10. Tout emploi de mots au singulier doit être interprété comme incluant le pluriel et tout emploi de mots au pluriel doit être interprété comme incluant le singulier, selon le contexte.

ARTICLE 2. APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention, dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

ARTICLE 3. OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants afin que les entreprises de transport aérien désignées de celle-ci puissent assurer des services de transport aérien international :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire ;
- c) le droit, conformément aux conditions de la désignation des entreprises de transport aérien, d'effectuer des transports aériens internationaux réguliers et à la demande entre des points situés sur l'itinéraire suivant :

en provenance et à destination de tout point du territoire de l'autre Partie contractante, via tout point intermédiaire et tout point au-delà de ce territoire en bénéficiant des pleins droits de trafic (cinquième liberté) ;

- d) les autres droits convenus dans le présent Accord.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque de ses vols ou sur tous ses vols et à son gré :

- a) assurer des vols dans un sens ou dans l'autre, ou dans les deux ;
- b) combiner plusieurs vols en un seul ;

- c) desservir des points intermédiaires ainsi que situés en deçà, au-delà et au sein du territoire des Parties contractantes sur les itinéraires indiqués, dans n'importe quel ordre et selon toute combinaison ;
- d) renoncer à faire escale en un ou plusieurs points ;
- e) transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à l'un quelconque de ses autres aéronefs en tout point situé sur les itinéraires ;
- f) desservir des points situés en deçà de n'importe quel point du territoire de leur État, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, annoncer que ces services sont directs et les faire connaître au public en tant que tels ;
- g) faire escale en tout point situé à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'autre Partie contractante ;

sans restriction géographique ou de la direction des vols et sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement reconnu au titre du présent Accord.

3. Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes a le droit de mettre fin à la prestation de ses services aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 4. DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les itinéraires indiqués dans le présent Accord ainsi que d'annuler ou de modifier lesdites désignations. Chaque Partie contractante communique ces désignations à l'autre Partie contractante par note diplomatique écrite et indique si l'entreprise de transport aérien concernée est autorisée à assurer le type de services aériens visé à l'article 3 (Octroi des droits) du présent Accord.

2. Dès réception de ladite désignation, ainsi que des demandes d'autorisation d'exploitation et d'agrément techniques que l'entreprise de transport aérien dépose selon la forme et les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques voulus dans un délai de traitement minimal, à condition que :

- a) le lieu de constitution et l'établissement principal de l'entreprise de transport aérien se trouvent sur le territoire de la Partie contractante qui la désigne ;
- b) la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien procède et veille en continu à son contrôle réglementaire effectif ;
- c) l'entreprise de transport aérien soit en mesure de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante informée de sa désignation qu'elle satisfait aux conditions fixées par la législation et la réglementation que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention ;
- d) la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien se conforme à l'article 12 (Sûreté aérienne) et à l'article 13 (Sécurité aérienne) du présent Accord.

3. Lorsqu'elle reçoit l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques demandés, une entreprise de transport aérien désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services

prévus par le présent Accord pour lesquels elle est ainsi désignée, à condition que l'entreprise de transport aérien respecte les dispositions applicables du présent Accord.

ARTICLE 5. RETENUE, RÉVOCATION, SUSPENSION ET RESTRICTION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION ET DES AGRÈMENTS TECHNIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de retenir, de révoquer, de suspendre, de restreindre ou d'assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dans tous les cas où :

- a) les autorités aéronautiques de la Partie contractante informée d'une désignation n'ont pas l'assurance que le lieu de constitution et l'établissement principal de l'entreprise de transport aérien en question se trouvent sur le territoire de la Partie contractante qui la désigne ;
- b) la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien ne procède et ne veille pas en continu à son contrôle réglementaire effectif ;
- c) l'entreprise de transport aérien n'est pas en mesure de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante informée de sa désignation qu'elle satisfait aux conditions fixées par la législation et la réglementation que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention ;
- d) la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les dispositions de l'article 12 (Sûreté aérienne) et de l'article 13 (Sécurité aérienne) du présent Accord ;
- e) l'entreprise de transport aérien désignée n'adapte pas, de toute autre manière, son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir sans délai pour empêcher le non-respect de la législation et de la réglementation visées dans le présent article ou de prendre des mesures de sécurité ou de sûreté en vertu des dispositions des articles 12 (Sûreté aérienne) et 13 (Sécurité aérienne), les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord.

