

**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE NICARAGUA
Y
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

El Gobierno de la República de Nicaragua y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en lo sucesivo, "las Partes"),

Con el ánimo de

fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con una mínima intervención y regulación gubernamental;

facilitar la ampliación de oportunidades del transporte aéreo internacional;

permitir que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio de transporte aéreo de pasajeros y de carga, al menor precio que no signifique ni discriminación ni abuso de posiciones dominantes, y de alentar a cada línea aérea a elaborar y llevar a la práctica unos esquemas de tarifas innovadores y competitivos;

asegurar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y de reafirmar su seria inquietud por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro a las personas o los bienes, perjudiquen las operaciones del transporte aéreo y menoscaben la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

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

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o su organismo sucesor, y en el caso de Nicaragua, el Ministerio de Construcción y Transporte o su organismo sucesor y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerzan dichos organismos competentes.

2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda acordada por las Partes.

3. "Transporte aéreo" significa todo servicio prestado a través de aeronaves para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo.

4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende:

- A. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al Artículo 94 literal a, del Convenio que haya sido ratificada por las dos Partes, y
- B. Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al Artículo 90 del Convenio, siempre y cuando dicho Anexo o enmienda esté en vigencia para ambas Partes en algún momento determinado.

5. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo.

6. "Costo total" significa el costo de proporcionar el servicio más un recargo razonable por concepto de gastos administrativos generales.

7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

8. "Tarifa" significa cualquier precio, tasa o flete por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos que cobren las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen en la oferta de dicho precio, tasa o flete.

9. "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje de aeronaves para fines que no sean el embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo.

10. "Territorio" significa las extensiones de tierra que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una Parte y las aguas territoriales adyacentes a las mismas.

11. "Cargos impuestos a los usuarios " significa el cobro que se impone a las líneas aéreas por proporcionarles los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos 'Los servicios y las instalaciones afines.

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

1. Cada una de las Partes concede a la otra los siguientes derechos para que sus respectivas líneas aéreas realicen el transporte aéreo internacional:

- A. El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- B. El derecho a hacer escalas en su territorio con fines no comerciales.
- C. Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo no presupone la concesión, a las líneas aéreas de una Parte, del derecho, en el territorio de la otra Parte, a admitir a bordo pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a cuantas líneas aéreas desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Esas designaciones se comunicarán por escrito a la otra Parte por la vía diplomática, y se declarará si la línea aérea en cuestión está autorizada para realizar el transporte aéreo estipulado en el Anexo I, o el estipulado en el Anexo II, o ambos.

2. Al recibo de la designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para la concesión de las autorizaciones de servicio y los permisos técnicos, la otra Parte procurará conceder sin demoras administrativas los debidos permisos y autorizaciones, siempre que:

- A. La propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales o a ambos;
- B. La línea aérea designada esté calificada para cumplir las condiciones impuestas p'or el ordenamiento jurídico que la Parte que estudie su solicitud o solicitudes aplique normalmente para las operaciones del transporte aéreo internacional.
- C. La Parte que designe la línea aérea mantenga y administre las normas enunciadas en el Artículo 6 (Seguridad operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

ARTICULO 4

Revocación de la Autorización

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, cuando:

- A. La propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe ni a los nacionales de dicha Parte ni a ninguno de los dos;
- B. La línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir el ordenamiento jurídico al que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo, o
- C. La otra Parte no aplique las normas enunciadas en el Artículo 6 del presente Acuerdo (.Seguridad operacional).

2. Salvo que resulte indispensable la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los literales a y b, párrafo 1 del presente Artículo, los derechos

estipulados por el presente Artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de las Partes a suspender, revocar, limitar o condicionar la autorización de operaciones o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Al ingresar, salir o permanecer en el territorio de una de las Partes, las líneas aéreas de la otra Parte deberán cumplir con el ordenamiento jurídico de la primera relativo a la operación y navegación de aeronaves.

2. Al ingresar, salir o permanecer en el territorio de una de las Partes, las líneas aéreas de la otra Parte deberán cumplir con el ordenamiento jurídico de la primera relativo a la entrada o la salida de su territorio de los pasajeros, los tripulantes y la carga de aeronaves (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o en el caso del correo," los reglamentos postales) por su cuenta o de parte de dichos pasajeros, tripulantes y carga..

