

**ACUERDO DE COOPERACIÓN PARA LA FACILITACIÓN Y
DESARROLLO DE LAS OPERACIONES AÉREAS ENTRE LOS GOBIERNOS
DE LA
REPUBLICA DE GUATEMALA, LA REPUBLICA DE HONDURAS, LA
REPUBLICA DE EL SALVADOR Y LA REPUBLICA DE NICARAGUA**

Los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua en adelante denominados "Las Partes":

TOMANDO en consideración las disposiciones del Convenio Constitutivo de la Organización Mundo Maya, adoptado en Antigua Guatemala, Guatemala el 14 de agosto de 1992, tal como fue modificado en Campeche, México, el 13 de noviembre de 1992 y demás compromisos internacionales de integración centroamericana asumidos por las partes;

CONSCIENTES que el futuro del desarrollo económico y social de la región se avizora en la facilitación para el ingreso del turista, ya sean nacionales o extranjeros, tanto a la Región del Mundo Maya como a cualquier otra y que para su facilitación deben de considerarse primordialmente a los servicios aéreos como el medio esencial de transporte de aquellos hacia los lugares turísticos ubicados en los territorios de cada parte.

CONSIDERANDO que para lograr la integración Centroamericana es necesario eliminar las fronteras aéreas entre países hermanos, motivo por el cual es imperativo propiciar una política de cielos abiertos entre los Estados contratantes y facilitar y hacer eficiente el tráfico aéreo dentro de la región. lo que beneficiará el desarrollo turístico, económico y comercial.

COMPARTIENDO el manifiesto interés de sus respectivos transportistas nacionales para satisfacer las necesidades de servicios aéreos hacia los centros turísticos, económicos y comerciales ubicados en la región ofreciendo al mundo entero esta área como una única porción geográfica con bajos costos de traslado, calidad de servicios, inmejorables condiciones, y basado en normas de seguridad aérea-operativa establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, basándose en los principios de buena fe y competencia leal.

SIENDO partes de la convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y sus anexos,

RECONOCIENDO como Organismo Internacional de Integración y ente rector de la Aviación Centroamericana a la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) y, fundamentalmente a la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) como ente especializado y dependiente de la primera quien está obligado a recomendar, asesorar, orientar y facilitar a los Estados miembros de COCESNA, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos en lo relativo a la seguridad aeronáutica.

DESEANDO concluir un Acuerdo complementario a la mencionada Convención, que constituya un pilar fundamental en los futuros Convenios Bilaterales o Multilaterales que pudieran llegar a suscribir entre las mismas;

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO I

DEFINICIONES:

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen las significaciones siguientes:

1. **AERÓDROMO:** Área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves
2. **AEROPUERTO:** Es el aeródromo de uso público, sea este estatal, concesionado o privado, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios
3. **AERÓDROMO PRIVADO DE USO PUBLICO:** Aeródromo cuya propiedad, administración o control pertenece a una persona natural o jurídica, pero abierta al uso público, con los cargos correspondientes.
4. **AUTORIDADES AERONAUTICAS:** Se refiere a las autoridades de aviación civil de los respectivos países Estados a los que compete directamente la regulación de todos los aspectos relacionados en la aviación civil.

5. ACUERDO: quiere decir el presente Acuerdo, sus anexos, y cualquier enmienda a los mismos.
6. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO: quiere decir el transporte público llevado a cabo por aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, en forma separada o combinada, por remuneración o alquiler.
7. CONVENIO: quiere decir el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye: a) Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia de conformidad con el Artículo 94 (a) del Convenio y que haya sido ratificada por las Partes firmantes, y b) Cualquier Anexo o cualquier enmienda a los mismos adoptada de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que ese anexo o enmienda sea puesto en vigencia por las Partes firmantes .
8. LAS PARTES o ESTADO PARTE: Designa el o los Estados que suscriben el presente Acuerdo y los que en el futuro se integren al mismo.
9. SERVICIO AEREO: todo servicio aéreo regular o no regular, comercial o no comercial, público o privado, realizado en aeronaves;
10. TERRITORIO: será definido de acuerdo a la legislación interna de cada parte.
11. DERECHOS DE TRÁFICO: designa las “libertades del aire”, que de acuerdo a la Convención de Chicago, pueden concederse a las líneas aéreas.

