DECRETO DE APROBACIÓN DEL "ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE NICARAGUA"

DECRETO LEGISLATIVO A. N. Nº. 8623, aprobado el 27 de noviembre de 2019

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 235 de 10 de diciembre de 2019

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

CONSIDERANDO

I

Que es necesario contar con un instrumento que regule las relaciones bilaterales en materia de aviación civil entre el Gobierno de la República de Nicaragua y el Reino de España, estrechando la conectividad entre ambos Estados.

II

El papel esencial del transporte aéreo internacional y su contribución al desarrollo económico y social a nivel nacional, así como la expansión del comercio y el turismo.

POR TANTO

En uso de sus facultades,

HA DICTADO

El siguiente:

DECRETO A. N. Nº. 8623

DECRETO DE APROBACIÓN DEL "ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE NICARAGUA"

Artículo 1 Apruébese el **"Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Nicaragua",** firmado en la ciudad de Montreal, Canadá, el 26 de septiembre del 2019.

Artículo 2 Esta aprobación legislativa, le conferirá efectos legales dentro y fuera del Estado de Nicaragua, una vez que haya entrado en vigencia internacionalmente. El Presidente de la República procederá a publicar el texto del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Nicaragua".

Artículo 3 Notificar al Reino de España, el cumplimiento de los requisitos legales

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

internos para su vigencia, de conformidad con el artículo 22 del Acuerdo.

Artículo 4 El presente Decreto Legislativo, entrará en vigencia a partir de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial. Por tanto: Publíquese.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional en la ciudad de Managua a los veintisiete días del mes de noviembre del año dos mil diecinueve. **Lic. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

EL REINO DE ESPAÑA

Y

LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

ÍNDICE

PREÁMBULO

ART. 1 DEFINICIONES
ART. 2 DERECHOS OPERATIVOS
ART. 3 DESIGNACIÓN DE EMPRESAS
ART. 4 REVOCACIONES
ART. 5 EXENCIONES
ART. 6 TARIFAS AEROPORTUARIAS
ART. 7 TARIFAS
ART. 8 OPORTUNIDADES COMERCIALES
ART. 9 LEYES Y REGLAMENTOS
ART. 10 CERTIFICADOS Y LICENCIAS
ART. 11 SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS
ART. 12 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
ART. 13 RÉGIMEN FISCAL
ART. 14 CAPACIDAD
ART. 15 ESTADÍSTICAS
ART. 16 CONSULTAS
ART. 17 MODIFICACIONES
ART. 18 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
ART. 19 REGISTRO
ART. 20 CONVENIOS MULTILATERALES
ART. 21 DENUNCIA
ART. 22 ENTRADA EN VIGOR

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

ANEXO I
ANEXO II

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

El Reino de España, y la República de Nicaragua, denominados en adelante Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las compañías respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional; Deseando garantizar el grado máximo de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1

DEFINICIONES

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

a) El término Convenio significa el **Convenio** sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) El término **Autoridades Aeronáuticas** significa por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a la República de Nicaragua, en el ámbito civil, al Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

c) El término **empresa aérea designada,** se refiere a cualquier empresa de transporte aéreo, dedicada al tráfico internacional, que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el Artículo 3 del mismo;

d) Los términos **servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales** tienen el mismo significado que les da el Artículo 96 del Convenio;

e) El término **Acuerdo** significa este Acuerdo Aéreo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;

f) El término **rutas especificadas** significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Acuerdo;

g) El término **servicios convenidos** significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;

h) El término **tarifa** significa los precios a pagar para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan;

i) El término **nacionales,** en el caso de España, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea;

j) El término **Tratados de la Unión Europea** se entenderá como referido al Tratado de la Unión Europea y al Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea;

k) El término **territorio** en relación a cualquiera de las Partes Contratantes tiene el significado previsto en sus respectivas legislaciones nacionales y en el Derecho Internacional;

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

m) El término **CLAC** se refiere a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

ARTÍCULO 2

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

DERECHOS OPERATIVOS

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al mismo.

2. Las empresas aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras operen un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante;

b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;

c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente o con destino al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo al presente Acuerdo.

3. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte Contratante.

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3

DESIGNACIÓN DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el número de empresas aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente Artículo, otorgar sin demora los correspondientes permisos y autorizaciones.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo 2 de este Artículo requerirá:

4.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:

4.1.1. Que esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y

4.1.2. Que el control reglamentario efectivo de la empresa aérea lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, apareciendo claramente indicada en la designación la Autoridad Aeronáutica pertinente; y

4.1.3. Que la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados Miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de Estados Miembros de la Unión Europea, y/o de otros Estados enumerados en el Anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados.