ARTICULO 6

Seguridad operacional

1. Cada Parte reconocerá la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que expida o convalide la otra Parte que estén vigentes, a efectos de la prestación del transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo, siempre y cuando se cumpla, por lo menos, con los requisitos mínimos para la concesión de dichos certificados o licencias establecidos con arreglo al Convenio. Sin embargo, cada Parte, podrá denegar la validez de los certificados de competencia y las licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales Por la otra Parte, para los vuelos sobre su propio territorio.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad operacional que imponga la otra Parte, relativas a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene ni cumple eficazmente unas normas y unos requisitos de seguridad operacional en estos aspectos equivalentes por lo menos a las normas mínimas que puedan estipularse con arreglo al Convenio, notificará a la otra Parte de esa conclusión y de las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas; y la otra Parte tomará las debidas medidas de corrección. Cada Parte se reserva el derecho a suspender, revocar o restringir la autorización de operación o el permiso técnico de las líneas aéreas designadas por la otra Parte si esa Parte no toma las medidas correctivas apropiadas en un plazo prudente.

ARTICULO 7

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones, en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Las Partes actuarán especialmente de conformidad con los siguientes instrumentos jurídicos internacionales aplicables en la materia: El Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves; firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y, cuando el Protocolo entre en vigencia para ambas partes, el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, sin que por ello se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones establecidos por el derecho internacional.

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la integridad de las aeronaves, los pasajeros y la tripulación, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como para confrontar cualquier otra amenaza contra la seguridad de la navegación civil aérea.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación civil, estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y denominadas Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Asimismo, requerirán que los operadores de aeronaves bajo su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su sede o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad que requiera la otra Parte para la entrada en el territorio de la otra Parte, la salida del mismo y mientras se permanezca en él. Asimismo, cada Parte tomará las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipo, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes de la subida a bordo, antes de la embarcación y la estiba y durante el transcurso de éstas. Cada Parte considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para confrontar alguna amenaza en particular.

5. En el caso de una acción o amenaza de acción de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la integridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas convenientes encaminadas a poner fin de manera pronta y segura a dicha acción o amenaza de acción ilícita.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 15 días a partir de la fecha de dicha Solicitud, habrá justificación para suspender, revocar, restringir o condicionar la autorización de operaciones o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte.

En caso de urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con el ordenamiento jurídico de la otra Parte relativo al ingreso, la residencia y el empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él a gerentes, vendedores, técnicos, personal de operaciones y otros especialistas que hagan falta para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada podrá proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, si lo prefiere, seleccionar a algunos entre los agentes en competencia para que los presten total o parcialmente. Estos derechos estarán limitados solamente por restricciones físicas impuestas por consideraciones de la seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones excluyan los servicios propios, los servicios de escala estarán a la disposición de todas las líneas aéreas en condiciones de igualdad; las tarifas se basarán en el costo de los servicios prestados, y dichos servicios serán equivalentes, en índole y calidad, a los servicios propios que se prestarían si éstos fueran posibles.

4. Cualquier línea aérea de cada Parte podrá efectuar ventas de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, de manera directa y, a criterio de la línea aérea, por medio de sus agentes, salvo en el caso de las disposiciones específicas sobre fletamentos de la Parte pertinente acerca de la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de anulación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprarlo, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y transferir a su país, previa solicitud, los ingresos en el territorio de la otra Parte que rebasen las sumas desembolsadas en el mismo. Se permitirán la pronta conversión y transferencia, sin imponerles restricciones ni gravámenes, a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presenta la solicitud inicial de transferencia.

6. Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos incurridos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país. Las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.

7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, por ejemplo, arreglos de fletamento parcial, de códigos compartidos o de arrendamiento, con:

A. Una línea aérea o más de cualquiera de las Partes.

- B. Una línea aérea o más de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita arreglos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios a dicho tercer país, o desde él, o a través de su territorio,

a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos 1) tengan la debida autorización y 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos.

8. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga de las dos Partes que empleen, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualquier punto en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, lo que incluye el transporte a todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, y también, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga bajo fianza, según el ordenamiento jurídico aplicable. Dicha carga, se transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas, su elección, podrán efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios combinados de carga pueden ofrecerse a un solo precio directo para el transporte aéreo y terrestre, siempre Y cuando los remitentes estén informados acerca de las circunstancias de dicho transporte.