ARTICULO II OBJETIVO

El presente Acuerdo tiene como objetivo promover el desarrollo turístico, cultural, económico y comercial entre las Repúblicas de Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua y consecuentemente el desarrollo de los servicios aéreos comerciales y privados, en la región del Mundo Maya y demás lugares importantes para Estado dentro de su territorio.

Por este motivo y para cumplir con dicho objetivo es necesario promover los servicios aéreos entre las Repúblicas de Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua, con calidad o características de operaciones aéreas locales o domésticas y consecuentemente el tratamiento para los nacionales de cada país y todas las operaciones aeronáuticas se desarrollarán dentro del marco de aviación local.

Asimismo, es necesario fomentar la actualización, modernización e innovación del sistema aeroportuario, radio ayudas, seguridad de vuelo y de control de tráfico aéreo nacional de cada Estado, entre otros aspectos aeronáuticos.

El presente Acuerdo constituye un bastión fundamental para los Convenios Bilaterales o Multilaterales sobre Transporte Aéreo que se suscriban entre las partes. Considerando en todo momento que las disposiciones de los Convenios Bilaterales o Multilaterales, prevalecerán sobre las disposiciones de este Acuerdo.

ARTICULO III DE LAS CARACTERÍSTICAS DE OPERACIONES AÉREAS ENTRE LAS PARTES

Todas las operaciones aéreas que se realicen desde el territorio de un Estado al de otro Estado y viceversa serán refutadas como locales o domésticas.

Por dicho motivo estas operaciones aéreas, sus pasajeros, tripulantes y mercadería tendrán todas las prerrogativas que cada país reconoce a sus operaciones aéreas locales o domésticas.

Con base en el principio internacional de reciprocidad las partes aplicarán a las operaciones aéreas efectuadas al amparo del presente Acuerdo todas las tarifas, montos y gastos aeroportuarios y las exenciones de impuestos, preferencias aduanales y migratorias aplicables a las operaciones aéreas locales o domésticas en cada país.

Se exceptúan los cargos por servicios aeroportuarios en los aeropuertos internacionales de partida o de destino, en su caso.

ARTICULO IV DE LA LOGÍSTICA DE OPERACIONES AÉREAS ENTRE LAS PARTES

Para la aplicación del presente Acuerdo se tendrá en cuenta el documento denominado *"PLAN DE VUELO INTRACENTROAMERICANO EN CALIDAD DE OPERACIONES AÉREAS LOCALES O DOMESTICAS"*, que cumple con normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- documento que formará parte íntegra del presente Acuerdo.

Dicho anexo contiene los supuestos aplicables a cada caso en concreto que pudiera suscitarse en la aplicación de este Acuerdo y servirá como términos de referencia en su cumplimiento, especialmente el caso numero tres.

Cualquier otro caso que no estuviera contenido en el anexo antes identificado, será resuelto de conformidad con las disposiciones del Estado donde se hubiera suscitado el supuesto o de conformidad con las disposiciones que la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-.

ARTICULO V DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

La aviación comercial que realice operaciones aéreas entre y/o dentro de los territorios de las partes, ya sea de nacionalidad de alguna de éstas o cualquiera otra que opere con bandera de alguno de los países contratantes, podrá establecer y explotar el servicio de transporte aéreo regular y no regular de pasajeros entre los territorios de las Partes o dentro de los mismos, bajo los derechos de tráfico y cubriendo los cargos que por la operación de los mismos se pueda generar.

Los derechos y prerrogativas aquí acordados no podrán extenderse a líneas aéreas u operadores cuya nacionalidad y/o bandera bajo la cual realizan sus operaciones sea distinta a la de los Estados contratantes. En este caso aplicarán los tratados bilaterales o multilaterales acordados por cada Estado con un país distinto a los contratantes.

La autorización de operación de cada una de los operadores de aviación comercial deberá efectuarse bajo las condiciones legales de cada Estado y deberá cumplir con todas las condiciones acá establecidas, incluyendo la elaboración del Plan de Vuelo de conformidad con las disposiciones del artículo VII.