4.2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Nicaragua:

4.2.1. Que esté establecida en el territorio de la República de Nicaragua y autorizada conforme a la legislación aplicable en la República de Nicaragua; y

4.2.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por la República de Nicaragua; y

4.2.3. Que la empresa aérea sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de un Estado miembro de la CLAC y/o de nacionales de la CLAC.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo.

ARTÍCULO 4

REVOCACIONES

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) 1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:

i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea; o

ii) cuando el control reglamentario efectivo de la empresa aérea no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no figure claramente indicada en la designación; o

iii) cuando la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, ni esté efectivamente controlada por Estados Miembros de la Unión Europea y/o por nacionales de Estados Miembros de la Unión Europea, y/o por otros Estados enumerados en el Anexo II y/o por nacionales de esos otros Estados;

2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Nicaragua:

i) cuando no esté establecida en el territorio de la República de Nicaragua o no esté autorizada conforme a la legislación aplicable en la República de Nicaragua; o

ii) cuando no exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea por la República de Nicaragua; o

iii) cuando la compañía aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, ni esté efectivamente controlada por parte de un Estado miembro de la CLAC y/o nacionales de la CLAC.

b) Cuando dicha empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos; o

c) Cuando dicha empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo; o

d) Cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los Artículos 11 y 12 de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos 11 y 12 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1) de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

ARTÍCULO 5

EXENCIONES

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos, en condiciones de reciprocidad y con arreglo a su legislación aplicable, de toda restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravámenes o tasas similares y otros derechos o exacciones exigibles en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de la retribución por el servicio prestado:

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites filados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;

b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante;

c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado;

d) los billetes impresos, cartas de porte aéreo impresos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la empresa aérea impreso en el mismo y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas; y

e) el equipo de seguridad y protección de la aviación para uso en aeropuertos y terminales de carga.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán asimismo aplicables en caso de que las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes hayan celebrado acuerdos con otras empresas aéreas sobre préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante del equipo habitual y otros artículos mencionados en el presente Artículo, siempre que la otra empresa o empresas aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte Contratante.

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

6. Las exenciones previstas en este Artículo se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en la normativa aduanera.

ARTÍCULO 6

TARIFAS AEROPORTUARIAS

Las tarifas u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y otras instalaciones, así como cualquier otro gravamen por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios se impondrán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, siempre que las mismas no sean superiores a las impuestas por el uso de dichos aeropuertos y servicios a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares, en virtud del Artículo 15 del Convenio.

ARTÍCULO 7

TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, incluidos el coste de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones relativas al mercado.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o registro de cualquier tarifa a aplicar por la empresa o empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, de conformidad con las Leyes y Reglamentos aplicables.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y sobre protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa vigente de una empresa designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo. Las Partes Contratantes se limitarán a intervenir para:

a) Evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;

b) Proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;

c) Proteger a las empresas aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas;

d) Proteger a las empresas aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Cuando las Autoridades Aeronáuticas consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d), notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la empresa aérea implicada cuanto antes sea posible y podrán solicitar que se celebren consultas de conformidad con los procedimientos establecidos en el párrafo 5 de este Artículo.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se celebren consultas sobre cualquier tarifa aplicada por una empresa aérea de la otra Parte Contratante para el transporte internacional a o desde el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas aquellas tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de recibir la solicitud. Las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria para una solución razonable del asunto. Si se llega a un acuerdo con respecto a una tarifa que haya sido objeto de una notificación de disconformidad, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa continuará en vigor.

6. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor a no ser que sea posteriormente desaprobada de conformidad con lo establecido en los apartados 4 y 5 precedentes.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

ARTÍCULO 8

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá mantener, sobre una base de reciprocidad, en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario, así como sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el resto de personal estarán sujetos, en el ámbito de la inmigración, a las leyes y reglamentos vigentes en la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas Leyes y Reglamentos, cada Parte Contratante deberá tramitar, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de residencia y trabajo, la expedición de los visados, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y al personal mencionados en el apartado 1) de este Artículo.

