DECRETO DE APROBACIÓN DEL "ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y LA REPÚBLICA DE NICARAGUA"

DECRETO LEGISLATIVO A. N. Nº. 8625, aprobado 28 de noviembre de 2019

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 235 el 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 la República Bolivariana de Venezuela, estrechando la conectividad entre ambos Estados; y

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. 8625

DECRETO DE APROBACIÓN DEL "ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y LA REPÚBLICA DE NICARAGUA"

Artículo 1 Apruébese el **"Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República Bolivariana de Venezuela y la República de Nicaragua",** firmado en la ciudad de Maracay, Estado de Aragua de la República Bolivariana de Venezuela, el 25 de octubre 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 sobre Servicios

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

Aéreos entre la República Bolivariana de Venezuela y la República de Nicaragua".

Artículo 3 Notificar al Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela, el cumplimiento de los requisitos legales internos para su vigencia, de conformidad con el artículo 28 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 veintiocho días del mes de noviembre del año dos mil diecinueve. **Lic. Loria Raquel Dixon Brautigam,** Primera Secretaria de la Asamblea Nacional.

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

La República Bolivariana de Venezuela y la República de Nicaragua, denominados en adelante como las Partes;

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

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el max1mo grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afectan a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

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

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

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

a. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional.

b. "Autoridades Aeronáuticas" en el caso de la República Bolivariana de Venezuela, el Ministerio del Poder Popular para el Transporte, a través de su ente adscrito el

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), constituido por la "Ley de Aeronáutica Civil", publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 39.140, del 17 de marzo de 2009, y en el caso de la República de Nicaragua, el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC), constituido por la Ley 595, "Ley General de Aeronáutica Civil", publicada en la Gaceta número 193 Diario Oficial, del 5 de octubre de 2006, o en ambos casos cualquier otra institución o persona legalmente autorizada a ejecutar las funciones ahora ejercidas por las referidas autoridades.

c. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda acordada por las Partes, de conformidad con el procedimiento indicado en el Artículo 23 (Modificaciones o Enmiendas).

d. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma 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 96 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes.

e. "Servicios Convenidos" significa los servicios aéreos internacionales regulares, que con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden ser establecidos en las rutas especificadas.

f. "Servicios Aéreos", "Servicios Aéreos Internacionales", "línea Aérea" y "Escala para fines No Comerciales" tienen los significados atribuidos en el Artículo 96 del Convenio.

g. "Línea aérea designada" significa una o varias líneas (s) aérea(s) que hayan sido designada(s) y autorizada(s) de conformidad con el Artículo 4 (Designación y Autorización) de este Acuerdo.

h. "Ruta(s) Especificada(s)" significa la(s) rutas especificadas en el Anexo uno (1) de este acuerdo.

i. "Tarifas" significa los precios y cargos que deberán pagarse por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las que se aplican estos precios. Incluyendo precios y condiciones para agentes y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de carga postal.

j. "Territorio" en relación a un Estado, tiene el significado atribuido en el Artículo 2 del Convenio.

k. "Derechos Aeronáuticos" significa el cobro realizado por las autoridades competentes a las líneas aéreas por el uso de aeropuertos, instalaciones de servicios aeroportuarios, servicios de navegación aérea, servicios de seguridad de la aviación civil y otros servicios conexos ofrecidos a las aeronaves.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

l. "Anexo" significa el cuadro de rutas que se anexa al presente Acuerdo y cualquier cláusula o nota que sea incluida en dicho Anexo, así como cualquier modificación efectuada al mismo en aplicación de lo previsto en el Artículo 23 (Modificaciones o Enmiendas) del Acuerdo.

m. "Capacidad" en relación con un servicio aéreo específico, refiere el número de asientos o capacidad de carga por volumen o peso que podría ofrecerse. Significa la capacidad de la aeronave usada en dicho servicio, multiplicada por la frecuencia durante un periodo dado en una ruta específica.

Artículo 2
Aplicabilidad del Convenio

En la implementación del presente Acuerdo, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio, en la medida en que éstas sean aplicables a los Servicios Aéreos Internacionales y vinculantes para las Partes.