ARTICULO VI DE LA AVIACIÓN PRIVADA

La aviación privada que efectúe Operaciones Aéreas del territorio de una parte hacia la otra y viceversa, hará sus operaciones bajo la reglamentación de vuelo local y queda obligada a cumplir con todas las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO VII APLICACIÓN DE “PLAN DE VUELO LOCAL O DOMESTICO” TANTO PARA AVIACIÓN COMERCIAL COMO PRIVADA

Para poder realizar cualquier vuelo entre las partes en la aplicación del presente Acuerdo, tanto la aviación comercial como la privada queda obligada a cumplir con el FORMATO DE “*PLAN DE VUELO LOCAL O DOMESTICO*” establecido por la Autoridad Aeronáutica de cada parte, de conformidad con las disposiciones generales contenidas en el “*PLAN DE VUELO INTRACENTROAMERICANO EN CALIDAD DE OPERACIONES AÉREAS LOCALES O DOMESTICAS*” (anexo al presente ACUERDO), especialmente tomando en cuenta que:

Todas las aeronaves saliendo de aeródromos harán llegar su Plan de Vuelo a las oficinas ARO de la Autoridad Aeronáutica del país de donde se originará el vuelo y el manifiesto del vuelo a las autoridades migratorias. De no ser posible se hará por radiocomunicación, teléfono, fax, u otro medio disponible. La Autoridad Aeronáutica de cada país asignará a la oficina ARO los medios necesarios para cumplir con lo anteriormente establecido.

En caso de que el procedimiento establecido anteriormente no sea posible, las aeronaves saliendo de aeropuertos no internacionales deberán remitir el manifiesto de vuelo a las autoridades migratorias y al despegar activarán el Código Respondedor que les fuera asignado para el vuelo de llegada al aeródromo y ya en vuelo transmitirán por radio su Plan de Vuelo a la Dependencia de Control de Tránsito Aéreo más cercana, quien reasignará un Código Respondedor y dará instrucciones al piloto para el resto del vuelo.

El informe del FORMATO DE “*PLAN DE VUELO LOCAL O DOMESTICO*” es indispensable y obligatorio para cualquier vuelo que desee efectuarse al amparo del presente Acuerdo. No podrá autorizarse vuelo alguno sin que previamente haya permiso de la autoridad aeronáutica respectiva.

El no cumplimiento en la presentación y/o autorización del mismo hace responsable a la tripulación de la aeronave o a la autoridad o funcionario respectivo de las sanciones que le sean imputables de conformidad con la legislación interna de cada parte.

ARTICULO VIII DE LOS AERÓDROMOS

Para la aplicación del presente Acuerdo se entenderán habilitados y podrá mantenerse el tráfico aéreo en la totalidad de los aeródromos Estatales, concesionados y/o privados de uso público o privado, autorizados por la Autoridad Aeronáutica de cada una de las partes, sin importar su ubicación o clasificación, sean o no internacionales de conformidad con el listado que cada Autoridad Aeronáutica podrá del conocimiento de

los otros Estados parte a más tardar dentro de los quince (15) días siguientes a la entrada en vigencia del presente Acuerdo.

Cualquier modificación o ampliación al listado de aeródromos deberá ser notificada a todos los Estados partes a la brevedad posible, con el objeto de ser agregado o excluido de la lista según el caso. Dicha notificación se realizará bajo la responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica que la efectúe y tendrá la finalidad de mantener actualizado dicho listado.

Todos los aeródromos que obren en el listado, sean o no aeropuertos internacionales, serán considerados como puntos de entrada y/o salida al territorio de esa parte.

Todas las operaciones aéreas que se realicen entre las partes a cualquier aeródromo o aeropuerto serán considerados como operaciones aéreas locales y como tales tendrán las prerrogativas que se les reconoce a este tipo de operaciones aéreas.

Cada aeronave mantendrá su nacionalidad pese a que las operaciones aéreas serán reputadas como internas o locales entre las partes.

ARTICULO IX REQUISITOS DE LA AVIACIÓN COMERCIAL Y PRIVADA

1. Tanto la aviación comercial como la privada que efectúen operaciones aéreas al amparo del presente Acuerdo, deberán estar debidamente autorizadas para operar en sus respectivos territorios, de conformidad con la respectiva legislación de cada Parte.
2. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las partes podrán solicitar a la aviación comercial o la privada de la otra parte, que le comprueben que están calificadas para cumplir las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos, que normal y razonablemente apliquen esas autoridades a la operación de servicios aéreos nacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención y disposiciones internas de cada parte.
3. La Autoridad Aeronáutica de cada parte reconocerá o convalidará los Certificados de Operador Aéreo (COA) y/o Certificados Operativos (CO) y/o Certificados de Explotador Aéreo o el documento equivalente, que le sea presentado por su contraparte, en tanto se logre la puesta en vigencia del Certificado de Operador Aéreo Centroamericano (COA Centroamericano). Cada autoridad aeronáutica se obliga a comunicar a la otra cualquier

información técnica, cancelación o suspensión de cualquier Certificado de Operador Aéreo (COA) que se hubiera dado a la aviación comercial que efectúe operaciones aéreas entre las partes.

