

**DECRETO DE APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA Y EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE TURQUÍA**

DECRETO A. N. N°. 8220, aprobado el 22 de marzo de 2017

Publicado en La Gaceta Diario Oficial N°. 60 del 27 de marzo de 2017

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

CONSIDERANDO

I

Que el Estado de Nicaragua fundamenta sus relaciones internacionales en la amistad, complementariedad y solidaridad entre los pueblos y la reciprocidad entre los estados de conformidad a lo establecido en el párrafo octavo del artículo 5 de la Constitución Política;

II

Que el transporte aéreo internacional contribuye a mejorar las políticas macroeconómicas, la alta competitividad y específicamente, el desarrollo de la aviación civil, traducido esto, en mayores demandas de tráfico de mercancías, productos, movilización de grandes capitales, inversión extranjera directa y flujo constante de turistas; y

III

Que es fundamental contar con un "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Nicaragua y el Gobierno de la República de Turquía", que regule los términos contraídos, con el propósito de garantizar óptimos servicios aéreos, seguridad operacional, seguridad de la aviación, aspectos comerciales y los impactos en el medio ambiente, entre otros; de conformidad a las normas jurídicas nacionales e internacionales establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

POR TANTO

En uso de sus facultades,

HA DICTADO

El siguiente:

DECRETO A. N. No. 8220

**DECRETO DE APROBACIÓN DE L ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA Y EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE TURQUÍA**

Artículo 1 Aprobar el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Nicaragua y el Gobierno de la República de Turquía", suscrito en la ciudad de Nassau, capital de la Mancomunidad de las Bahamas, el día 6 de diciembre de 2016.

Artículo 2 Notificar al Gobierno de la República de Turquía, el cumplimiento de los requisitos legales internos para su vigencia, de conformidad con el artículo 30 del Acuerdo. El Presidente de la República procederá a publicar el texto del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Nicaragua y el Gobierno de la República de Turquía".

Artículo 3 El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial. Por tanto, publíquese.

Dado en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, a los veintidós días del mes de marzo del año dos mil diecisiete. Dr. Gustavo **Eduardo Porras Cortes**, Presidente de la Asamblea Nacional. **Lic. Loria Raquel Díxon Brautigam**, Secretaria de la Asamblea Nacional.

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DE NICARAGUA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA**

CONTENIDO

ARTÍCULO TÍTULO

- 1 DEFINICIONES
- 2 OTORGAMIENTO DE DERECHOS
- 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
- 4 DENEGACIÓN, CANCELACIÓN, SUSPENSIÓN, MODIFICACIÓN O LIMITACIÓN DE AUTORIZACIÓN PARA OPERAR
- 5 CAPACIDAD
- 6 TARIFAS
- 7 IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS
- 8 TRÁNSITO DIRECTO
- 9 CARGOS AL USUARIO
- 10 PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
- 11 CONVERSIÓN DE DIVISAS Y REMESA DE UTILIDADES
- 12 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

13 SEGURIDAD DE LA AVIACION
14 SEGURIDAD OPERACIONAL
15 CÓDIGOS COMPARTIDOS
16 SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE
17 SISTEMA INFORMÁTICO DE RESERVA
18 PROHIBICIÓN DE FUMAR
19 PROTECCIÓN AMBIENTAL
20 APLICABILIDAD DE CHARTERS/VUELOS NO PROGRAMADOS
21 LEASING
22 PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA DE VUELOS
23 ESTADÍSTICAS
24 APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES
25 CONSULTAS Y ENMIENDAS
26 ARREGLO DE DISPUTAS
27 REGISTRO
28 ACUERDOS MULTILATERALES
29 VALIDEZ Y TERMINACIÓN
30 VIGENCIA

ANEXO I CUADRO DE RUTAS

El Gobierno de la República de Nicaragua y el Gobierno de la República de Turquía, de ahora en adelante, las "Partes Contratantes",

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional y del Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos abiertos para firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944.

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales,

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

Deseando asegurar el mayor grado de seguridad en servicios aéreos internacionales y reafirmando su seria preocupación por actos o amenazas en contra de la seguridad de aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o la propiedad que adversamente afectan la operación de los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil; y

Deseando concluir un Acuerdo para el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

1 Para el propósito de este Acuerdo, a no ser que el contexto requiera lo contrario, los términos:

a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Marítimo y Comunicaciones; y en el caso de la República de Nicaragua la Autoridad de Aviación Civil (AAC), o en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada para ejercer funciones asignadas, en ese momento, a tales autoridades.

b) "Acuerdo" significa este Acuerdo, su anexo y cualquier enmienda;

c) "Servicios acordados" significa los servicios aéreos internacionales de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo que pueden ser operados de acuerdo a las disposiciones de este Acuerdo en las rutas especificadas;

d) "Anexo" significa, el Anexo a este Acuerdo o cualquier enmienda al mismo, de conformidad a las disposiciones del Artículo 24 (Consultas y Enmiendas) a este Acuerdo;

e) "Servicio aéreo", "Servicio aéreo internacional", "Línea aérea" y "Escala para fines no comerciales" tienen el significado especificado en el Artículo 96 de la Convención;

f) "Capacidad" significa,

- En relación a una aeronave, la carga útil de esa aeronave disponible en la ruta o sección de la ruta,