ARTICULO 9

Derechos Aduaneros y Gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que tengan en servicio en el transporte aéreo internacional las líneas aéreas designadas de la otra Parte , su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (los motores inclusive), suministros (incluidos, entre otros, los artículos de comida, bebida, licor y tabaco y los demás productos destinados para la venta a los pasajeros o para el consumo de éstos en cantidades restringidas durante el vuelo) y otros objetos que se destinen o utilicen sólo en relación con el funcionamiento o la conservación de las aeronaves que participan en el transporte aéreo internacional estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones de importación y de todos los impuestos sobre bienes y sobre el patrimonio, derechos de aduana, gravámenes sobre el consumo, y demás tasas y tarifas que 1) impongan las autoridades nacionales y 2) no se basen en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, y con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes, tasas y tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado:

- A. Los suministros ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio y llevados a bordo, en cantidades razonables, para uso en las aeronaves en vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

- B. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional.
 - C. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio para uso en aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos Suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.
 - D. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, en cantidades razonables, para uso en las aeronaves en vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.
3. Se podrá exigir que el equipo y los suministros a los que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo se guarden bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.
4. Asimismo, las exenciones que estipula el presente Artículo se concederán cuando las líneas aéreas designadas de una Parte contraten con otras líneas aéreas que igualmente disfruten de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los objetos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo.

ARTICULO 10

Cargos Impuestos a los Usuarios

1. Los cargos a los usuarios que impongan las autoridades competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán con parcialidad y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los cargos a los usuarios se aplicarán a todas las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables que se apliquen a cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijen dichos cargos.
2. Los cargos a los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederle, a una parte equitativa del costo total que signifique para las autoridades impositivas competentes la prestación de los -debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o en el Sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, menos la depreciación. La, instalaciones y los servicios por los que se impongan esos cargos se Proporcionarán de forma eficaz y económica.
3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos impositivos competentes en su territorio Y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los cargos están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación

cualquier propuesta de cambios en los cargos a los usuarios, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de resolución de controversias con arreglo al Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición del presente Artículo a menos que:

- A. no emprenda, en un plazo prudente, el examen del cargo o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o que
- B. con posterioridad a dicho examen, deje de tomar todas las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sea incompatible con el presente Artículo.

ARTICULO 11

La Competencia Leal

1. Cada Parte concederá una oportunidad justa e igual a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para que compitan por el servicio de transporte aéreo internacional al que se refiere el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece basada en consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, Operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de prioridad o de proporción de distribución del tráfico, ni concederá compensaciones por no presentar objeciones, ni hará otras exigencias con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los objetivos del presente Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, horarios, programas de vuelos de fletamento o planes de operación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo a este Acuerdo. La Parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 12

Fijación de Tarifas

1. Cada Parte permitirá que las tarifas del transporte aéreo las establezca cada línea aérea designada en base a consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- A. Evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias.
- B. Proteger a los consumidores de unas tarifas que resulten injustificadamente elevadas o restrictivas, a causa del abuso de una posición dominante.
- C. Proteger a las líneas aéreas contra tarifas que sean artificialmente bajas a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.

2. Cada Parte podrá exigir que las tarifas que propongan Cobrar para la entrada o salida de su territorio las líneas aéreas ,de la Otra Parte se notifiquen o presenten a sus autoridades aeronáuticas. No podrá exigirse un plazo de notificación o presentación de parte de las líneas aéreas de la otra Parte de más de 30 días de antelación a la fecha propuesta de vigencia. En casos específicos, Podrán permitirse plazos más breves de notificación o presentación. Una Parte no exigirá que las líneas aéreas de la otra Parte notifiquen o presenten las tarifas cobradas al público por los fletadores, a menos que se exijan de manera no discriminatoria con fines informativos.

3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuidad de una tarifa propuesta que cobrarían o que cobren

- a) las líneas aéreas de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o
- b) las líneas aéreas de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos, el transporte compartido entre líneas o efectuado dentro de la misma línea.

Si una de las Partes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad las razones de su disconformidad. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonada del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de una tarifa con respecto a la cual se haya presentado un aviso de disconformidad, cada Parte ejercerá sus mejores oficios para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, esa tarifa entrará o continuará en vigencia.

ARTICULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá Solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

ARTICULO 14

Arreglo de Controversias

1. Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo, a excepción de las que surjan del párrafo 3 del Artículo 12 (Fijación de tarifas), que no se resuelva en la primera vuelta de consultas oficiales, podrá referirse por acuerdo de las Partes para la decisión de alguna persona u organismo. Si las Partes no convienen en ello, y a solicitud de cualquiera de ellas, la controversia podrá someterse a arbitraje por cualquiera de las Partes conforme a los procedimientos que se estipulan a continuación.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros constituido de la siguiente forma:

- A. En el plazo de 30 días del recibo de la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. En el plazo de 60 días de haber sido nombrados, estos dos árbitros nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del Tribunal de Arbitraje.
- B. Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el literal a) del presente párrafo, cualquiera de las Partes en cuestión podrá pedir al Presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el vicepresidente de rango más elevado que no haya sido descalificado por ese motivo.

3. Salvo acuerdo en contrario, una vez conformado el Tribunal de Arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. El Tribunal, una vez conformado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una resolución definitiva. A iniciativa del Tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días "haberse conformado plenamente el Tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje Y los procedimientos concretos que se seguirán.

4. Salvo acuerdo en contrario o por instrucciones del Tribunal, cada Parte en la controversia presentará una memoria en Plazo de 45 días de la conformación plena del Tribunal. Las respuestas deberán recibirse 60 días después, a más tardar. El Tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o Por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.

5. El tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en el plazo de 30 días de la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

6. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución en el plazo de 15 días de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará en el plazo de 15 días de dicha solicitud.

7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.

8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados en partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el literal b, párrafo 2 del presente Artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTICULO 15

Denuncia

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese período.

ARTICULO 16

Registro en la OACI

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

ARTICULO 17

Entrada en Vigencia

El presente Acuerdo y sus Anexos entrarán en vigencia una vez que se informe por intercambio de notas diplomáticas que se han cumplido los procedimientos legales establecidos para su entrada en vigor.

Al entrar en vigor, este Acuerdo sustituirá el Acuerdo de Seguridad de Aviación entre el Gobierno de los Estados Unidos y el Gobierno de la República de Nicaragua de 12 de diciembre de 1991.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en San José, Costa Rica el 8 de mayo de 1997, en dos textos, en español e inglés, siendo ambos igualmente auténticos.

ANEXO I

Transporte Aéreo Regular

Sección 1

Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, quedarán autorizadas a efectuar el transporte aéreo regular internacional entre puntos en las rutas Siguientes:

A. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:

De puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a un punto o a más situados en Nicaragua y más allá.

B. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Nicaragua:

De puntos anteriores a Nicaragua vía Nicaragua y puntos intermedios a un punto o a más situados en los Estados Unidos y más allá.

Sección 2

Flexibilidad Operativa

A su opción, cada línea aérea designada, en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, podrá:

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
3. Servir a puntos anteriores a los territorios de las Partes, o intermedios, o más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.
4. Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno.
5. Transferir el tráfico de una aeronave a otras cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas.
6. Servir a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

sin restricciones geográficas ni de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico que por lo demás esté autorizado con arreglo al presente Acuerdo; siempre y cuando, dicho servicio atienda a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

Sección 3

Cambio de Equipo de Vuelo

En cualesquiera segmentos de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin restricciones en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y que, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

ANEXO II

Transporte aéreo de fletamento (Charter)

Sección 1

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, tendrán derecho a transportar tráfico de fletamento internacional de pasajeros (y del equipaje que los acompañe) y de carga (lo que incluye, entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fraccionados y los de combinación de Pasajeros y carga) o de los dos:

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en terceros países, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluya servicio al país de origen a fin de transportar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

En la prestación de los servicios a los que se refiere el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo también tendrán derecho a: 1) Hacer escalas en cualquier punto, dentro o fuera del territorio de las Partes; 2) llevar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, el tráfico que se origine en el territorio de la otra Parte y el tráfico que se origine en terceros países; y 4) prestar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación para cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte de transporte de tráfico que no ampare el Presente Anexo, por razones de cortesía y reciprocidad.

Sección 2

Las líneas aéreas designadas por una u otra de las Partes que presten transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, tendrán la opción de atenerse al ordenamiento jurídico en materia de fletamento de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus líneas aéreas, o a las líneas aéreas de países diferentes, cada línea aérea designada será objeto del menos restrictivo de dichos criterios.

Sin embargo, nada de lo expresado en el párrafo anterior limitará los derechos de las Partes a exigir que las líneas aéreas designadas por cualquiera de ellas conforme al presente Anexo se ajusten a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros de anulación y reembolso.