Cualquier consulta por parte de algún estado contratante respecto al Proceso de Certificación y/o los resultados de la vigilancia ejercida a un operador de otro país signatario por parte de la Autoridad Aeronáutica respectiva será aclarada por la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica -ACSA- a petición del estado interesado. En el caso en que ACSA establezca que algún operador no cumple con las normas de seguridad establecidas por OACI, el estado solicitante podrá restringir a dicho operador el ingreso a su territorio o cualquier derecho derivado del presente acuerdo

ARTICULO X
DE LA SUSPENSIÓN, DENEGACIÓN, NO AUTORIZACIÓN O IMPOSICIÓN
DE CONDICIONES DE LOS DERECHOS EMANADOS DEL PRESENTE
ACUERDO

1. Cada parte tendrá derecho a denegar autorización de operación, suspender el ejercicio de los derechos emanados del presente Acuerdo, o a imponer las condiciones que considere necesarias respecto al ejercicio de estos derechos cuando:
 - a) No cumpla con las leyes, reglamentos y normas de la parte que concede estos derechos, o
 - b) En cualquiera otra manera, no opere conforme a las condiciones establecidas en este Acuerdo.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión, no autorización o imposición de las condiciones sobre una autorización para operar, tal como se menciona en el párrafo uno (1) de este artículo sea esencial para evitar mayores infracciones a leyes, reglamentos y normas de una de las partes, tal derecho deberá ejercerse solamente después de haber consultado con la otra Parte, y dentro de los términos de tiempo consensuado.

3. Cualquiera de las partes puede denegar la autorización de cualquier “*PLAN DE VUELO LOCAL O DOMESTICO*”, sean aviación comercial o privada, en cualquiera de los casos antes referidos o, que demuestre fehacientemente que existen motivos suficientes para considerar que el vuelo pone en peligro la seguridad operacional aeronáutica y/o la del territorio o soberanía del país.
4. Cada Estado parte tendrá el derecho de inspeccionar, vigilar o investigar cualquier aeronave, tripulación, pasajeros y/o carga que efectúen operaciones aéreas dentro de sus respectivos territorios y tomar las medidas preventivas o correctivas que considere pertinentes de conformidad con su propia legislación.

ARTICULO XI

APLICACIÓN DE LEYES, REGLAMENTOS Y NORMAS COMO SI SE TRATARA DE OPERACIONES AÉREAS LOCALES O DOMESTICAS

Todas las aeronaves y operaciones aéreas locales que se efectúen al amparo del presente Acuerdo, así como sus tripulantes, pasajeros y equipaje sin distinción alguna, de aviación comercial o privada, serán tratados como operaciones aéreas locales y, como tales, se someterán y beneficiarán para los efectos de su entrada, permanencia y salida a cualquiera de los puntos de esta región, a las disposiciones migratorias, fiscales, aduaneras, sanitarias y de seguridad del territorio donde se encuentre.

Ninguna de las partes deberá dar preferencia a su (s) propia (s) línea (s) aérea (s) o a ninguna otra línea aérea de la otra parte involucrada en transporte aéreo similar en la aplicación de los reglamentos de aduana, migración y sanidad.

Los términos de este Acuerdo y la designación de los vuelos ente y dentro de los Estados parte en nada enmiendan, condicionan, amplían o terminan los límites de responsabilidad de los operadores y líneas aéreas por accidentes, pérdida de equipaje, etcétera bajo: a) Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (o Convenio de Varsovia) y sus protocolos y convenios; b) bajo el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (o Convenio de Montreal de 1999) para las Operaciones Aéreas Locales; ni c) los límites de responsabilidad contemplados en cada legislación nacional para los vuelos privados.

ARTICULO XII
EQUIPO Y CAPACIDAD

Cada una de las partes se compromete a contar con el equipo necesario y a capacitar a su personal aeronáutico, migratorio y aduanero a efecto de poder dar cumplimiento al presente Acuerdo.