Artículo 3
Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo, con la finalidad de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2. Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes, cuando estén operando servicios aéreos internacionales, gozaran:

a. El derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar.

b. El derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte, con fines no comerciales; y

c. El derecho de efectuar escalas en los puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas del presente Acuerdo para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo por separado o combinados, ejerciendo los derechos de tráfico que se indican en el Anexo 1 (cuadro de rutas).

d. El derecho a embarcar pasajeros, carga y correo de forma separada o combinada, desde el territorio de la otra Parte hacia el territorio de un Estado especificado en el Cuadro de Rutas del presente Acuerdo, haciendo escala en el territorio de la Parte; y

3. Otras líneas aéreas de cada Parte que no hayan sido designadas de acuerdo con el Artículo 4 (Designación y Autorización) de este Acuerdo también gozaran de los derechos especificados en los literales a y b del numeral 2 de este Artículo.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

4. Ninguna disposición de este Artículo será considerada como una concesión a una línea aérea designada de una Parte, del derecho de embarcar, en el territorio de otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo, mediante remuneración y destinados a otro punto en el territorio de esta otra Parte (cabotaje).

Artículo 4
Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar, por escrito, mediante Nota Diplomática dirigida a la otra Parte, una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados y de negar, revocar o alterar tal designación.

2. Al recibir tal designación y el pedido de autorización de operación de la línea aérea designada, en la forma y en el modo prescrito, cada Parte concederá una apropiada autorización de operación con todos sus requisitos, con una mínima demora en los trámites, siempre y cuando:

a. La propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea designada corresponda a la Parte-que designa o sus nacionales.

b. La línea aérea designada por la Parte debe cumplir con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y en el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y

c. La línea aérea designada esté calificada para satisfacer las condiciones determinadas según las leyes y las regulaciones técnicas aeronáuticas normalmente aplicadas a las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

3. Al recibir la autorización de operación de acuerdo al numeral 2, una línea aérea designada puede, en cualquier momento comenzar a operar los servicios acordados para los cuales fue designada, siempre y cuando cumpla con las provisiones de este Acuerdo.

Artículo 5
Negativa, Revocatoria y Limitación de Autorización

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 4 (Designación y Autorización) de este Acuerdo, a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones, temporal o permanentemente, en el caso que:

a. Tales autoridades no estén convencidas de que la propiedad sustancial y el control efectivo pertenecen a la Parte que designó a la línea aérea, o sus nacionales.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

b. La Parte que designa a la línea aérea no cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y en el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y

c. Que la línea aérea designada no esté calificada para atender otras condiciones determinadas según las leyes y las regulaciones técnicas normalmente aplicadas a la operación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. Tal derecho será ejercido luego de una consulta con la otra Parte, a menos que la inmediata revocatoria, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo sea esencial para prevenir posteriores violaciones de leyes y regulaciones técnicas.

Artículo 6
Legislación Aplicable

1. Al ingresar, salir o permanecer en el territorio de una de las Partes, las líneas aéreas designadas de la otra Parte deberán cumplir con las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales de la primera Parte.

2. Al ingresar, salir o permanecer en el territorio de una de las Partes, las líneas aéreas de la otra Parte deberán cumplir con las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas de una de las Partes, relativos a la entrada o la salida de su territorio de los pasajeros, los tripulantes, equipaje, carga y correo, tales como los concernientes a inmigración, aduana, moneda y controles sanitarios aplicados a los pasajeros, tripulantes, equipaje, carga y correo transportados por aeronaves de la línea aérea de la otra Parte, durante su permanencia en el referido territorio.

3. En la aplicación de las leyes y reglamentos referidos en este Artículo, ninguna Parte dará preferencia a sus propias líneas aéreas ni a ninguna otra, respecto a las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

Artículo 7
Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Cada Parte reconocerá los certificados de aeronavegabilidad, certificados de habilitación, certificados de aptitud y licencias, emitidos o convalidados por una de las Partes y aún en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios acordados, siempre y cuando los requisitos para la emisión y revalidación de tales certificados y licencias sean iguales o superiores a los estándares establecidos según el Convenio.

2. Los privilegios o las condiciones de las licencias o certificados mencionados en el numeral anterior, emitidos por la Autoridad Aeronáutica de una de las Partes, para

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

cualquier persona o línea aérea designada o relacionada con una aeronave utilizada en la operación de los servicios acordados, permiten una diferencia de los estándares mínimos establecidos por el Convenio, y que tal diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte podrá solicitar que se realicen consultas entre las Autoridades Aeronáuticas, a fin de esclarecer la práctica en cuestión.