Sección 3

Salvo con respecto a las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una línea aérea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al transporte de tráfico del territorio de esa otra Parte o de un tercer país, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que la declaración de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la exención de dicho ordenamiento jurídico concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

ANEXO III

Principios de la no discriminación en los sistemas computarizados de reservación y de la competencia entre dichos
sistemas

Reconociendo que el Artículo 11 (La competencia leal) del presente Acuerdo garantiza a las líneas aéreas de las dos Partes "una oportunidad justa y igual ... para que compitan",

Considerando que uno de los aspectos más importantes de la capacidad de competencia de las líneas aéreas consiste en poder informar al público de sus servicios de manera equitativa e imparcial y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas de que dispongan los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de las líneas aéreas de ofrecer a esos agentes sistemas computarizados de reservación competitivos representan los fundamentos de las oportunidades de competencia de cada línea aérea, y

Considerando que es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de los servicios del transporte aéreo estén protegido del uso indebido de dicha información y de su presentación engañosa, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas computarizados de reservación que sean realmente competitivos:

1. Las Partes convienen en que los sistemas computarizados de reservación tengan representaciones visuales primarias integradas, en las cuales:

- A. La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la formación de enlaces entre dichos servicios, será actualizada y exhibida con criterios objetivos y no discriminatorios, sobre los que no influyan, directa o indirectamente, ni la ' identidad de la línea aérea ni del mercado. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.
- B. Las bases de datos de los sistemas computarizados de reservación serán tan completas como sea posible.
- C. Los Proveedores de los servicios automatizados de reservación no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos de código compartido y de cambio de equipo, y los vuelo que hagan alguna escala.
- D. Todos los sistemas computarizados de reservación de que dispongan los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes, no sólo estarán obligados sino que también tendrán derecho a operar de acuerdo con las normas aplicables a los sistemas computarizados de reservación en el territorio en que operen.
- E. Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias disponibles de los sistemas computarizados de reservación, a condición de que dichos agentes de viaje hagan una solicitud específica para una representación visual.

2. Cada Parte exigirá que cada proveedor de servicios computarizados de reservación que negocie en su territorio' permita que participen en su sistema todas las líneas aéreas dispuestas a pagar la correspondiente tasa no discriminatoria. Cada Parte exigirá que todas las instalaciones de distribución que proporcione el proveedor del sistema se ofrezcan sin discriminación a todas las líneas aéreas participantes. Cada Parte exigirá que todos los proveedores de servicios computarizados de reservación muestren, de manera objetiva y no discriminatoria, y sin parcialidad por ninguna línea aérea ni mercado, los servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes, para todas las rutas en las cuales éstas deseen ofrecer sus servicios. Previa solicitud, un proveedor de servicios automatizados de reservación divulgará los pormenores de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de su base de datos, sus criterios de modificación y clasificación de la información, su ponderación de cada uno de esos criterios, y los criterios que utiliza para la selección de los puntos de enlace y la inclusión de los vuelos de enlace.

3. Los proveedores de servicios computarizados de reservación que negocien en el territorio de una Parte estarán autorizados a ingresar y mantener sus sistemas automatizados de reservación y a ponerlos a la libre disposición de las agencias o empresas de viaje que se dediquen principalmente a ofrecer servicios de viaje en el territorio de la otra Parte, si el sistema computarizado de reservación se ajusta a estos principios.

4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni Permitirá que se impongan a los proveedores de servicios computarizados de reservación de la otra Parte requisitos más severos de

los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y a la utilización de las mismas, la selección utilización del equipo y los programas de los sistemas computarizados de reservación, y la instalación técnica de dicho equipo.

5. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de servicios computarizados de reservación de la otra Parte requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto a las representaciones visuales de los sistemas computarizados de reservación (incluidos los parámetros de modificación y presentación), la operación o la venta.

6. Los servicios computarizados de reservación que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con cualesquiera otras normas pertinentes y no discriminatorias reglamentarias, técnicas y de seguridad estarán autorizados a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra Parte. Un aspecto de este derecho es que las líneas aéreas designadas participarán en dicho sistema al mismo grado en el territorio de su país que en cualquier sistema que se ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios o explotadores de los sistemas computarizados de reservación de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los sistemas automatizados de reservación que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte tal como lo hacen los propietarios o explotadores de dicha Parte. Cada Parte deberá asegurar que sus líneas aéreas y proveedores de servicios computarizados de reservación no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque utilicen o posean un sistema computarizado de reservación que también funcione en el territorio de la otra Parte.