

## AVIATION

### Transport Services

Agreement Between the  
UNITED STATES OF AMERICA  
and NICARAGUA

Signed at San Jose May 8, 1997

*with*

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89-497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

# **NICARAGUA**

## **Aviation: Transport Services**

*Agreement signed at San Jose May 8, 1997;  
Entered into force December 5, 1997.  
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF NICARAGUA

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Nicaragua (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;<sup>1</sup>

Have agreed as follows:

Article 1  
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Nicaragua, the Ministry of Construction and Transportation and any person or agency authorized to

---

<sup>1</sup> TIAS 1591; 61 Stat. 1180.

perform the functions exercised by the said Ministry of Construction and Transportation;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
  - (1) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
  - (2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2

### Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
  - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
  - c. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

### Article 3

#### Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
  - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
  - b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
  - c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

### Article 4

#### Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
  - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

- b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
  - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
  3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5  
Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6  
Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety

standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

#### Article 7

##### Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,<sup>1</sup> and, when the following Protocol enters into force for both Parties, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.<sup>2</sup>

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

<sup>1</sup> TIAS 6768, 7192, 7570, 20 UST 2941; 22 UST 1641; 24 UST 564.

<sup>2</sup> *International Legal Materials*, vol. XXVII, No. 3, May 1988, p. 625.



4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

#### Article 8

##### Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party; and

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation oper-

ated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

#### Article 9

##### Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
- b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
- c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
- d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international

air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### Article 10 User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to

undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

#### Article 11

##### Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

#### Article 12

##### Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
  - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
  - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

#### Article 13 Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

#### Article 14 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request

of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the

President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This Agreement shall enter into force upon an exchange of notes following the completion of all necessary internal procedures by the Parties.<sup>1</sup> Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Aviation Security Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Nicaragua of December 12, 1991.<sup>2</sup>

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE AT San Jose, this 8th day of May, 1997, in duplicate, in the English and Spanish languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA:  
Rodney E. Slater

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF NICARAGUA:  
E. Alvarez Montalván

<sup>1</sup> Dec. 5, 1997.

<sup>2</sup> TIAS 11846.



## ANNEX I

Scheduled Air TransportationSection 1Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Nicaragua and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Nicaragua:

From points behind Nicaragua via Nicaragua and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

## Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3  
Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

## ANNEX II

Charter Air TransportationSection 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws,

regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

### Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

## ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within  
and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
  - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
  - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
  - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
  - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
  - e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

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

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

Con el ánimo de

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

facilitar la ampliación de oportunidades del transporte aéreo internacional;

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

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

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

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

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

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

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

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

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

A. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al Artículo 94 literal a, del Convenio que haya sido ratificada por las dos Partes, y

B. Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al Artículo 90 del Convenio, siempre y cuando dicho Anexo o enmienda esté en vigencia para ambas Partes en algún momento determinado.

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

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

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

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

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

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

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



## ARTÍCULO 2

### Concesión de Derechos

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

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

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

## ARTÍCULO 3

### Designación y Autorización

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

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

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

## ARTÍCULO 4

## Revocación de la Autorización

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

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

2. Salvo que resulte indispensable la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los literales a y b, párrafo 1 del presente Artículo, los derechos estipulados por el presente Artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.

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

## ARTÍCULO 5

## Aplicación de las Leyes

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

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

## ARTÍCULO 6

### Seguridad operacional

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

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

## ARTÍCULO 7

### Seguridad de la Aviación

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

el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, sin que por ello se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones establecidos por el derecho internacional.

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

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

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

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

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

restringir o condicionar la autorización de operaciones o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte. En caso de urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

## ARTÍCULO 8 Oportunidades Comerciales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ARTÍCULO 9

### Derechos Aduaneros y Gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que tengan en servicio en el transporte aéreo internacional las líneas aéreas designadas de la otra Parte,

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

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

- A. Los suministros ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio y llevados a bordo, en cantidades razonables, para uso en las aeronaves en vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.
- B. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional.
- C. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio para uso en aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.
- D. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, en cantidades razonables, para uso en las aeronaves en vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dicho

material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Se podrá exigir que el equipo y los suministros a los que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo se guarden bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Asimismo, las exenciones que estipula el presente Artículo se concederán cuando las líneas aéreas designadas de una Parte contraten con otras líneas aéreas que igualmente disfruten de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los objetos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo.

## ARTÍCULO 10

### Cargos Impuestos a los Usuarios

1. Los cargos a los usuarios que impongan las autoridades competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán con parcialidad y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los cargos a los usuarios se aplicarán a todas las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables que se apliquen a cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijen dichos cargos.

2. Los cargos a los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederle, a una parte equitativa del costo total que signifique para las autoridades impositivas competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, menos la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se impongan esos cargos se proporcionarán de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos impositivos competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los cargos están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación cualquier propuesta de cambios en los cargos a los usuarios, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.



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

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

#### ARTÍCULO 11

##### La Competencia Leal

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

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

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

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

## ARTÍCULO 12

### Fijación de Tarifas

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

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

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

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

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

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

para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, esa tarifa entrará o continuará en vigencia.

### ARTÍCULO 13 Consultas

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

### ARTÍCULO 14 Arreglo de Controversias

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

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

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

3. Salvo acuerdo en contrario, una vez conformado el Tribunal de Arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. El Tribunal, una vez conformado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una resolución definitiva. A iniciativa del Tribunal o a petición de cualquiera

de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse conformado plenamente el Tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

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

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

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

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

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

## ARTÍCULO 15

### Denuncia

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

## ARTÍCULO 16

### Registro en la OACI

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

ARTÍCULO 17  
Entrada en Vigencia

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

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

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

HECHO en San Jose, Costa Rica el 8 de mayo de 1997, en dos textos, en ingles y español, siendo ambos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LOS  
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

Rodney E. Staler

POR EL GOBIERNO DE  
LA REPÚBLICA DE NICARAGUA:

E. Alvarez Montalván

## ANEXO I

## Transporte Aéreo Regular

## Sección 1

## Rutas

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

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

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

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

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

## Sección 2

## Flexibilidad Operativa

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

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

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

### Sección 3 Cambio de Equipo de Vuelo

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

## ANEXO II

## Transporte aéreo de fletamento (Charter)

## Sección 1

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

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

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

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

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



## Sección 2

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

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

## Sección 3

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

## ANEXO III

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

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

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

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

1. Las Partes convienen en que los sistemas computarizados de reservación tengan representaciones visuales primarias integradas, en las cuales:
  - A. La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la formación de enlaces entre dichos servicios, será actualizada y exhibida con criterios objetivos y no discriminatorios, sobre los que no influyan, directa o indirectamente, ni la identidad de la línea aérea ni del mercado. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.
  - B. Las bases de datos de los sistemas computarizados de reservación serán tan completas como sea posible.
  - C. Los proveedores de los servicios automatizados de reservación no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos de código compartido y de cambio de equipo, y los que hagan alguna escala.

- D. Todos los sistemas computarizados de reservación de que dispongan los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes, no sólo estarán obligados sino que también tendrán derecho a operar de acuerdo con las normas aplicables a los sistemas computarizados de reservación en el territorio en que operen.
- E. Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias disponibles de los sistemas computarizados de reservación, a condición de que dichos agentes de viaje hagan una solicitud específica para una representación visual.

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

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

4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de servicios computarizados de reservación de la otra Parte requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y a la utilización de las mismas, la selección y utilización del equipo y los programas de los sistemas computarizados de reservación, y la instalación técnica de dicho equipo.

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

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