- En relación a un servicio aéreo específico, la capacidad de la aeronave utilizada en tal servicio multiplicada por la frecuencia operada por la aeronave durante un período o en una ruta o sección de ruta;

g) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado bajo el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda a los anexos de la Convención bajo los artículos 90 y 94, siempre y cuando esos anexos y enmiendas se hayan hecho efectivas o hayan sido ratificadas por ambas Partes Contratantes;

h) "Aerolínea(s) designada(s)" significa, cualquier aerolínea(s) que haya(n) sido designada(s) y autorizada(s) de conformidad al Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;

i) "Asistencia en tierra" significa e incluye, pero no se limita, a la asistencia de

pasajeros, carga y equipaje y a las facilidades y/o servicios del aprovisionamiento de alimentos;

j) "OACI" significa Organización de Aviación Civil Internacional;

k) "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo que pasa por espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

l) "Aerolínea comercializadora" significa una aerolínea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra aerolínea a través de códigos compartidos;

m) "Cuadro de Rutas" significa el programa de las rutas que operan servicios de transporte aéreo anexo al presente Acuerdo y cualquier otra modificación que se acuerde de conformidad a lo dispuesto en el Artículo 25 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo;

n) "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o a ser establecidas en el Anexo de este Acuerdo;

o) "Tarifa" significa cualquier precio, tasa o cargo que será pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo correo, en transporte aéreo, incluyendo cualquier otro modo de transporte relacionado, cobrado por las aerolíneas, incluyendo sus agentes y las condiciones que regulan la disponibilidad de dichos precios, tasas o cargos;

p) "Territorio" lo establecido en la legislación nacional de cada una de las Partes Contratantes.

q) "Equipo regular" significa artículos, adicionales a la carga y repuestos desmontables para el uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, que incluye el equipo de primeros auxilios y supervivencia;

r) "Cargos al usuario" son las tarifas o tasas recaudadas por el uso de aeropuertos, facilidades de navegación y otros servicios relacionados, ofrecidos por una de las Partes Contratantes a la otra Parte;

s) "Leyes y regulaciones" comprenden además los reglamentos que se tienen en materia de transporte aéreo.

ARTÍCULO 2

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos, para llevar a cabo servicios aéreos internacionales programados en las rutas

especificadas en el Anexo I de este Acuerdo, por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante:

- a) Volar sin aterrizar a través del territorio de la otra Parte Contratante,
- b) Hacer paradas en el mencionado territorio para fines no comerciales,
- c) El derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga ó exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la otra Parte Contratante, entre ambos territorios y entre el territorio de la otra Parte Contratante, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la otra Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.
- d) Otros derechos especificados en este Acuerdo.

2. Nada del párrafo (1) de este artículo deberá ser considerado para conferir a las aerolíneas de una Parte Contratante, el privilegio de iniciar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico con remuneración o por contratación y destinado para otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tiene el derecho de designar una o más aerolíneas para el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas. Tal designación deberá ser realizada en virtud de una notificación escrita a través de los canales diplomáticos.

2. Recibida tal designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán, en concordancia a los párrafos (3) y (4) de este artículo, otorgar, sin demora, a la(s) aerolínea(s) designada (s) la correspondiente autorización de operación.

3. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán requerir a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, que asegure que es o están calificadas para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones, normal y razonablemente aplicadas a las operaciones de servicios aéreos internacionales por tales autoridades de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4. Cada parte Contratante se reserva el derecho de rehusarse a otorgar las autorizaciones de operación mencionadas en el párrafo (2) de este artículo, o de imponer las condiciones que considere necesarias en el ejercicio, por una aerolínea designada, de los derechos especificados en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo, en cualquier caso donde la Parte Contratante no esté satisfecha con

que:

a). La propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea, recaigan en la Parte Contratante que designa la aerolínea o en sus nacionales; y/o

b) El Gobierno que designa la aerolínea esté manteniendo y administrando los estándares establecidos en el Artículo 13 (Seguridad de la Aviación) y en el Artículo 14 (Seguridad Operacional) de este Acuerdo.

5. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá iniciar, en cualquier momento, a operar los servicios acordados, siempre que una capacidad acordada y una tarifa establecida, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 5 (Capacidad) y el artículo 6 (Tarifas) de este Acuerdo, estén vigentes respecto a ese servicio.

ARTÍCULO 4

DENEGACIÓN, CANCELACIÓN, SUSPENSIÓN, MODIFICACIÓN O LIMITACIÓN DE AUTORIZACIÓN PARA OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de denegar, cancelar, modificar o limitar la autorización para operar, o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo a la (s) aerolínea(s), designada(s) por la otra Parte Contratante o a imponer las condiciones que considere necesarias en el ejercicio de estos derechos:

a) En cualquier caso que no esté satisfecha la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea, que concierne a la Parte Contratante que designa a la aerolínea o a sus nacionales; o

b) En caso que esa aerolínea no cumpla con las leyes y regulaciones de la Parte Contratante que otorga los derechos; o

c) En caso que esa aerolínea no opere conforme a las condiciones prescritas bajo este Acuerdo.