ARTICLE 6. EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par toute entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes ainsi que leur équipement usuel, leurs réserves de carburant et de lubrifiants et leurs provisions de bord (dont les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exempts de l'ensemble des droits de douane, des frais d'inspection et autres redevances similaires dus à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou leur utilisation au cours de la partie du trajet effectuée au-dessus dudit territoire.

2. Les aéronefs qu'une entreprise de transport aérien désignée affecte à des services aériens internationaux sont également dispensés des mêmes droits, frais et redevances, à l'exception du paiement des sommes dues au titre :

- a) des provisions de bord emportées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de celle-ci, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs en partance qu'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploite en service aérien international ;
- b) des pièces de rechange et de l'équipement usuel importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes afin d'entretenir ou de réparer les aéronefs qu'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploite en service aérien international ;
- c) du carburant et des lubrifiants fournis sur le territoire d'une Partie contractante à un aéronef en partance exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même lorsque ces réserves sont destinées à être utilisées pendant la partie du trajet qui survole le territoire de la Partie contractante où elles sont emportées à bord de l'aéronef ;
- d) du matériel publicitaire, des articles d'uniforme et des documents d'entreprise de transport aérien dépourvus de valeur commerciale dont l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes se sert sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- e) du matériel de bureau importé sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes afin d'être utilisé dans les locaux administratifs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, à condition que ce matériel soit maintenu à disposition du personnel desdits locaux pendant trois ans à compter de son arrivée sur le territoire en question et que le principe de réciprocité s'applique.

Il peut être exigé que les fournitures visées aux alinéas a), b) et c) du présent paragraphe soient placées sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet font l'objet d'un contrôle largement simplifié. Seuls les bagages et les marchandises en transit direct sont exempts des droits de douane et des autres taxes similaires.

4. L'équipement aéroporté usuel ainsi que le matériel et les fournitures restés à bord d'un aéronef de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation de ses autorités douanières. En pareil cas, il est possible qu'ils soient placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à leur réexportation ou leur cession d'une autre manière conforme à la réglementation douanière.

ARTICLE 7. PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes disposent de chances équitables et égales d'exploiter les services convenus sur les itinéraires indiqués entre leurs territoires respectifs.

ARTICLE 8. TARIFS

Le prix des transports aériens internationaux exploités dans le cadre du présent Accord ne sont soumis à l'approbation d'aucune des Parties contractantes ni ne peuvent faire l'objet d'une obligation de dépôt auprès de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à condition que l'une quelconque de ces dernières puisse exiger un tel dépôt aux seules fins d'information tant que sa législation l'impose.

ARTICLE 9. APPROBATION DU PROGRAMME DES VOLS

Les entreprises de transport aérien désignées soumettent un programme des vols à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en précisant le type d'aéronef qu'elles prévoient d'utiliser ainsi que sa capacité. Le programme des vols est transmis dans un délai maximal de trente jours avant le premier départ des vols prévus. Ce même délai s'applique aux éventuelles modifications dont le programme des vols fera l'objet. Dans certains cas, il peut être réduit si nécessaire après consultation entre les autorités aéronautiques mentionnées.

ARTICLE 10. COMMUNICATION DE DONNÉES STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à leurs homologues de l'autre Partie contractante, lorsqu'elles leur demandent, les relevés statistiques périodiques et d'autre nature qui peuvent être raisonnablement requis afin d'examiner la capacité de prestation des services convenus des entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante visée en premier lieu au présent article. Lesdits relevés contiennent tous les renseignements nécessaires pour déterminer le nombre de trajets effectués par lesdites entreprises de transport aérien dans le cadre des services convenus, en plus des points de départ et d'arrivée utilisés.

ARTICLE 11. TRANSFERT DES RECETTES

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande et dans le pays de leur choix, toutes les recettes locales qu'elles tirent de la vente de services aériens et d'activités connexes directement liées à ces derniers en excédent des sommes déboursées sur place, ladite conversion et ledit transfert étant autorisés sans délai, sans restriction ni discrimination, au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert ainsi que conformément à la législation financière de chaque Partie contractante.