3. Cada Parte se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y de licencias otorgadas a sus propios ciudadanos por la otra Parte o por un tercer Estado.

Artículo 8
Seguridad Operacional

1. Cada Parte podrá solicitar, en cualquier momento, la realización de consultas entre Autoridades Aeronáuticas de las Partes sobre las normativas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte, en los aspectos relacionados con las instalaciones y los servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Tales consultas se realizarán dentro de treinta (30) días contados a partir de la fecha de la solicitud.

2. Si luego de tales consultas, una Parte llegare a la conclusión de que la otra no mantiene ni administra de manera eficiente los estándares de seguridad operacional, en los aspectos mencionados en el numeral 1, que satisfagan las normas en vigencia de conformidad con el Convenio, la otra Parte deberá ser informada de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con las normas de la OACI. La otra Parte deberá entonces, tomar las medidas correctivas apropiadas para el caso, dentro de un plazo establecido.

3. De acuerdo con el Artículo 16 del Convenio, queda también acordado que cualquier aeronave operada por o en nombre de una línea aérea de una Parte, que preste servicio para él o del territorio de la otra Parte, cuando se encuentre en territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ésta, no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección será verificar la validez de la documentación relacionada con la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipamiento de la aeronave y la condición de la misma, estén de conformidad con las normas vigentes establecidas con base en el Convenio.

4. Cuando una acción urgente sea esencial para mantener la seguridad operacional de la operación de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente, la autorización de operación de una o más líneas aéreas de la otra Parte.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

5. Cualquier medida tomada por una de las Partes de acuerdo con el numeral 4, deberá ser suspendida cuando no existan los motivos que llevaron a la adopción de tal medida.

6. Con referencia al numeral 2, cuando sea constatado que una Parte continua sin cumplir con las normas de la OACI, después de transcurrido el plazo acordado, el Secretario General de la OACI deberá ser notificado de esto. El mismo, también deberá ser notificado después de encontrar una solución satisfactoria a tal situación.

7. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en plataforma 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 mantenimiento efectivo y de administración de los estándares de seguridad establecidos de conformidad con el Convenio.

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

8. En caso de que el acceso para dar inicio a una inspección en plataforma de una aeronave operada por un explotador aéreo designado, de conformidad con el numeral 3 arriba mencionado, sea denegado por parte de un representante de dicho explotador aéreo, la otra Parte podrá presumir la existencia de graves reparos citados en el numeral 7 antes mencionado y llegar a la conclusión prevista en dicho numeral.

9. Si en el caso de dar inicio a una inspección en plataforma de una aeronave operada por la línea aérea designada de una Parte podrá deducir que se plantean graves reparaos en los términos citados en el numeral 7 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho numeral.

Artículo 9
Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que impone el Derecho Internacional, las Partes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, lo cual constituye parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes actuarán en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

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, según lo previsto en cualquier otro convenio o protocolo sobre seguridad de la aviación civil, vinculantes para ambas Partes.

2. Las Partes se prestarán mediante solicitud, toda la asistencia mutua apropiada para la prevención contra actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de esas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. En su relación mutua, las Partes actuarán según las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves por ellas registradas, u operadores de aeronaves que tengan su sede principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con las referidas disposiciones sobre la seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a la otra Parte de cualquier diferencia entre sus regulaciones y métodos nacionales así como de las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar la realización inmediata de consultas con la otra Parte sobre tales diferencias.

4. Cada Parte acuerda que puede ser exigido a los operadores de tales aeronaves que observen las disposiciones sobre la seguridad de la aviación, mencionadas en el numeral 3 anterior y exigidos por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de la otra Parte. Cada Parte deberá asegurar que sean efectivamente aplicadas medidas adecuadas en su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar pasajeros, tripulaciones, equipajes de mano, equipajes, carga y provisiones a bordo, antes y durante el embarque o cargamento. Cada Parte deberá también, considerar de modo favorable toda solicitud de la otra Parte, con miras a adoptar medidas especiales y razonables de seguridad para combatir una amenaza específica. En tal caso, esas medidas deberán ser discutidas en detalle y su costo ser considerado y ser compartido por ambas Partes.