2. A no ser que la revocación, suspensión o la imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo, sea esencial para que se prevengan incumplimientos posteriores a las leyes y regulaciones; tal derecho deberá ser ejercido únicamente después de consultas a las Autoridades Aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso, las consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días después de la fecha en que, cualquiera de las Partes Contratantes, las hayan solicitado.

ARTÍCULO 5 CAPACIDAD

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante disfrutará(n) de justas e iguales oportunidades para la operación de servicios aéreos entre los territorios de ambas Partes Contratantes.
2. En la operación, por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante, de los servicios aéreos especificados, los intereses de la aerolínea de la otra Parte Contratante deberán ser tomados en consideración para no afectar indebidamente los servicios que ésta última provea, en todo o en parte, en la misma ruta.
3. Los servicios acordados provistos por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes, deberán tener estrecha relación con los requerimientos del público para el transporte en las rutas especificadas, y deberán tener como su objetivo principal, el suministro dentro de un factor de carga razonable, de capacidad adecuada para llevar los actuales y razonablemente anticipados requerimientos de los pasajeros y de carga, incluyendo correo entre los territorios de las Partes Contratantes.
4. En la operación de los servicios acordados, la capacidad total provista será libremente determinada por las aerolíneas designadas; y la frecuencia de los servicios a ser operados deberán, desde el principio, ser determinados por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes antes que los servicios sean iniciados. El incremento de la capacidad y frecuencia de los servicios, inicialmente determinados, serán acordados entre las autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 6 TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas para los servicios aéreos internacionales operados hacia /desde/a través de sus territorios, sean establecidas por las aerolíneas designadas a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo costos de operación, beneficios razonables y las tarifas de otras aerolíneas. La intervención de las Partes Contratantes estará limitada a:
 - a) Prevención de prácticas de competencia desleal, prácticas anticompetitivas o tarifas discriminatorias;
 - b) Protección de los consumidores de precios que sean irrazonablemente altos o restrictivos.
 - c) Protección de las aerolíneas de los precios que sean artificialmente bajos debido al subsidio o apoyo directo o indirecto gubernamental.
2. No será requisito que las aerolíneas de una Parte Contratante presenten las tarifas establecidas bajo el párrafo (1), a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte

Contratante para aprobación.

3. No obstante lo anterior, las Partes Contratantes crearán mecanismos efectivos que permitan a los organismos de aeronáutica nacional monitorear las tarifas de los servicios de transporte aéreo ofrecidos por las líneas áreas designadas.

4. Ninguna de las Partes Contratantes permitirá que su(s) aerolínea(s) designada(s), lleve (n) a cabo prácticas anticompetitivas, según el derecho interno de cada Parte, ya sea en conjunto con cualquier otra aerolínea(s) o separadamente, con la intención de afectar o severamente debilitar al competidor, al ser una aerolínea designada de la otra Parte Contratante, o excluyendo a tal competidor de una ruta.

5. Las Partes Contratantes acuerdan que las siguientes prácticas de aerolíneas, en relación al establecimiento de tarifas, pueden considerarse como posibles prácticas competitivas injustas, las cuales requerirán un examen más minucioso:

a) Cobro de tarifas y tasas en rutas, a niveles que en total, sean insuficientes para cubrir los costos de la prestación de servicios con los que se relacionan;

b) Que las prácticas en cuestión sean prolongadas en lugar de temporales;

c) Las prácticas en cuestión tengan un efecto económico serio en, o causen daño significativo a, la(s) aerolínea(s) designada (s) de la otra Parte Contratante;

d) Comportamiento indicando abuso de posición dominante en una ruta;

e) Acuerdos colusorios o acciones que constituyan abusos de la posición dominante; y

f) Entre otras que pueden ser identificadas, de acuerdo a la legislación en materia de competencia de cada Parte Contratante.

6. En el evento que cualquier Autoridad Aeronáutica no esté satisfecha con la tarifa, propuesta o vigente, de una aerolínea de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas procurarán llegar a un acuerdo a través de consultas, si así lo solicitara cualquier autoridad. En cualquier caso, la Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante no deberá tomar acción unilateral para prevenir la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa de una aerolínea de la otra Parte Contratante.

7. En relación al párrafo anterior las Partes Contratantes deberán, en cualquier momento que se tenga conocimiento de la posible existencia de una práctica anticompetitiva, cualquiera que esta sea, informar a la autoridad de competencia nacional, conforme al derecho interno de cada país.

8. No obstante lo anterior, las aerolíneas designadas de una Parte Contratante facilitarán, a solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la

información relativa al establecimiento de las tarifas, en la forma y formato que se especifique por dichas autoridades, y al menos cada seis meses y extraordinariamente cuando cualquier aumento o disminución sobre las últimas presentadas.

9. Ninguna Parte Contratante impondrá a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante requisitos de una primera denegación, porcentaje de alza, tasa de no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.

ARTÍCULO 7

IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

1. La aeronave operada en servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, repuestos (incluyendo motores), suministros de combustible y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) y cargas de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas, licor, tabaco y otros productos para venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) llevados a bordo, estará exenta de derechos aduanales, tasas de inspección y otros impuestos o tasas a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, considerando que tal equipo y suministros permanecen a bordo de la aeronave hasta que sean re-exportadas o utilizadas a bordo de la misma, en parte del vuelo a ejecutarse sobre ese territorio.