2. Si une Partie contractante impose des restrictions au transfert des recettes perçues en excédent par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière a le droit de soumettre les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante à des restrictions identiques.

ARTICLE 12. SÛRETÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile

contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent notamment de manière conforme aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'aux dispositions des accords multilatéraux qui deviendront contraignants pour les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement et sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et incluses en annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs susmentionnés peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article imposées par l'autre Partie contractante à leur entrée sur son territoire, au départ du territoire ou lors de leur séjour sur le territoire de ladite Partie.

5. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, l'équipage, les bagages à main et en soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises en cas de menace particulière.

6. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications ainsi que la prise d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

7. Si l'une des Parties contractantes émet des réserves quant aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 13. SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander la tenue de consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Lesdites consultations sont engagées dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande présentée à cet effet.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante conclut que l'autre Partie contractante n'applique ni ne fait respecter effectivement, dans l'un quelconque des domaines décrits, des normes de sécurité au moins équivalentes aux normes minimales en vigueur à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ses conclusions ainsi que des mesures jugées nécessaires à l'application de ces normes minimales, et ladite autre Partie contractante prend les mesures correctrices appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai de quinze jours ou dans un délai plus long s'il en a été convenu ainsi, l'article 5 du présent Accord s'applique.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise de transport aérien d'une Partie contractante pour effectuer des trajets à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve dans les limites de ce territoire, faire l'objet d'une inspection à bord et alentour par des représentants habilités de l'autre Partie contractante aux fins de vérification de la validité de ses documents et de ceux de son équipage ainsi que de l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition qu'une telle inspection (dénommée « inspection sur l'aire de trafic »

dans le présent article) n'entraîne pas de retards excessifs.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser :

- a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales en vigueur à ce moment en application de la Convention ;
- b) qu'il existe un défaut d'application et de respect effectifs des normes de sécurité en vigueur à ce moment en application de la Convention ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection est libre de conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions appliquées à la délivrance ou à la validation des certificats ou des licences dudit aéronef ou de son équipage ou à l'exploitation dudit aéronef ne sont pas au moins équivalentes aux normes minimales établies par la Convention.

5. Si le représentant de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par ladite entreprise aux fins d'une inspection sur l'aire de trafic telle que prévue au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut en déduire que de graves problèmes du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article se posent et tirer les conclusions énoncées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier sans délai l'autorisation d'exploitation délivrée à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante lorsqu'une inspection sur l'aire de trafic, une consultation ou une autre raison lui donne à penser qu'il est nécessaire d'agir immédiatement pour assurer la sécurité des services d'une entreprise de transport aérien.

7. Les mesures que l'une des Parties contractantes prend en vertu des paragraphes 2 ou 6 du présent article sont levées dès que les raisons de leur application cessent d'exister.

ARTICLE 14. REDEVANCES POUR SERVICE RENDU

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances pour service rendu plus élevées que celles dont doivent s'acquitter ses propres entreprises de transport aérien désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations sur les redevances pour service rendu entre les autorités qu'elle a chargées de la collecte desdites redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et les installations fournis par lesdites autorités, si possible par l'entremise des organisations représentatives desdites entreprises. Toute proposition de modification des redevances pour service rendu est notifiée aux usagers concernés dans un délai raisonnable qui leur permet d'exprimer leur point de vue avant l'entrée en vigueur d'une modification. De plus, chaque Partie contractante encourage les autorités qu'elle a chargées de la collecte des redevances pour service rendu et les usagers qui doivent s'en acquitter à échanger les informations voulues concernant lesdites redevances.

ARTICLE 15. APPLICABILITÉ DE LA LÉGISLATION INTERNE

1. La législation et la réglementation d'une Partie contractante qui régissent l'admission sur son territoire ou le départ de celui-ci des passagers, de l'équipage ou des marchandises d'un aéronef, telle que la réglementation relative à l'entrée, au dédouanement, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, à la monnaie, à la santé et à la quarantaine, sont respectées du fait ou pour le compte de ces passagers, de cet équipage ou de ces marchandises lorsqu'ils pénètrent le territoire de cette Partie contractante, en sortent ou s'y trouvent.