5. Cuando ocurra un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de tal aeronave, de sus pasajeros y tripulaciones, de aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes deberán asistirse mutuamente, facilitando las comunicaciones y tomando medidas apropiadas, destinadas a dar término, de forma rápida y segura, a tal incidencia o amenaza.

6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación, a que su Autoridad Aeronáutica efectúe una evaluación en el territorio de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

la otra Parte, de las medidas de seguridad que son aplicadas o que se planean aplicar, por los operadores de aeronave, en lo que se refiere a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que sigan para el mismo. Los acuerdos administrativos para la realización de tales evaluaciones deberán ser hechos entre las Autoridades Aeronáuticas e implementados sin demora a fin de asegurarse que las evaluaciones se realicen de manera expedita. Todas las evaluaciones deberán estar cubiertas por un acuerdo confidencial específico.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no cumple con las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte. Tales consultas comenzarán dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de tal solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días, contados a partir del comienzo de las consultas, esto constituirá un motivo para negar, revocar, suspender o imponer condiciones sobre las autorizaciones de la línea aérea o las líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando esté justificada por una emergencia o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas temporales en cualquier momento.

8. Cada Parte deberá tomar las medidas que considere factibles para asegurar que una aeronave de la otra Parte, bajo un acto de interferencia ilícita, será retenida en dicho territorio, a menos que su salida sea indispensable con el mayor interés de proteger la vida de los pasajeros y tripulaciones.

Artículo 10
Arrendamiento

1. Cualquiera de las Partes podrá prohibir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios acordados en el presente Acuerdo, cuando no cumplan las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) y del Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) del mismo.

2. Con sujeción al numeral 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán utilizar aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas, para operar los servicios acordados, a condición de que tales acuerdos no equivalgan a darle a la línea aérea arrendadora de otro país acceso a derechos de tráfico que no estarían disponibles de otra manera.

Artículo 11
Tratamiento Aduanero

Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas por una Parte, así como sus equipos regulares, piezas de repuestos, provisiones de a bordo que permanezcan en la aeronave, serán admitidas

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

temporalmente bajo potestad aduanera, libres de los impuestos aduaneros, al entrar en el territorio de la otra Parte. Tales equipos, piezas de repuestos, lubricantes, combustibles y provisiones deben permanecer a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación. El ingreso temporal, de estas aeronaves no implica la tramitación de ninguna autorización, ni declaración ante la aduana respectiva, pero si se dará cumplimiento a las otras formalidades establecidas en la legislación aduanera.

Los suministros y provisiones destinados al uso y consumo de los pasajeros y tripulantes, equipos y piezas de repuestos, material de reparación y accesorio para las aeronaves que efectúen el transporte internacional de carga o pasajeros, el material necesario para las operaciones en tierra, incluyendo boleterías y billetes, ingresaran al territorio de las Partes bajo el régimen aduanero de provisiones de a bordo, no sujetos a impuestos aduaneros, pero sujetos a las formalidades establecidas por la legislación aduanera y a la potestad aduanera.

Artículo 12
Impuestos

1. El capital representado por aeronave operada en servicios aéreos internacionales por una línea aérea designada será tributado únicamente en el territorio de la Parte en que está situada la sede de la línea aérea.

2. Las ganancias resultantes de Ja operac10n de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos deberán ser tributados de acuerdo con la legislación de cada Parte.

Artículo 13
Capacidad

1. Las líneas aéreas designadas por las Partes, tendrán iguales oportunidades de operar los servicios acordados por este Acuerdo, de conformidad con las rutas, frecuencias, derechos, condiciones de operación y equipos, que se determinen en el Anexo respectivo que pasa a formar parte del presente Acuerdo.

2. Los servicios convenidos que proveerán las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán como objetivo principal la provisión, sobre bases razonables, de una capacidad adecuada para las demandas de tráfico aéreo actuales y previstas hacia y desde el territorio de la Parte que designa las líneas aéreas. El transporte de tráfico embarcado o desembarcado dentro del territorio de la otra Parte, hacia o desde puntos en las rutas especificadas dentro del territorio de Estados distintos a los de las líneas aéreas designadas, será de carácter suplementario.