2. Los siguientes artículos también estarán exentos de los mismos impuestos y tasas, en relación con la excepción del transporte correspondiente a los servicios prestados:

a) Suministros llevados a bordo en el territorio de cualquier Parte Contratante, dentro de los límites establecidos por las autoridades de la mencionada Parte Contratante y para el uso a bordo de la aeronave comprometida a un servicio internacional de la Parte Contratante;

b) Piezas de repuesto (incluidos los fluidos hidráulicos) destinados a suplir a las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando dichas provisiones sean utilizadas para la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en que se toman a bordo;

c) Combustible y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) destinados para suplir la aeronave operada en servicios internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, aún cuando estos suministros sean usados en la parte del vuelo sobre el territorio, de la otra Parte Contratante, en el cual fueron tomados a bordo.

d) Tickets impresos de reserva, billetes de avión, cualquier material impreso portador de la insignia de la aerolínea designada de una Parte Contratante y el material publicitario usual distribuido sin cargo por la aerolínea designada, para el uso en la operación de servicios internacionales hasta que sean re-exportados.

3. Los materiales mencionados en el párrafo (2) estarán sujetos a supervisión o control de autoridades aduanales.

4. El equipo regular a bordo, repuestos (incluyendo motores), suministros a bordo de la aeronave y suministros de combustible y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos), así como los materiales y suministros mantenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, únicamente con la aprobación de las autoridades aduanales de ese territorio. En tal caso, serán puestas bajo supervisión de las mencionadas autoridades hasta que sean re-exportadas o desechadas de acuerdo a las regulaciones aduaneras de esa Parte Contratante.

5. Las tasas correspondientes a los servicios ejecutados en relación al almacenamiento y despacho de aduanas serán cobradas de acuerdo a las leyes y regulaciones nacionales del Estado de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 8 TRÁNSITO DIRECTO

De acuerdo a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, deberán ser sujetos de un control relacionado con medidas de seguridad contra la violencia, terrorismo aéreo y contrabando de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; u otras establecidas por las Partes, relacionadas con la Seguridad de la Aviación. El equipaje, la carga y el correo estarán exentos de impuestos similares, tasas, y cargos no basados en los costos por el servicio prestado a la llegada.

ARTÍCULO 9 CARGOS AL USUARIO

1. Aeropuertos, seguridad de la aviación y otras facilidades y servicios relacionados que son prestados en el territorio de una Parte Contratante, estarán disponibles para el uso por las aerolíneas de la otra Parte Contratante bajo términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles a cualquier aerolínea comprometida en servicios aéreos internacionales similares, al momento en que los arreglos para el uso sean acordados.

2. La(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante estará(n) autorizada(s), de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales de ambas Partes Contratantes, a realizar sus propios servicios específicos de asistencia en tierra, en el territorio de la otra Parte Contratante y tendrá la opción de que tales servicios le sean provistos, en todo o en parte, por cualquier agente autorizado, de acuerdo a leyes y regulaciones locales, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para prestar

tales servicios.

3. El ajuste y recolecta de las tasas y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante sobre una aerolínea de otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos, seguridad de aviación y otras facilidades y servicios relacionados deberán ser acordes y justos. Cualquier tasa o cargos deberán ser evaluados en una aerolínea de la otra Parte Contratante bajo términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea comprometida en servicios aéreos internacionales similares al momento en que las tasas y los cargos sean impuestos.

4. Cada Parte Contratante promoverá discusiones entre sus autoridades de cobro competentes y las aerolíneas que usen los servicios y facilidades, o donde aplique, a través de organizaciones representantes de las aerolíneas. Los usuarios deberán estar informados, de conformidad con la legislación establecida por cada una de las Partes, de cualquier propuesta de cambios en las cargas al usuario, a manera de permitirles expresar sus opiniones antes de que los cambios sean hechos.

ARTÍCULO 10

PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. De acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relacionadas con la entrada, residencia y contratación, la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante, tendrán el derecho de traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, de ventas, operacional, técnico o cualquier otro especialista que sea requerido para la operación de los servicios acordados.

2. 3 Estos requisitos de personal establecidos en el primer párrafo de este artículo podrán, a opción de la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante, ser satisfechos por su propio personal o utilizando servicios y personal de cualquier otra organización, compañía o aerolínea en el territorio de la otra Parte Contratante y que haya sido autorizada para prestar tales servicios para la aerolínea.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante. Consistentes con esas leyes y regulaciones, cada Parte Contratante deberá, sobre las bases de reciprocidad y con el mínimo retraso, otorgar las autorizaciones correspondientes de empleo, visas de visitante u otros documentos similares a los representantes y el personal mencionado en el párrafo (1) de este artículo.

ARTÍCULO 11

CONVERSIONES DE DIVISAS Y REMESAS DE UTILIDADES

1. Cada aerolínea designada tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, a través de

salas de venta y, a discreción, a través de agentes. Tales aerolíneas tendrán el derecho de vender tal transporte, y cualquier persona será libre de comprar tal transporte en cualquier conversión de divisas y/o en moneda local.