Por dicho motivo, las partes se obligan a proporcionar a la oficina ARO de la Autoridad Aeronáutica respectiva, los implementos, equipo, herramientas y la capacitación en la utilización de estos mecanismos y procedimientos a efecto puedan recabar la información necesaria, elaborar y autorizar los planes de vuelo de conformidad con el "*PLAN DE VUELO LOCAL O DOMESTICO*".

ARTICULO XIII
DERECHOS DE TRÁFICO DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

Para operar hacia, desde, sobre o entre los territorios de la otra parte, la aviación comercial de un Estado tendrá como objetivo central la operación bajo los derechos de tráfico y libertades del aire en el marco regulatorio de OACI; pudiendo tomar en el territorio de otra parte, mediante remuneración pasajeros, destinados a otro punto comprendido en el territorio de esa parte, siempre que sea parte de un vuelo originado en el territorio del otro Estado y podrán realizar operaciones de parada-estancia (stop over) entre dos o mas puntos dentro del territorio de otra parte.

ARTICULO XIV
ACUERDOS COMERCIALES DE AVIACIÓN COMERCIAL

La aviación comercial, que opere al amparo del presente Acuerdo en el territorio de cada parte, estará facultada para celebrar Acuerdos de cooperación comercial con otras entidades del mismo o de otro Estado. Estos Acuerdos estarán sujetos a los requisitos de normatividad aplicados normalmente por las autoridades aeronáuticas de las partes involucradas.

ARTICULO XV
**DERECHOS AEROPORTUARIOS APLICABLES TANTO A
AVIACIÓN COMERCIAL COMO PRIVADA**

Las partes no impondrán o no permitirán que se imponga a las aeronaves de la otra parte, tasas y derechos que sean mayores a los aplicados por el uso de dichos

aeródromos o aeropuertos y servicios, a sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos nacionales.

ARTICULO XVI
DERECHOS MIGRATORIOS, FISCALES O DE CUALQUIER TIPO
APLICABLES A
AVIACIÓN COMERCIAL Y PRIVADA

Las operaciones aéreas realizadas al amparo de este Acuerdo serán refutadas como operaciones aéreas locales, estas tendrán las mismas prerrogativas que cada país tiene para su aviación local.

ARTICULO XVII
TRANSFERENCIA DE UTILIDADES DE AVIACIÓN COMERCIAL

Cada parte garantizará a la aviación comercial el derecho de transferir, sujeto a la disponibilidad de divisas y a la observancia de las disposiciones aplicables, las utilidades obtenidas de la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de cada parte a sus respectivos establecimientos principales, en cualquier moneda libremente convertible y conforme al tipo de cambio de mercado que prevalezca en la fecha de la compra.

ARTICULO XVIII
TARIFAS DE AVIACIÓN COMERCIAL

Las tarifas aplicables por la aviación comercial para el transporte en el territorio de cada parte, al amparo del presente Acuerdo, se determinarán libremente por la aviación comercial en niveles razonables, tomando en cuenta todos los elementos de valoración relevantes, tales como costo de explotación, las características del servicio, utilidades razonables, tarifas aplicadas en condiciones similares por otras líneas aéreas, el interés de los usuarios y consideraciones de mercado, entre otros y de conformidad con la legislación interna de cada parte, estando cada parte facultada a intervenir cuando las mismas no sean ajustadas a los criterios anteriores.

ARTICULO XIX ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las partes contratantes, en conjunto con los otros entes estatales que correspondan, dispondrán la forma de establecer todos los datos estadísticos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por las líneas aéreas que presente los servicios convenidos de la Región.

ARTICULO XX SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada dicha solicitud a la autoridad aeronáutica.
2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)*, se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.

ARTÍCULO XXI CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de Las Partes consultarán mutuamente con vistas a asegurar la aplicación y cumplimiento de las disposiciones del Acuerdo.
2. Cualquiera de Las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación, o enmienda de este Acuerdo o su cumplimiento. Tales consultas serán solucionadas dentro de un periodo de treinta (30) días a partir de la fecha en la que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, a menos que se convenga de otra manera entre Las Partes.
3. En el caso de que Las Partes acuerden modificar el presente Acuerdo, las modificaciones deberán ser formalizadas a través de un protocolo al Acuerdo y las mismas entrarán en vigor de la misma forma establecida para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