4. En el caso de que, debido a circunstancias especiales, fuera precisa la entrada o la presencia de personal con carácter urgente y temporal, deberán tramitarse sin demora las autorizaciones, visados y demás documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante para no retrasar la entrada de dicho personal en el Estado en cuestión.

5. Toda empresa aérea designada gozará del derecho a suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante, o a contratar tales servicios, totalmente o en parte, según prefiera, con cualquiera de los proveedores autorizados para prestarlos. Cuando las leyes y reglamentaciones aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante limiten o impidan la libertad para contratar dichos servicios o ejercitar la autoasistencia, todas las empresas aéreas designadas serán tratadas sin discriminación en cuanto a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

6. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán Jos ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

8. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

9. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

10. Se permitirá a las empresas aéreas designadas de cada Parte utilizar, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie a o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países. Las empresas aéreas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos, incluso de código compartido, con otros transportistas de superficie. Dichos servicios intermodales podrán ofrecerse como un servicio directo y a un precio unificado para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que se informe a los pasajeros y expedidores de carga en cuanto a las empresas de transporte involucradas.

ARTÍCULO 9

LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada, estancia y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativa a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos que regulen la entrada, circulación, permanencia y salida del territorio de cada Parte Contratante de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las empresas aéreas designadas de la otra Parte

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

Contratante.

ARTÍCULO 10

CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas, de conformidad con las Leyes y Reglamentos de una de las Partes Contratantes, y no caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores que las normas mínimas establecidas según el Convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva, para el sobrevuelo y/o aterrizaje en su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 11

SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o La explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del Convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. De conformidad con las obligaciones establecidas en el Artículo 16 del Convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la compañía o compañías aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de La otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente Artículo "inspección en rampa", siempre que no ocasione una demora no razonable. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 del Convenio, La inspección será realizada a bordo y en la parte

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

exterior de La aeronave por los representantes autorizados de La otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

a) Graves reparos en cuanto a que una aeronave o La operación de La misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio;

b) Graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio;

La Parte Contratante que realiza la inspección podrá a efectos del Artículo 33 del Convenio llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de La misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que, para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha compañía o compañías aéreas, la otra Parte Contratante podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la empresa aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante en virtud de lo establecido en los párrafos 2 ó 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

8. Cuando España haya designado a una empresa aérea cuyo control regulador sea ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte Contratante en este artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado miembro de la Unión Europea y en relación a la autorización de operación

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

de esa empresa aérea.

ARTÍCULO 12

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre· las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, el Protocolo para La represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991; así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.

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

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus. relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la Aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad de la Aviación sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o domicilio en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo de Los Tratados de la Unión Europea y dispongan de una licencia de operador válida de conformidad con la normativa de la Unión Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la Aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que deberá exigirse a sus explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación que se

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio de La República de Nicaragua se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación de conformidad con la normativa vigente en ese país. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de España se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la Aviación de conformidad con la normativa de la Unión Europea y con la normativa vigente en el Reino de España sobre esta materia. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

6. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad de la Aviación de este Artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante, lo establecido en el Artículo 4 (Revocaciones), de este Acuerdo, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas o permisos técnicos concedidos a las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en el apartado 7 se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este Artículo.

ARTÍCULO 13

RÉGIMEN FISCAL

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

Mientras no sea aplicable un Convenio para evitar la doble imposición entre las Partes Contratantes que regule el régimen fiscal de las empresas aéreas, cada Parte Contratante concederá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante cuya sede de dirección efectiva ·se encuentre en el territorio de esa otra Parte Contratante, en base de reciprocidad, la exención de todos los impuestos y gravámenes sobre los beneficios o rentas obtenidos de la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas legalmente por cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 14

CAPACIDAD

1. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Acuerdo, disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

2. En la operación de los servicios convenidos, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tendrán libertad para establecer conjuntamente la capacidad y los derechos de tráfico a ofrecer por las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes.

3. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más corto.

4. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere .que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte Contratante, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo 16 del Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

ARTÍCULO 15

ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar o solicitarán a sus empresas aéreas designadas que proporcionen a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, informes estadísticos relacionados con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de una Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

ARTÍCULO 16

CONSULTAS

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

ARTÍCULO 17

MODIFICACIONES

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor al confirmarse mediante el intercambio de notas diplomáticas, de conformidad con lo establecido en el Artículo 22.

2. Las modificaciones del Anexo a este Acuerdo, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmado mediante Canje de Notas por vía diplomática. Las consultas a estos efectos, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO 18

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

arbitraje. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo filado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.