2. Cada aerolínea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, a solicitud, a la tasa de cambio oficial, el excedente de los ingresos sobre los gastos realizados en relación con el transporte de tráfico. En ausencia de apropiadas disposiciones de un acuerdo de pago entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada, será realizada en divisas convertibles y, de acuerdo a las leyes nacionales y regulaciones extranjeras aplicables.

3. La conversión y la remesa de tales ganancias será permitida sin restricción, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones actuales que esté vigente al momento que tales ganancias sean presentadas para conversión y remesa, y no serán sujetas a cualquier cargo excepto aquellas normalmente realizadas por los bancos por llevar a cabo tales conversiones y remesas.

4. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrán el derecho, de pagar los gastos locales, incluyendo la compra de combustible en el territorio de la otra Parte Contratante, en moneda local o, de conformidad con las regulaciones de divisas, en moneda libremente convertible.

ARTÍCULO 12

RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas o validadas por una Parte Contratante y que estén vigentes, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas, considerando que los requisitos bajo los cuales tales certificados o licencias fueron emitidos o validados son iguales o superiores a los estándares mínimos que están o serán establecidos en seguimiento a la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho a rehusar el reconocimiento, para el propósito de vuelos sobre su propio territorio, de certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales o validadas para ellos por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el anterior párrafo (1), emitidas por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o aerolínea designada o en relación a una aeronave usada en la operación de los servicios acordados, permiten diferencia con los estándares mínimos establecidos bajo la Convención y tal diferencia ha sido presentada ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con el propósito de aclarar la práctica en cuestión. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio se constituirá la base para la aplicación del artículo 4 (Denegación, Cancelación,

Suspensión, Modificación o Limitación de Autorización para Operación) de este Acuerdo.

ARTÍCULO 13 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento concernientes a los estándares de protección en cualquier área relacionada con las facilidades y servicios aeronáuticos de la tripulación, a la aeronave o de las operaciones adoptadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días posteriores a la solicitud.

2. Si, después de las consultas, una de las Partes Contratantes se percata que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 de este artículo, los estándares de seguridad en cualquier área al menos de la misma manera que los estándares mínimos establecidos al momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de sus resultados y los pasos considerados necesarios para ajustarlos a los mínimos estándares de la OACI, y esa otra Parte Contratante deberá tomar las acciones correctivas apropiadas dentro del período acordado. De no tomarse las acciones correspondientes dentro del período acordado, esto será motivo para la aplicación del artículo 4 (Denegación, Cancelación, Suspensión, Modificación o Limitación de Autorización para Operación) de este Acuerdo.

3. A pesar de las obligaciones mencionados en el artículo 16 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en representación de la aerolínea de una de las Partes Contratantes en servicios para y desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante podrá, mientras esté dentro del territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser sujeto de examinación (en este artículo llamada "inspección de rampa"), sin retraso injustificado. Esta será una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será revisar la validez de los documentos de la aeronave y los de la tripulación y la aparente condición de la aeronave y su equipo, de conformidad con las normas efectivas establecidas en base a la Convención.

4. Si tal inspección o series de inspecciones de rampa resultan en:

a) Serias preocupaciones que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla con los estándares mínimos establecidos a ese momento, de acuerdo a la Convención, o

b) Serias preocupaciones que existe falta de mantenimiento efectivo y administración de los estándares de protección establecidos a ese momento, de acuerdo a la

Convención, la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección deberá, para los propósitos del artículo 33 de la Convención, ser libre de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias, respecto a esa aeronave o respecto a la tripulación de la aeronave, han sido emitidos o validados o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos en seguimiento a la Convención.

5. En caso que el acceso para llevar a cabo la inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea designada por una Parte Contratante de acuerdo con el párrafo (3) antes mencionado sea denegado por el representante de esa aerolínea, la otra Parte Contratante tendrá la libertad de inferir que surgen serias inquietudes como las mencionadas en el párrafo (4) y sacar las conclusiones mencionadas en ese párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte Contratante inmediatamente, en caso que la primera Parte Contratante concluya, ya sea por el resultado de una inspección de rampa, la denegación de acceso a una inspección o series de inspecciones de rampa, a consulta u otros, que esa acción inmediata es esencial para la protección de la operación de la aerolínea.

7. Cualquier acción por una Parte Contratante de acuerdo con los párrafos (2) y (6), será descontinuada una vez las bases para tomar tal acción dejen de existir.

ARTÍCULO 14 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo leyes internacionales, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas para proteger la seguridad de la aviación civil en contra de actos ilegales de interferencia, forman parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo leyes internacionales, las Partes Contratantes actuarán, particularmente, de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963, de la Convención para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, suscrito en la Haya el 16 de diciembre de 1970, de la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y del Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988 o la Convención sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 u otra convención en seguridad de la aviación del cual las Partes Contratantes sean parte.