ARTÍCULO XXII SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Excepto en aquellos casos en que este Acuerdo disponga otro mecanismo, cualquier discrepancia entre Las Partes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo que no pueda ser resuelta mediante consultas, será sometida a un tribunal arbitral constituido por tres miembros, dos de los cuales serán designados uno por cada una de Las Partes y el tercero será solicitado al Director Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI– para la Región de NAM (Norteamérica, Centroamérica y el Caribe).
2. Cada una de Las Partes designará un árbitro dentro del plazo de treinta (30) días, a partir de la fecha en que cualquiera de Las Partes haga entrega a la otra de una nota diplomática en la que se solicite el arreglo de una controversia mediante arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro del plazo de treinta (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) días antes aludido.
3. En caso de que dentro del plazo señalado no se llegue a un Acuerdo con respecto al tercer árbitro, éste será designado de conformidad con los procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional, a petición de cualquiera de Las Partes.

4. Una vez que el tribunal arbitral haya sido integrado, este emitirá su resolución dentro de un plazo no mayor de sesenta (60) días, o si fuera necesario se aplicará mayor tiempo, en función de la complejidad, de la controversia que haya sido planteada.
5. Las Partes se comprometen a cumplir cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este artículo. El tribunal arbitral decidirá sobre la distribución de los gastos que resulten del procedimiento arbitral.

ARTÍCULO XXIII INGRESO DE NUEVOS MIEMBROS

En virtud que la finalidad específica de este Acuerdo es lograr la Integración Centroamericana y tomando en cuenta los tráficos migratorios y comerciales en la región, cualquier país miembro del Subsistema de Integración Económica Centroamericana esta invitado a concurrir y adherirse al presente Acuerdo mediante el depósito de su correspondiente instrumento de adhesión ante el depositario previa solicitud de la parte interesada, aprobada por consenso de las Partes Contratantes

ARTÍCULO XXIV DE LA ADMINISTRACIÓN Y EJECUCIÓN DEL ACUERDO

Para la administración y ejecución del presente Acuerdo se nombra a los Directores Generales las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte, quienes además serán los encargados de recibir y dar cumplimiento a la notificación de ingreso de nuevos miembros de conformidad con el artículo anterior.

ARTÍCULO XXV ENTRADA EN VIGOR, DENUNCIA, DEPOSITO Y REGISTRO

1. El presente Tratado se suscribe por tiempo indefinido y entrará en vigor en la fecha del depósito del tercer Instrumento de Ratificación o Adhesión.
2. Para cada Estado que ratifique o adhiera el presente Tratado después de haberse dep. [ado el segundo instrumento de ratificación o de adhesión, este entrará en vigor en la fecha que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o adhesión.

3. Cualquiera de los Estados Parte podrá denunciar el presente Tratado mediante notificación escrita al depositario. La denuncia entrará en vigor seis meses después de la fecha de su notificación.
4. El texto original del presente Tratado en idioma español será depositado en la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana, quien enviará copia certificada del mismo a los Estados Parte.
5. El presente Tratado será registrado en la Secretaría General de la Organización de las Naciones Unidas, en la Secretaría de la Organización de los Estados Americanos y en la Organización de Aviación Civil Internacional.

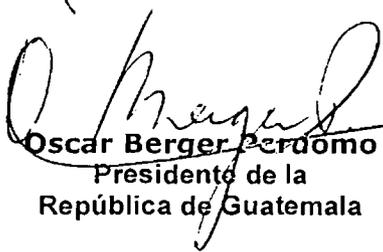
EN FE LO CUAL, firman el presente Acuerdo en la ciudad de Tegucigalpa, República de Honduras, el día tres de octubre del año dos mil seis.



José Manuel Zelaya Rosales
Presidente de la
República de Honduras



Elías Antonio Saca González
Presidente de la
República de El Salvador



Oscar Berger Perdomo
Presidente de la
República de Guatemala



José Alfredo Gómez Urcuyo
Vicepresidente de la
República de Nicaragua

ANEXO

PLAN DE VUELO INTRACENTROAMERICANO EN CALIDAD DE OPERACIONES AÉREAS NACIONALES (LOCALES)

CASO 1. OPERACIONES AÉREAS DESDE UN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE UN PAIS HACIA UN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE OTRO PAIS. (Actualmente en uso)

PROCEDIMIENTOS ACTUALES:

1. La tripulación debe presentar para su aprobación el Plan de Vuelo (FLP) en las Oficinas de Notificación Aeronáutica (ARO) del aeropuerto internacional de salida.
2. La salida y el ingreso se realizan únicamente por aeropuertos internacionales.
3. Previa solicitud de la tripulación u operador, la oficina ARO del aeropuerto de destino autoriza para que la aeronave extranjera circule temporalmente dentro del país.