Artículo 14
Tarifas

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

1. Las tarifas por el transporte aéreo de pasajeros y carga serán establecidas de conformidad con la ley nacional del país en que se originen tales pasajeros o carga. La evidencia del cumplimiento de esta disposición será el billete de pasaje o la carta de porte aéreo que autorice el transporte de carga.

2. Las tarifas que se cobren o que se propongan cobrar las líneas aéreas designadas por las Partes, se someten a la normativa jurídica de cada Parte. Pudiendo así cada una adoptar las medidas apropiadas, de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas.

3. Cada línea aérea designada tendrá libertad para determinar los precios que se aplicarán, Jos cuales deberán ser en la moneda de dicho país, criptomonedas o en monedas de libre convertibilidad de otros países, sujeto a las leyes y reglamentos de los países de cada Parte. Las presentes disposiciones no eximen a la línea aérea de ambas Partes de los impuestos, tasas y contribuciones a que estén sujetas.

Artículo 15
Salvaguardas

1. Las Partes acuerdan que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas de competencia desleal que pueden justificar un examen más minucioso:

a. Para los vuelos de conex10n debe emitirse un boleto con tantos cupones como tramos tenga la ruta, incluyendo el punto de conexión y deberá aparecer el valor total del pasaje, el cual en ningún caso será menor a la tarifa aplicable para el vuelo directo al destino final del pasajero.

b. No se podrá realizar publicidad o promoción a destinos de conexión como servicios directos.

2. Si la Autoridad Aeronáutica de una Parte considera que una o varias operaciones pretendidas o realizadas por las líneas aéreas designadas por la otra Parte pueden constituir un comportamiento de competencia desleal, de acuerdo con las prácticas mencionadas en el numeral 1, podrán solicitar que se realicen consultas de acuerdo con el Articulo 22 (Consultas), a fin de resolver la discrepancia. En tal solicitud deben estar indicados los motivos correspondientes y las consultas deberán ser iniciadas dentro de treinta (30) días después de la solicitud.

3. Si las Partes no llegaran a resolver la discrepancia mediante consultas, cualquiera de las Partes podrá exhortar el Artículo 25 (Solución de Controversia) de este Acuerdo.

Artículo 16

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

Actividades Comerciales

1. Cada Parte concederá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio, servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, según lo determine la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer sus propias oficinas como línea aérea operadora.

Cada línea aérea designada tendrá el derecho de vender servicios de transporte en la moneda de curso legal de ese territorio, o sujeto a las leyes y reglamentos nacionales.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte podrán, en base a la reciprocidad, traer y mantener en el territorio de la otra Parte sus representantes y funcionarios comerciales, operacionales y técnicos necesarios en la operación de los servicios convenidos.

3. Los representantes y los funcionarios estarán sujetos a las leyes y regulaciones en vigor de la otra Parte y de acuerdo con tales leyes y regulaciones.

4. Las líneas aéreas designadas podrán encargarse de sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte para las operaciones de chequeo de los pasajeros. Este derecho no incluye los servicios en tierra en plataforma y estarán sujetos solamente a restricciones derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria, seguridad operacional e infraestructura aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan el ejercicio del derecho mencionado en este numeral, se ofrecerán dichos servicios en tierra sin preferencia o discriminación alguna a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 17
Arreglos Cooperativos de Comercialización

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte podrán, como operadoras o comercializadoras, entrar libremente en arreglos cooperativos de comercialización, tales como el bloqueo de espacio, compartición de códigos u otras fórmulas de operación conjunta, con las líneas aéreas que posean los derechos de ruta adecuados, cumplan con los requerimientos aplicados y la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas para tales arreglos.

2. Las líneas aéreas en arreglos de código compartido acordarán las pautas respecto a las responsabilidades y en materia de seguridad de la aviación, seguridad operacional y facilitación. Una copia del acuerdo logrado será entregada a las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte, para su aprobación, antes de la provisión de los servicios de código compartido.

3. Las Autoridades Aeronáuticas aceptarán tales arreglos siempre que las líneas

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

aéreas que efectúen el transporte en parte o en toda la ruta de los servicios de código compartido posean los derechos de tráfico subyacentes o su autorización.