2. A solicitud, las Partes Contratantes se proveerán mutuamente la asistencia necesaria para prevenir actos ilícitos de apoderamientos de aeronaves civiles y otros

actos ilícitos en contra de la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y su tripulación; de aeropuertos y facilidades de navegación y para manejar cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todos los estándares de seguridad de aviación y con las prácticas correspondientes recomendadas establecidas por la OACI y los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Deberán requerir que los operadores de las aeronaves de su registro, los operadores de aeronaves que tienen su principal lugar de negocio o residencia permanente en su territorio y los operadores de los aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con las disposiciones de seguridad de aviación que sean aplicables a las Partes Contratantes. Consecuentemente, cada Parte Contratante avisará a la otra Parte Contratante, de cualquier diferencia entre sus regulaciones y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de aviación de los Anexos mencionados anteriormente. Cualquier Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier momento para discutir tales diferencias, mismas que deberán sostenerse de conformidad al párrafo 2 del artículo 25 (Consultas y Enmiendas) de este Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante acuerda que tales operadores de aeronave pueden ser requeridos a observar las disposiciones de seguridad de aviación antes mencionadas en el párrafo (3), requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o durante la estadía en el territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante asegurará que las medidas adecuadas sean efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano y maletas, cargo y suministros de la aeronave, antes de y durante el abordaje o la carga. Cada Parte Contratante también tendrá amables consideraciones con cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para medidas razonables especiales de seguridad para tratar una amenaza particular.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de un apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y la tripulación, aeropuertos o facilidades de navegación, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a finalizar rápidamente y de manera segura, tal incidente o amenaza de incidente, con el mínimo riesgo a la vida.

6. Cada Parte Contratante tomará tales medidas, en cuanto las juzgue factibles, para asegurar que una aeronave sujeta de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, que haya aterrizado en el territorio del Estado respectivo, sea detenida en tierra a menos que su despegue sea necesario por el deber superior de proteger la vida humana. Cuando sea posible, tales medidas serán tomadas en base a consultas mutuas.

ARTICULO 15

CÓDIGOS COMPARTIDOS

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrá(n) celebrar previa autorización, para el caso de Nicaragua, de la Autoridad de Aviación Civil y para el caso de Turquía, la Dirección General de Aviación Civil de Turquía, arreglos comerciales tales como espacios bloqueados, códigos compartidos u otros arreglos comerciales con:

- a) Una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte Contratante;
- b) Una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante;
- c) Una aerolínea o aerolíneas de un tercer país.

2. Las aerolíneas en los arreglos mencionados deberán mantener la ruta y derechos de tráfico apropiados y, en relación a cada boleto vendido, el comprador deberá estar informado en el punto de venta, cuál aerolínea operará cada sector del servicio.

3. Para códigos compartidos con terceras partes, todas las aerolíneas en tales arreglos están sujetas a aprobación por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. De no ser aprobada la tercera parte o autorizada para arreglos similares entre las aerolíneas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas en servicios para, desde y a través de ese tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada tienen el derecho de no aceptar tales arreglos.

4. Es de común entendimiento de ambas Partes Contratantes que el servicio de códigos compartidos no se considera en contra del derecho de frecuencia de la línea aérea comercial.

ARTÍCULO 16

SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte Contratante acuerda adoptar medidas que garanticen la seguridad de sus pasaportes.

2. Cada Parte Contratante acuerda mejorar los procedimientos para garantizar que los controles de emisión, verificación y uso de los pasaportes emitidos, sean de tal calidad que no puedan ser fácilmente mal utilizados y que no puedan ser ilícitamente alterados, copiados o emitidos.

3. En seguimiento a los objetivos anteriores, cada Parte Contratante emitirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de acuerdo a la OACI, Doc 9303, Documentos de Viaje legibles por Máquinas: Parte 1- pasaportes legibles por máquina, Parte 2 - Visas legibles por máquinas, y/o Parte 3 - Documentos oficiales de viaje legibles por máquina, tamaño 1 y 2.

4. Cada Parte Contratante, además acuerda intercambiar información operacional relacionada con documentos de viaje falsificados y a cooperar con la otra, para fortalecer la resistencia al fraude de documentos, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos falsificados, el uso de documentos válidos por impostores, el mal uso de documentos de viaje por legítimos titulares en seguimiento a la comisión de una ofensa, el uso de documentos de viaje que hayan expirados o hayan sido revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos fraudulentamente.

ARTÍCULO 17

SISTEMA INFORMÁTICO DE RESERVA

Cada Parte Contratante aplicará el Código de Conducta de la OACI para la Regulación y Operación del Sistema Informático de Reserva dentro de su territorio.

ARTÍCULO 18

PROHIBICIÓN DE FUMAR

1. Cada Parte Contratante prohibirá o hará que su aerolínea prohíba fumar en todos los vuelos de pasajeros operados por su(s) aerolínea(s) entre los territorios de las Partes Contratantes. Esta prohibición aplicará a todos los lugares dentro de la aeronave y entrará en vigencia desde que la aeronave comience el abordaje de pasajeros hasta el momento en que el desembarque esté completado.

2. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere razonables para asegurar el acatamiento de lo dispuesto en este artículo, por parte de sus aerolíneas, sus pasajeros y los miembros de la tripulación, incluyendo la imposición de penas apropiadas por incumplimiento.

ARTÍCULO 19

PROTECCIÓN AMBIENTAL

Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente por medio de la promoción del desarrollo de la aviación sostenible. Las Partes Contratantes acuerdan, respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, a cumplir con los estándares y prácticas recomendadas por la OACI, del anexo y la existente política y guía OACI sobre protección ambiental.