2. La législation et la réglementation d'une Partie contractante qui concernent l'admission sur son territoire ou le départ de celui-ci d'aéronefs assurant des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs s'appliquent aux aéronefs de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent sur son territoire.

3. Les autorités compétentes d'une Partie contractante ont le droit, sans entraîner de retards déraisonnables, de fouiller un aéronef de l'autre Partie contractante à son atterrissage ou à son départ ainsi que de contrôler les certificats et les autres documents requis par la Convention.

ARTICLE 16. ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Conformément à la législation et à la réglementation applicables, chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre et de commercialiser des services aériens internationaux et des produits connexes sur son territoire, directement ou par l'entremise d'agents ou d'autres intermédiaires du choix desdites entreprises, ce qui implique de les autoriser à établir des bureaux physiques ou virtuels.

2. Conformément à la législation et à la réglementation applicables, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des services aériens dans la devise de l'autre Partie

contractante ou, à sa discrétion, en monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne peut acheter lesdits services aériens dans les devises acceptées par ladite entreprise de transport aérien désignée.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie contractante qui régissent l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie contractante les membres de leur personnel de gestion, technique et d'exploitation ainsi que les autres spécialistes nécessaires au fonctionnement des services de transport aérien qu'elles emploient.

4. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à régler en devise locale les dépenses qu'elles engagent sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris pour acheter du carburant. À leur convenance, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent acquitter ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaies librement convertibles conformément à la réglementation des changes de ladite Partie contractante.

ARTICLE 17. CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord soient appliquées et respectées de manière satisfaisante, et se concertent autant que nécessaire pour y apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes peut solliciter par écrit la tenue de consultations qui sont engagées dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande présentée à cet effet, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai.

ARTICLE 18. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord les oppose, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de régler ce différend par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend en question à la décision d'une personne ou d'un organisme ; lorsqu'elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont chacune des Parties contractantes nomme un membre et le troisième membre est désigné par les deux premiers arbitres ainsi choisis. Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date où l'une d'entre elles reçoit une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal, et le troisième arbitre est désigné avant la fin d'une nouvelle période de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Le troisième arbitre est alors un ressortissant d'un État tiers et exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage.

3. Chaque Partie contractante couvre les frais afférents à l'arbitre qu'elle désigne ainsi que les coûts de sa représentation dans la procédure d'arbitrage. Les frais relatifs à l'arbitre qui préside le tribunal et tous les autres frais sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes se conforment aux décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

ARTICLE 19. MODIFICATIONS

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, ladite modification, pourvu que les Parties contractantes en conviennent et après les consultations conformes à l'article 17 du présent Accord qui s'imposent, entre en vigueur une fois confirmée dans un échange de notes diplomatiques tel que prévu par les procédures constitutionnelles des Parties contractantes.

ARTICLE 20. ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et toutes les modifications qui pourront y être apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par l'État sur le territoire duquel cet Accord est signé.

ARTICLE 21. RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets de capacité et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services prévus par le présent Accord, sous réserve que les conditions appliquées à la délivrance ou à la validation de ces certificats ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales qui sont ou peuvent être établies en application de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, les brevets de capacité et les licences que l'autre Partie contractante ou tout autre État accorde à ses propres ressortissants ou valide pour eux.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats visés au paragraphe 1 du présent article, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les itinéraires indiqués, permettent de diverger des normes établies par la Convention, et dont la divergence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander la tenue de consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord, en vue de vérifier que l'écart constaté leur est acceptable. En l'absence d'accord satisfaisant, l'article 5 du présent Accord s'applique.

ARTICLE 22. CONFORMITÉ AVEC LES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si une convention ou un accord multilatéral général relatif au transport aérien prend effet pour les deux Parties contractantes, le présent Accord et ses annexes sont réputés modifiés en conséquence.

ARTICLE 23. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite décision est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification de dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie Contractante omet d'en accuser réception, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 24. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord est ratifié conformément aux dispositions constitutionnelles du pays de chacune des Parties contractantes et entre en vigueur le jour où celles-ci procèdent à un échange de notes diplomatiques.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Asunción le 3 octobre 2018, en double exemplaire, en langues espagnole, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement de la République du Paraguay :

[SIGNÉ]

Pour le Gouvernement de l'État du Qatar :

[SIGNÉ]