4. Las líneas aéreas en tales arreglos deberán asegurarse, respecto al servicio de transporte aéreo vendido, que quede claro para el usuario desde el punto de venta que se trata de un servicio de código compartido, cuál línea aérea operará cada sección de ruta y con cuál o cuáles líneas aéreas entra en una relación contractual.

Artículo 18
Derechos Aeronáuticos

1. Ninguna Parte cobrará o permitirá que sean cobradas de las líneas aéreas designadas de la otra Parte derechos aeronáuticos superiores a los cobrados a sus propias líneas aéreas que operen servicios aéreos internacionales semejantes.

2. Cada Parte promoverá la realización de consultas sobre derechos aeronáuticos, entre sus autoridades competentes y las líneas aéreas que utilizan los servicios y facilidades proporcionados cuando sea factible, por medio de las organizaciones representativas de tales líneas aéreas. Las propuestas de modificación de los derechos aeronáuticos, deben ser comunicadas a tales usuarios con razonable anticipación, a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes que las alteraciones sean efectuadas. Además de eso, cada Parte promoverá a sus autoridades competentes y usuarios a intercambiar informaciones apropiadas relativas a derechos aeronáuticos.

Artículo 19
Estadísticas

1. La Autoridad Aeronáutica de cada Parte deberá proporcionar o deberá hacer que sus líneas aéreas designadas proporcionen a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, a petición, informes, periódicos de estadísticas, o de otro tipo, que puedan ser razonablemente requeridos.

2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte deberán cumplir con las leyes y reglamentos relacionados con la provisión de información estadística.

Artículo 20
Aprobación de vuelos

1. La línea aérea designada por cada Parte deberá someter su planificación de horarios de vuelos a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, por lo menos con treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados. El mismo procedimiento deberá ser aplicado para cualquier modificación de los horarios.

2. Para los vuelos de refuerzo que una línea aérea designada de una Parte desee

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

operar en los servicios acordados, excediendo el número de frecuencias del cuadro de horarios aprobados, para atender incrementos ocasionales de la demanda, esa línea aérea deberá solicitar autorización previa a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte. Tales solicitudes deberán ser presentadas por lo menos con quince (15) días de anticipación de la operación de tales vuelos.

Artículo 21
Medio Ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación civil. Las Partes acuerdan con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios cumplir con los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPS) de la Organización de Aviación Civil Internacional, según lo dispuesto en el Anexo 16 del Convenio, siempre que tales disposiciones sean aplicables, previamente aprobadas y no menoscaben el interés de las Partes.

Artículo 22
Consultas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes deberán realizar consultas periódicas con el objeto de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo, o para discutir cualquier discrepancia relacionado con él.

2. Tales consultas deberán iniciarse dentro de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la recepción de la solicitud, a menos que fuera acordado de otra forma entre las Partes.

Artículo 23
Modificaciones y Enmiendas

1. Cualquier enmienda o modificación de este Acuerdo concertado entre las Partes entrará en vigencia en la fecha de culminación del intercambio de notas diplomáticas indicando que todos los procedimientos internos necesarios fueron completados por las Partes.

2. Cualquier enmienda o modificación del Anexo uno 1 (cuadro de rutas) de este Acuerdo podrá ser convenida entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes y entrará en vigor por intercambio de las Notas Diplomáticas.

Artículo 24
Acuerdos Multilaterales

Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entrara en vigor en relación a ambas Partes, el presente Acuerdo deberá ser enmendado para cumplir con las

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

disposiciones de tal acuerdo multilateral.

Artículo 25
Solución de Controversias

En el caso de cualquier controversia que pueda surgir entre las Partes, relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, con excepción de las que puedan surgir con respecto a los Artículos 8 (Seguridad Operacional), 9 (Seguridad de la Aviación), 14 (Tarifas) y 22 (Consultas), las Autoridades Aeronáuticas de las Partes deberán combinar esfuerzos en el sentido de resolverlas a través de negociaciones directas entre ellas. En el caso de no ser posible, la controversia será considerada por las Partes para la solución a través de los canales diplomáticos.

Artículo 26
Denuncia

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, notificar a la otra Parte por escrito, a través de los canales diplomáticos, su decisión de denunciar este Acuerdo. Tal notificación será realizada simultáneamente a la OACI. El Acuerdo deberá terminar un año después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire tal notificación mediante acuerdo, antes de haber concluido tal plazo.