ARTÍCULO 20

APLICABILIDAD PARA CHARTER/VUELOS NO PROGRAMADOS

1. Las disposiciones establecidas en los artículos 24 Aplicación de Leyes y Regulaciones, 13 Seguridad de la Aviación, 12 Reconocimiento Mutuo de Certificados y Licencias, 14 Seguridad Operacional, 7 Tasas, Impuestos Aduanales y Otros cargos,

23 Estadísticas, 9 Cargos al Usuario, 10 Personal No Nacional y Acceso a Servicios Locales, 11 Conversión de Divisas y Remesa de Utilidades, y 25 Consultas y Enmiendas de este Acuerdo, aplican tanto a los charters como a otros vuelos no programados operados por las aerolíneas de una Parte Contratante para y desde el territorio de la otra Parte Contratante y para las aerolíneas operando esos vuelos.

2. Las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo no afectarán las leyes y regulaciones nacionales que gobiernen la autorización de charters o vuelos no programados o la conducta de las organizaciones u otras partes involucradas en la organización de tales operaciones.

ARTÍCULO 21 LEASING

1. Cualquier Parte Contratante podrá prohibir la utilización de aeronaves en leasing, que presten servicios bajo este Acuerdo, cuando no cumplan con los artículos 13 (Seguridad de la Aviación) y 14 (Seguridad Operacional) de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio del párrafo anterior, las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante, podrán usar aeronaves en leasing de cualquier compañía, incluyendo otras aerolíneas, siempre que ello no implique una aerolínea menor ejerciendo derechos de tráfico que no posee.

ARTÍCULO 22 PRESENTACIÓN DE ITINERARIOS

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante presentarán itinerarios previstos, para aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada período programado (verano e invierno) por lo menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados.

2. Para vuelos suplementarios que la aerolínea designada de una de las Partes Contratantes desee operar en base a los servicios acordados fuera de los vuelos programados aprobados, esa aerolínea debe solicitar permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Tales solicitudes serán presentadas de conformidad a las leyes y regulaciones nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación.

ARTÍCULO 23 ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cualquier Parte Contratante proveerán a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, a solicitud, informes estadísticos periódicos para el propósito de revisar la capacidad provista en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la primera Parte Contratante. Tales informes deberán incluir

toda la información solicitada para determinar la cantidad de tráfico de esa aerolínea bajo los términos de los servicios acordados y los orígenes y destinos de tal tráfico.

ARTÍCULO 24

APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES

1. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relacionada a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de una aeronave comprometida en servicios aéreos internacionales, en la operación y navegación de tal aeronave o los vuelos de tal aeronave sobre ese territorio, serán aplicadas a la aeronave de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante que gobiernen la entrada a, permanencia en o la salida de su territorio, de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, como formalidades relacionadas a la entrada, salida, despacho de aduana, migración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, divisas, correo, salud y cuarentena, deben ser acatadas por o en representación de tales pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correspondencia llevados por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante mientras estén dentro del mencionado territorio.
3. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante, relacionados con la provisión de servicios aéreos domésticos, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, si realizan cabotaje en el territorio de la primera Parte Contratante.
4. Cada Parte Contratante deberá, a solicitud de la otra Parte Contratante, suplir copias de las leyes relevantes, regulaciones y procedimientos referidos en este Acuerdo.

ARTÍCULO 25

CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En el espíritu de una estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán consultarse mutuamente de forma regular, con miras a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo y su Anexo.
2. De solicitar, una Parte Contratante, consultas con el propósito de modificar este Acuerdo o su Anexo, tales consultas comenzarán lo más pronto posible pero no más tarde de sesenta (60) días después desde la fecha en que la otra Parte Contratante reciba solicitud escrita, a no ser que se acuerde lo contrario por las Partes Contratantes. Tales consultas pueden ser realizadas a través de discusiones o por correspondencia. Cada Parte Contratante preparará y presentará durante tales consultas, evidencia relevante que apoye su posición con el propósito de facilitar la toma racional y económica de la decisión.

3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que desea modificar cualquier disposición de este Acuerdo, tales modificaciones entrarán en vigencia cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de los procesos constitucionales.

4. Enmiendas al Anexo I, podrán ser realizadas por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Deberán ser aplicadas provisionalmente desde la fecha en que fueron acordadas y entrar en vigencia cuando sean confirmadas por un intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 26

ARREGLO DE DISPUTAS

1. Si cualquier disputa surge entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes, en primer lugar, harán el esfuerzo de arreglar su disputa por negociaciones entre las autoridades de aviación de los Estados de ambas Partes Contratantes.

2. Si las mencionadas autoridades aeronáuticas fallan en llegar a un arreglo por medio de negociación, la disputa será resuelta a través de canales diplomáticos.

3. Si las Partes Contratantes fallan en llegar a un arreglo en concordancia a los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquier Parte Contratante puede, conforme a sus leyes y regulaciones relevantes, referir la disputa a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno a ser nombrado por cada Parte Contratante y el tercero, quien será el árbitro arbitrador acordado por los dos árbitros elegidos, siempre que tal árbitro no sea nacional de ninguno de los Estados de las Partes Contratantes y debe ser nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes al momento de su designación.