PROCEDIMIENTOS SUGERIDOS:

1. Para satisfacer requerimientos operacionales internacionales (OACI), relacionados con la seguridad de la navegación aérea que es proporcionada de los servicios de Control de Tránsito Aéreo (ATC) y de Búsqueda y Salvamento (SAR), todas las aeronaves deben cumplir con el procedimiento de presentar para su aprobación el Plan de Vuelo (FLP) en las Oficinas de Notificación Aeronáutica (ARO) del aeropuerto internacional de salida.

CASO 2. OPERACIONES AÉREAS DESDE UN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE UN PAIS HACIA UN AEROPUERTO NO INTERNACIONAL DE OTRO PAIS.

PROCEDIMIENTOS ACTUALES:

1. Ninguno
2. Los Estados actualmente no permiten este tipo de operación. Las operaciones aéreas entre países se realizan únicamente a través de los aeropuertos internacionales tanto para la salida como para la llegada.

PROCEDIMIENTOS SUGERIDOS:

1. Para satisfacer requerimientos operacionales internacionales (OACI), relacionados con la seguridad de la Navegación Aérea que es proporcionada a través de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo (ATC) y de Búsqueda y Salvamento (SAR), todas las aeronaves deben cumplir con el procedimiento de presentar para su aprobación

el Plan de Vuelo (FLP) en las oficinas de Notificación Aeronáutica (ARO) del Aeropuerto Internacional de Salida.

2. La aeronave que planea volar de un aeropuerto internacional hacia un aeropuerto **no internacional** debe presentar en la oficina ARO del aeropuerto internacional de salida un Plan de vuelo; en esta se asignará un Código Respondedor que el piloto deberá activar antes de despegar para que una vez en el aire, se tenga contacto radar de la aeronave. Lo anterior para que los servicios de Tránsito Aéreo y de Búsqueda y Salvamento (SAR) estén enterados de las operaciones aéreas que realizará la aeronave. La Oficina ARO transmitirá por la red AFTN dicho Plan de Vuelo a las correspondientes Dependencias de Control de Tránsito Aéreo del (los) país (países) respectivo (s). En esta información estará el Código Respondedor asignado para las operaciones aéreas.
3. La Aeronave cuyo destino sea un aeropuerto no internacional, al llegar a su destino deberá cancelar su Plan de Vuelo informando de dicha situación a la Dependencia de Control de Tránsito Aéreo más cercana, para lo cual utilizará la radiocomunicación piloto/controlador, teléfono, fax u otro medio disponible.

**CASO 3.
OPERACIONES AÉREAS DESDE UN AEROPUERTO NO
INTERNACIONAL DE UN PAÍS HACIA UN AEROPUERTO
INTERNACIONAL O VICEVERSA.**

Este caso en lo particular es el que se desea aplicar y se desarrolla en el "Acuerdo de Cooperación para la facilitación y desarrollo de las operaciones aéreas entre los gobiernos de la República de Guatemala, la República de Honduras, la República de El Salvador y la República de Nicaragua".

PROCEDIMIENTOS ACTUALES:

1. Ninguno
2. Los Estados Actualmente no permiten este tipo de operación. Las operaciones aéreas entre países se realizan únicamente a través de los aeropuertos internacionales, tanto para la salida como para la llegada.

PROCEDIMIENTOS SUGERIDOS:

1. Una aeronave que vuele de un Estado a otro, deberá iniciar y/o finalizar en un aeropuerto internacional y transmitirá su Plan de Vuelo a las oficinas ARO del país de donde se originarán las operaciones aéreas. Dicha transmisión se hará por cualquier medio tecnológico de comunicación, disponible. Cada Parte asignará a la oficina ARO los medios necesarios para cumplir con lo anteriormente establecido.
2. En caso de que el procedimiento establecido en el Numeral 1 no sea posible, las aeronaves saliendo de aeropuertos no internacionales al despegar activarán el Código Respondedor que les fue asignado para las operaciones aéreas de llegada al aeródromo y ya en operaciones aéreas de llegada al aeródromo transmitirán por radio su Plan de Vuelo a la Dependencia de Control de Tránsito Aéreo más cercana, esta reasignará un Código Respondedor y dará instrucciones al piloto para el resto de operaciones aéreas.