2. Si la otra Parte no acusa recibo, será considerado que la notificación fue recibida catorce (14) días después de su recepción por la OACI.

Artículo 27
Registro en la OACI

Este Acuerdo y cualquier enmienda al mismo serán registrados en la OACI por la Parte en cuyo territorio haya sido firmado o de acuerdo con lo convenido entre las Partes.

Artículo 28
Entrada en Vigor y Vigencia del Acuerdo

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente, por vía diplomática, indicando que han finalizado los procedimientos constitucionales y legales internos para tal fin.

El presente Acuerdo tendrá una vigencia de cinco (05) años, y se prorrogará automáticamente por períodos iguales, salvo que una de las Partes comunique a la otra, a través de los canales diplomáticos, hasta noventa (90) días antes, su intención de no prorrogarlo.

Dado en la ciudad de Maracay, República Bolivariana de Venezuela veinticinco días

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

del mes de Octubre del año dos mil diecinueve. En castellano, siendo ambos textos igualmente auténticos y originales. **Cnel. Freddy Borges Flores,** Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) Por la República Bolivariana de Venezuela. **Cap. Carlos Salazar,** Director General del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC) Por la República de Nicaragua.

ANEXO 1

Cuadro de Rutas

Sección 1.- Designación

Para la determinación del número de líneas aéreas a ser designadas por cada Parte, se establece el principio de múltiple designación.

Sección 2.- Cuadro de Rutas

Las rutas que operaran las líneas aéreas designadas por las Partes en las modalidades de pasajeros, carga y correo, exclusivamente o en forma combinada, se determinan a continuación:

Rutas a ser operadas en ambos sentidos por las líneas aéreas designadas de la República Bolivariana de Venezuela

DESDE	PUNTOS INTERMEDIOS	HACIA	MÁS ALLÁ DE PUNTOS
Puntos en Venezuela	Curazao y/o Panamá y cualquier otro punto a especificarse posteriormente	Managua	Puntos en Centro América y un Punto más allá en los Estados Unidos de América.

Rutas a ser operadas en ambos sentidos por las líneas aéreas designadas por la República de Nicaragua:

DESDE	PUNTOS INTERMEDIOS	HACIA	PUNTOS MÁS ALLÁ

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

Puntos en Nicaragua	Curazao y/o Panamá y cualquier otro punto a especificarse posteriormente	Caracas o Porlamar	Puntos más allá en América del Sur.

Sección 3.- Derechos.

Se ejercerán derechos de tráfico hasta 7ma Libertad, los cuales deberán-contar con la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas correspondientes.

Sección 4.- Frecuencias y Capacidad

Las líneas aéreas designadas por las Partes podrán operar el número de frecuencias que satisfaga la necesidad del mercado. No habrá restricciones en cuanto a la capacidad de las aeronaves a utilizarse en los servicios autorizados salvo las provenientes de las condiciones técnicas propias de las aeronaves y de los aeropuertos que operen.

Sección 5.- Condiciones de Operación

Las líneas aéreas designadas de cada Parte, previa notificación a las Autoridades Aeronáuticas, podrán en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, omitir escalas en los puntos intermedios y más allá, lo cual no significará la pérdida de los derechos otorgados.

Sección 6.- Aprobación de Itinerarios

Los itinerarios de vuelo para los serv1c1os aéreos convenidos, serán presentados para la aprobación ante la Autoridad Aeronáutica, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones. Dicho período podrá ser reducido sujeto al acuerdo de la Autoridad Aeronáutica.

Sección 7.- Co-Terminalización de Derechos de Stopover

Al operar un servicio acordado en una ruta especificada, las compañías aéreas designadas de las Partes podrán ejercer derechos de co-terminalización y Stopover. No habrá ejercicio de cabotaje.

Sección 8.- Vuelos no Regulares

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte examinaran favorablemente las solicitudes de las compañías aéreas de la otra Parte relativas a servicios aéreos no regulares, que podrán incluir rutas vía terceros países hacia los territorios de las Partes

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995

o más allá de los territorios de las Partes hacia un tercer país o entre los territorios de las Partes y un tercer país.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/23995