Cada Parte Contratante nominará su árbitro dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibido, a través de correspondencia registrada, de una notificación de arbitraje. El árbitro arbitrador será nombrado dentro de un periodo adicional de sesenta (60) días, siguiendo el nombramiento de los árbitros por cada Parte Contratante.

Si una Parte Contratante falla en nombrar su árbitro dentro del periodo especificado o, en caso de que los árbitros elegidos no acuerden el árbitro arbitrador dentro del mencionado período, cada Parte Contratante puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI, que nombre el árbitro arbitrador o al árbitro que represente a la Parte en defecto, como lo requiera el caso.

4. El Vicepresidente o miembro de alto rango del Consejo de la OACI, no siendo nacional de ninguna de las Partes Contratantes, dependiendo del caso, reemplazará al Presidente de la OACI en sus facultades arbitrales mencionadas en el párrafo (3) de

este artículo, en caso de ausencia o incompetencia.

5. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar de arbitraje sujeto a las disposiciones acordadas entre las Partes Contratantes.

6. Una vez que el tribunal arbitral haya sido integrado, este emitirá su resolución en un plazo no mayor de sesenta (60) días.

7. Las decisiones del tribunal arbitral serán finales y vinculantes a las Partes Contratantes en disputa.

8. Si cada Parte Contratante o la aerolínea designada de cada Parte Contratante falla en acatar la decisión tomada bajo el párrafo (2) de este artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante en defecto.

9. Cada Parte Contratante correrá con los gastos de su propio árbitro. Los gastos del árbitro arbitrador, incluyendo sus honorarios y cualquier otro gasto incurrido por la OACI en relación al nombramiento del árbitro arbitrador y/o del árbitro de la Parte en defecto como se menciona en el párrafo (3) de este artículo, serán compartidos equitativamente por las Partes Contratantes.

10. Hasta que se presente a arbitraje y hasta que el tribunal arbitral publique su sentencia, las Partes Contratantes deberán, a excepción del caso de terminación, continuar con todas sus obligaciones bajo este Acuerdo sin perjuicio de un ajuste final de conformidad a la mencionada sentencia.

ARTÍCULO 27 REGISTRO

Este Acuerdo, su Anexo y todas las enmiendas serán registrados en la OACI.

ARTÍCULO 28 ACUERDOS MULTILATERALES

En caso de una celebración de un convenio multilateral o de un acuerdo concerniente al transporte aéreo al cual ambas Partes se adhieran, este Acuerdo será modificado para acoplarse a las disposiciones de la Convención o Acuerdo.

ARTÍCULO 29 VALIDEZ Y TERMINACIÓN

Este Acuerdo es celebrado por un tiempo indefinido.

Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento, dar aviso a la otra Parte

Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo; tal aviso deberá ser simultáneamente comunicado a la OACI.

En tal caso, este Acuerdo se terminará en doce (12) meses después de la fecha de recibo de aviso por la otra Parte Contratante, a no ser que el aviso de determinación sea retirado por mutuo acuerdo antes de que este período expire. En ausencia de notificación de recibo por la otra Parte Contratante, el aviso se considerará recibido catorce (14) días hábiles después de la fecha en que la OACI haya recibido tal comunicación.

ARTÍCULO 30 VIGENCIA

Este Acuerdo entrará en vigencia cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente del cumplimiento de sus formalidades legales en relación a la celebración y vigencia de acuerdos internacionales.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo que comprende treinta (30) artículos y un anexo y han puesto sus sellos.

Hecho el Nassau, Bahamas el 06 de Diciembre de 2016 en duplicado, en Turco, Español e Inglés, todos los textos autenticados por igual. En caso de divergencia en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA Cap. Carlos Salazar Sánchez. Director General de Aviación Civil. **POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA** Sr. Bahri KESİCİ Director General de Aviación Civil.

ANEXO I CUADRO DE RUTAS

1. La aerolínea designada por la República de Turquía tendrá el derecho de operar servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

Desde	Puntos intermedios	A	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Cualquier punto	Managua y otro punto a ser especificado después	Cualquier punto

2. La aerolínea designada por la República de Nicaragua tendrá el derecho de operar

servicios aéreos en ambas direcciones, de la siguiente manera:

Desde	Puntos intermedios	A	Puntos más allá
Puntos en Nicaragua	Cualquier punto	Estambul y otro punto a ser especificado después	Cualquier punto

Notas :

Las aerolíneas designadas están autorizadas a ejercer derechos de tráfico de Tercera y Cuarta Libertades del Aire, para el servicio de transporte regular de pasajeros, carga y correo, en forma separada o en combinación.

Los puntos intermedios y puntos más allá en las rutas anteriores y la 5ta libertad de derechos de tráfico, que pueden ser ejercidos en tales puntos por las aerolíneas designadas pueden ser conjuntamente determinados entre las autoridades de aeronáutica de ambas Partes Contratantes. Las Partes Contratantes considerarán favorablemente la solicitud para los derechos de tráfico de la quinta libertad en base a oportunidades justas y equitativas.

Puntos intermedios y puntos más allá pueden ser omitidos por las aerolíneas designadas en cualquier o todos los vuelos a su discreción, considerando que tales servicios en esta ruta deben iniciar y terminar en el territorio de la Parte Contratante que designa la aerolínea.