4. Cada Parte Contratante pagará los gastos y la remuneración correspondientes a su propio árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios correspondientes al mismo, así como los derivados de la actividad de arbitraje, serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 19

REGISTRO

El presente Acuerdo y toda modificación al mismo, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 20

CONVENIOS MULTILATERALES

Si después de la entrada en vigor de este Acuerdo, ambas Partes Contratantes se adhieren a un Convenio o Acuerdo Multilateral referido a cuestiones reguladas en este Acuerdo, las Partes Contratantes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el Acuerdo para adaptarlo al Convenio o Acuerdo Multilateral de que se trate.

ARTÍCULO 21

DENUNCIA

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

ARTÍCULO 22

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última nota del Canje de Notas Diplomáticas intercambiadas entre las Partes Contratantes que confirme el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

Al entrar en vigor el presente Acuerdo revocará y sustituirá el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la República de Nicaragua y el Reino de España, firmado en Madrid el 24 de julio de 1992.

En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado, siendo ambos textos igualmente auténticos. En Montreal, Canadá, el 26 de Septiembre de dos mil diecinueve.

POR LA REPÚBLICA DE NICARAGUA, Carlos Salazar Sánchez, Director General Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil. **POR EL REINO DE ESPAÑA,** Raúl Medina Caballero Director General de Aviación Civil Ministerio de Fomento.

ANEXO I

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Nicaragua:

SECCIÓN I

CUADRO DE RUTAS

1. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por España. Puntos en España - puntos intermedios -puntos en Nicaragua - puntos más allá.

2. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por Nicaragua:
Puntos en Nicaragua- puntos intermedios- puntos en España - puntos más allá.

NOTAS GENERALES

1. Las empresas aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los párrafos 1 y 2 de la sección 1 de este Anexo, en todo o en parte de sus servicios, a condición de que el punto de salida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas empresas

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

aéreas.

2. Los puntos intermedios y puntos más allá de las citadas rutas a operar con derechos de tráfico de quinta libertad por las empresas aéreas designadas, deberán ser acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Los puntos en el territorio de Nicaragua y los puntos en el territorio de España indicados en los párrafos 1 y 2 de la sección 1 y los puntos intermedios y puntos más allá establecidos en ambas rutas para ser operados sin derechos de tráfico de quinta libertad, serán libremente elegidos por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante y serán notificados a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes treinta (30) días antes del comienzo de los servicios. Asimismo, los puntos inicialmente elegidos podrán ser reemplazados.

SECCIÓN II

CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

1. Al explotar u ofrecer los servicios acordados, en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, podrán suscribir acuerdos comerciales de cooperación, tales como bloqueo de espacio o código compartido, con empresas aéreas de cualquiera de las dos Partes contratantes o de terceros países, que estén en posesión de los derechos correspondientes. En el caso de empresas de terceros países, dicho tercer país deberá autorizar o permitir acuerdos similares entre las empresas aéreas de la otra Parte Contratante y otras empresas aéreas en servicios a, desde y vía dicho tercer país.

2. Cuando una empresa aérea designada realiza servicios en régimen de acuerdos de código compartido, como empresa operadora, la capacidad operada se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha empresa aérea.

3. La capacidad ofrecida por una empresa aérea designada cuando actúa como empresa comercializadora en los servicios operados por otras empresas aéreas, no se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a dicha empresa aérea.

4. Las compañías aéreas comercializadoras no ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad en los servicios realizados bajo código compartido.

5. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán transferir tráfico entre aviones involucrados en las operaciones de código compartido, sin restricciones en el número, tamaño o tipo de aviones, siempre y cuando el servicio se programe en conexión directa.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994

6. Los servicios de código compartido deberán cumplir los requisitos reglamentarios aplicados normalmente a dichas operaciones por parte de las Partes Contratantes, tales como protección o información a los pasajeros, seguridad, responsabilidad y otros que se apliquen con carácter general a otras compañías que sirvan tráfico internacional.

7. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante deberán someter a consideración y, en su caso, a aprobación y/o registro de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad, y los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para el comienzo de las operaciones.

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

a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;

b) en forma escrita en el propio billete o (de no ser posible) en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que reemplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la empresa aérea responsable en caso de daños o accidentes; y

c) verbalmente, de nuevo, por el personal de tierra de la empresa aérea en todas las etapas del viaje.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23994